

PAŹDZIERNIK
1928 ROK

ZESZYT 10
Cena 1 zł. 20

MORZE



ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ
A. ROMANOWICZ.

Z DODATKIEM „PIONIER KOLONJALNY” W TEKŚCIE



„ŻEGLARZ POLSKI”

TYGODNIK

POŚWIĘCONY SPRAWOM ŻEGLUGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

7-my ROK ISTNIENIA

PODAJE:

NAJNOWSZE WIADOMOŚCI
PORTOWE I ŻEGLUGOWE

STAŁE DZIAŁY:

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

NAJTAŃSZE PISMO PACHOWE W POLSCE

PRENUMERATA:

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

RAZEM Z „MORZEM”:

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

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

ADMINISTRACJA I REDAKCJA:

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

14.—I-XII



Cukrownie i Zakłady Przemysłowo-Rolne
„ZAGŁOBA” i „OPOLE LUBELSKIE”

produkują pierwszorzędnej jakości na czystym cukrze:

JAM'Y, KOMPOTY, MARMELADY, POWIDLA,
KONSERWY WARZYWNE, GROSZKI, FASOLE,
POMIDORY, SOS CATCHUP etc.

WARZYWA SUSZONE

GŁÓWNE BIURO SPRZEDAŻY:

Warszawa, Boduena 2, telefon 202-34.

782.X.

WYDAWNICTWA MORSKIE

NAKLĄDEM

INSTYTUTU WYDAWNICZEGO
SZKOŁY MORSKIEJ

w TCZEWIE (Pomorze)

WYSZLY:

		Zł.
<i>K. Bielski.</i>	Mechanika teoretyczna	16.—
„	Prawidła wykonywania rysunków maszynowych.	1.—
<i>St. Dłuski.</i>	Dewiacja kompasu	5.20
<i>A. Garnuszewski.</i>	Budowa okrętu I.	4.55
„	Teoria okrętu.	4.25
<i>A. Hryniewiecki.</i>	Zarys meteorologii	5.20
<i>G. Kański.</i>	Opisowy kurs Locji	6.50
„	Streszczony kurs praktyki mor- skiej	5.20
<i>A. Ledóchowski.</i>	Kurs nawigacji. (Wyd. 2-gie).	6.50
„	Astronomja żeglarska.	7.—
	HANDEL morski w praktyce	5.—
	INFORMATOR dla kandydatów na oficerów ma- rynarki 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 69).

34.—IX—XII

Dlaczego Pani prenumeruje tygodnik p. t.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA”

BO:

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA” ogłasza utwory najznakomitszych piór literackich, jak: Marji Dąbrowskiej, Zofji Nalkowskiej, Marji Kuncewiczówny, Kazimierzy Iłkowi-czówny, Magdaleny Samozwaniec, J. Wielopolskiej, M. Pawlikowskiej, M. Niklewiczowej i t. d.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA”, przy współudziale najwybitniejszych działaczek społecznych porusza najżywotniejsze 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 foremki bibułkowe sukien i t. d. naturalnej wielkości.

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

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

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

Prenumerata ze wszystkimi dodatkami:

kwartalnie — 14 zł. wraz z przesyłką pocztową,

MIESIĘCZNIE — 5 ZŁ.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI:

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

9.—IV—XII

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 10.

Warszawa, październik 1928 r.

Rok V

TREŚĆ NUMERU: 1 Epoka — A. Uziębło; 2. O doniosłości utworzenia portu rybackiego na jeziorze Żarnowieckim — prof. B. Niklewski; 3. Nowe możliwości dla polskich badań przyrodniczych w związku z rozwojem naszej żeglugi — dr. T. Jaczewski; 4. Porozumienie polsko-gdańskie w świetle prasy niemieckiej — T. M.; 5. Muzeum morskie w Kronborgu — J. Charlota; 6. Nowa książka o morzu polskiem — J. R.; 7. Turystyka morska — Zdzisław Andrzejowski; 8. Z dziennika marynarza — Tadeusz Stecki; 9. Britannia rules the waves — C. v. H.; 10. Gniazdo cyklonów — z franc. tłum. T. St.; 11. Odwet — K. M. Staniukowicz (z rosyjskiego tłum. M. O.); 12. Żeglarstwo olimpijskie w Amsterdamie — K. M., oraz bogata kronika i dział oficjalny Ligi Morskiej i Rzeczej; PIONIER KOLONIALNY: 13. Na szersze wody! — K. G.; 14. Kresowcy a nowa Polska — Kresowiec; 15. Instytut kolonialny w Amsterdamie — prof. Stanisław Lencewicz; 16. Handel zagraniczny Angoli — Fr. Łyp.; 17. Przed wiejskim kościółkiem — K. Gluchowski; 18. Kronika Związku.

27 ILLUSTRACJI I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

E P O K A

W dniu 20 października odbędzie się pierwszy Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzeczej. Pierwszy, albowiem dotąd rządziły naszym stowarzyszeniem zebrania walne, czyli mniej więcej przypadkowy dobór członków, o nieokreślonym quorum — niesposób bowiem było zebrać na sali większość, a przynajmniej znakomitą mniejszość 20-tysięcznej rzeszy ludzi, zapisanych do Ligi. Trudno było ściągnąć prawdziwych delegatów oddziałów wówczas, gdy przyjeżdżający nie mógł liczyć na wpływ większy, niż każdy inny członek, który mniej więcej przypadkowo ukazał się na sali. Zebrania dotychczasowe z natury rzeczy nie mogły należycie wytknąć polityki Ligi, cały ciężar bowiem obrad zjazdowych spoczywał na plenum, które nie było w stanie opracować w wyczerpujący sposób żadnego tematu.

Obecnie na arenę naszego życia występuje Zjazd Delegatów. Punkt ciężkości obrad przenosi się na komisje, wskutek czego Liga Morska i Rzecza uzyskuje organ, zdolny do poważnej, rzeczowej pracy, do wyczerpującego przestudjowania wszystkich zagadnień, stanowiących podstawę i cel jej bytu.

Praca przed pierwszym zjazdem jest poprostu kolosalna. W dziedzinie wewnętrznego życia czeka nas

opracowanie podstaw organizacji, jakie znajdziemy dopiero w logicznym i celowo skonstruowanym statucie i w przewodnich myślach do szeregu regulaminów, których nam istotnie brak, bez których życie nasze dusi się i miota, których przecież nie sposób było skonstruować, ani nie została ustalona sprawa zasadnicza, czy jesteśmy stowarzyszeniem jednomiastowym, jak to przewidywał dotychczasowy statut, czy też wielką instytucją o charakterze narodowo-państwowym, do czego prowadził konsekwentnie obecny zarząd, wspierany zresztą pod tym względem przez wszystkie oddziały L. M. i R.

Poza statutem pozostaje przed nami ogromne zadanie wytknięcia i ujęcia w jasne formy ideowych zasad Ligi Morskiej i Rzeczej, oraz określenia najskuteczniejszych metod jej pracy. W ostatnim roku poszliśmy pod tym względem bardzo poważnie naprzód. Z jednej strony cały szereg oddziałów podjął wyczerpujące wysiłki około wychowania nowego pokolenia młodzieży w duchu morskim — z drugiej stanęliśmy w szeregu najważniejszych w kraju zrzeczeń turystycznych. Urządzone przez L. M. i R. wycieczki przekroczyły wszystko, co znano dotąd w Polsce. Tysiące robotników z Katowic i z Łodzi zwiedziło nasze wybrze-

że. Jeżeli zliczyć wszystkich uczestników tych wypraw na brzeg morski, którzy wędrowali tam pod znakiem płynącego okrętu — cyfra ich sięgnie jakich piętnastu tysięcy. Wycieczki nasze nabrały charakteru społecznego i jako takie powinny być traktowane oraz oceniane, zarówno przez ogół polski, jak i przez władze państwowe.

Powiązanie najdalszych zakątków kraju z morzem znalazło swój wyraz i w szeregu wycieczek rzekami polskimi aż do Gdańska. Już nietylko Wisła, ale Dunajec i Przemsza spokrewniły się w ten sposób z Bałtykiem. Tę nad wyraz pożyteczną działalność należy uzgodnić i rozpowszechnić.

Praca cała na morzu spoczywa do dziś dnia w ręku Rządu, który prowadzi ją z podziwu godną energią, z ogromnym nakładem talentu i pieniędzy. Ani nasze sfery, już zaangażowane w żegludze, ani ludność pobraża, ani mieszkańcy nowopowstającego miasta Gdyni nie wytworzyli, jak dotąd, zwartej opinii społecznej, któraby wspierała działalność jednostek, któraby kontrolowała poszczególne poczynania, podnosiła ich braki, wytykała wciąż nowe, narastające potrzeby. Naszym zadaniem, zadaniem Ligi Morskiej i Rzeczej, jest stworzyć tę opinię, wytworzyć tę kontrolę i zachęte, wytworzyć, jednym sło-

wem, teren pracy morskiej społecznej, którego brak już dziś najdotkliwiej odczuwać się daje, którego brak okazałby się w całej pełni, gdyby tylko czynniki decydujące ustały, z tych czy innych powodów, w dziele rozbudowy wybrzeża.

Wytworzenie opinii zwartej i mocnej, opinii nieustępliwej i zdobywczej, szczególnie jest ważne tam, gdzie brak jest jeszcze ściśle określonego i wytkniętego planu działania. Nasz Związek Pionierów Kolonialnych pierwszy w Polsce podniósł w sposób stanowczy, że nie tylko morską, ale i zamorską politykę prowadzić musimy, że nieodzowną koniecznością dla Polski jest posiadać nie tylko tereny emigracyjne, ale własne kolonie, ale obszary, na których polska praca wytwarzać będzie polską kulturę i polski dobrobyt. Myśmy podnieśli mocny głos, że nie chcemy być owym podłożem, na którym plenią się bujnie inne, obce społeczeństwa, że naród polski, obdarzony prężnością młodzieńczą, chce iść w światy szerokie pod własnym sztandarem i sam, jako taki, zdobywać pustynie dla cywilizacji. Wezwania nasze wywołało dreszcz zapału w społeczeństwie, ale jeszcze się nie stało kanonem w naszej polityce narodowej. Musimy do tego dążyć.

Ogromne zadanie czeka nas w dziedzinie spopularyzowania dróg wodnych śródlądowych i wyrobienia dla tej sprawy tego zrozumienia, jakie posiadają już drogi morskie. Rok bieżący, rok małowodny, jest przełomowy. Wszystkie nasze przedsiębiorstwa żeglugi wiślanej stanęły w obliczu klęski — i nie znalazły poparcia, nie znalazły zrozumienia dla swych interesów. Nie znalazły ani wśród czynników decydujących, ani w szerokich warstwach społeczeństwa. Pod tym względem zrobiliśmy zamało i tu wytworzenie zwartej, mocnej opinii jest naszym najświętszym obowiązkiem, przed którym nie możemy się cofnąć, przed którego wypełnieniem nie wolno nam się ociągać.

Ale i w samej dziedzinie morskiej są sprawy, domagające się od nas pilniejszej uwagi i bardziej wytężonej pracy. W opinii społeczeństwa polskiego marynarka wojenna, nasza siła zbrojna na morzu, jest w dalszym ciągu kopcuszkciem. Dotąd jeszcze większość społeczeństwa spogląda na nią, jak na coś tylko pół-potrębnego. I oto kiedy rozbrojone Niemcy wydają na ten cel 500 milionów — Polska zdobyła się zaledwie na liche 35 milionów. Cyfry te przemawiają głośnie, niż cokolwiek innego, cy-

fry, te wołają o naprawę tych stó-sunków. I musi podnieść się tu donośny głos społeczeństwa polskiego, które nie chce pozostawać w tyle poza innymi, które chce tworzyć mocarstwo nie tylko lądowe, ale światowe.

Oto kilka wytycznych, do których zaprawę wieleby trzeba było dodać. Nie poruszyliśmy spraw rybactwa, spraw Wolnego Miasta Gdańska, spraw portów rybackich na wybrzeżu, zagospodarowania części brzegu polskiego na zachód od mierzei, spolszczenia ziemi w powiecie morskim, wychowania morskiego młodzieży — a wszak są to wszystko dziedziny, w których Liga musi głos zabrać, musi przemówić, musi przekonywać, wołać, krzyczeć, pouczać, a kiedy konieczność tego wymaga — protestować.

Zjazd nasz wobec tego, pierwszy zjazd Ligi, będzie pełen wytężonej pracy, będzie też potężnym impulsem do działania nie tylko dla naszej organizacji, ale i dla wszystkich czynników morskich w Polsce i dla całego narodu polskiego. Dlatego będzie on niewątpliwie stanowił epokę w rozwoju Ligi.

A. UZIEMBŁO

O DONIOSŁOŚCI UTWORZENIA PORTU RYBACKIEGO NA JEZIORZE ŻARNOWIECKIM

Potręba urządzenia portu rybackiego na naszym wybrzeżu, poza istniejącym portem na Helu, była omawiana na zjeździe, zwołanym w listopadzie w Gdyni z inicjatywy Ministerstwa Przemysłu i Handlu, przez prof. Uniw. Jag., Michała Siedleckiego. Referent wykazał konieczność i możliwość stworzenia własnej floty rybackiej, oraz korzyści materialne i polityczne, płynące z posiadania takiej floty. Jest to przedsiębiorstwo, mające realne kupieckie podstawy na najbliższą przyszłość, skoro się zważy, że ludność naszego państwa konsumuje rocznie ryb z zagranicy za dziesiątki milionów złotych (około 80 milj. zł.). Zysk, jaki z tego importu zgarniają obcy, możemy sami zdobyć, jeżeli zdołamy stworzyć własną flotę rybacką. W swoim referacie atoli prof. Siedlecki pozostawił kwestję otwartą, gdzie i jak urządzić port dla takiej floty.

Port w Gdyni, stworzony jako port handlowy i wojenny, jest już dzisiaj zaciasny, aby mogły zawijać doń okręty rybackie, pozatem zaś dla mniejszych barek żaglowych, czy kutrów motorowych, łowiących na otwartym

morzu, zawijanie do portu w Gdyni jest uciążliwe ze względu na odległość, gdyż np. ujście Piaśnicy jest od portu w Gdyni oddalone o prawie 100 km drogi wodnej. Znakomity port w Helu wystarcza zaledwie na dzisiejsze potrzeby, ale nie mógłby pomieścić floty, któraby w przyszłości miała się rozwinąć.

Wobec tych trudności zapewne powstał projekt zbudowania portu w Karwi. Port taki musiałby być wpu-szczony w dość wysokie wybrzeże i chroniony należycie silnymi molami przed naporem morza, które szczególnie w tem miejscu naszego wybrzeża wywołuje niebezpieczne wyrwy, tak iż w bliskich Karwieńskich Błotach wybrzeże musi być wzmocniane ścianami żelazobetonowymi. Racjonalniejsze jest natomiast urządzenie portu na jeziorze Żarnowieckim. Przemawiają za tem następujące momenty:

1. Jezioro odalone jest o 4,5 km od wybrzeża morskiego i połączone z niem rzeką Piaśnicą.

2. Jezioro dochodzi do głębokości 15 m, jest długości 10 km, 1,5—4 km szerokości, dostatecznie obszerne i wygodne dla pomieszczenia nawet naj-

większej floty rybackiej, jakabyśmy stworzyć mogli.

3. Jezioro jest chronione od zachodu i wschodu wzgórzami, dochodzącymi do kilkudziesięciu metrów wysokości. Jezioro już dzisiaj tworzy zaciszną przystań.

4. Wybrzeże całego jeziora, także i zachodnie, należy do Polski i po zachodniej stronie jeziora jest położona polska wieś Nadole.

5. Dla udostępnienia tego naturalnego portu dla okrętów rybackich konieczne jest rozszerzenie i pogłębienie rzeki Piaśnicy, co nie natrafia na żadne trudności techniczne, gdyż Piaśnica przepływa przez złoża torfowe.

6. Natomiast największego nakładu pracy przy urzeczywistnieniu tego projektu wymaga zabezpieczenie ujścia rzeki przed zasypaniem piaskiem. Jednakże wybudowanie choć skromnego portu w Karwi wymagałoby wkładów znacznie większych.

7. Tereny, potrzebne do urządzeń portowych nad jeziorem Żarnowieckim i nad Piaśnicą posiada państwo w domenie Żarnowiec o obszarze przeszło 700 ha.

8. Kilkotysięczna ludność Żarnowca, Lubkowa, Nadola, Kartoszyzna, zamieszkująca wybrzeże jeziora jest kaszubska i polska, ma przytem pełne zrozumienie dla zagadnień rybackich. Z radością powita ona projekt utworzenia wielkiego portu rybackiego na jeziorze Żarnowieckiem. Ludność ta chętnie odda swą młodzież na wyszkolenie na kutry rybackie, które na bliższych i dalekich morzach będą pracowały nad wzmocnieniem gospodarczem Państwa.

Stworzenie wielkiego portu rybackiego na jeziorze Żarnowieckiem zaspokoi potrzeby polskiej floty rybackiej na długie lata, ponadto ma utworzenie takiej floty dla rozwoju naszego Państwa bardzo doniosłe znaczenie, a mianowicie: flota rybacka jest najlepszą szkołą dla wykształcenia marynarzy dla floty handlowej i marynarki wojennej. Dalej udostępni nam tak znakomite źródło dochodu, jakim jest rybołówstwo morskie. Port rybacki w Żarnowcu utrwali wreszcie polskość naszego wybrzeża,



Jezioro Żarnowieckie.

i przyczyni się do gospodarczego podniesienia tej części Pomorza, która dzisiaj jest bardzo zaniedbana.

Utworzenie floty rybackiej zwiąże jeszcze silniej Polskę z morzem i wykaże światu, że naród polski w całej

pełni docenia doniosłą wartość gospodarczą posiadanego skrawka morskiego wybrzeża, usiłując wyzyskać wszystkie możliwości rozwoju.

Prof. B. NIKLEWSKI

NOWE MOŻLIWOŚCI DLA POLSKICH BADAŃ PRZYRODNICZYCH W ZWIĄZKU Z ROZWOJEM NASZEJ ŻEGLUGI

Wśród świata naukowego polskiego, specjalnie wśród przyrodników polskich, znajduje się pewna liczba badaczy, którzy w zainteresowaniach swych i pracach nie czują się i nie chcą się czuć skrepowani granicami naszego terytorjum państwowego, lecz daleko poza nie sięgają. Za czasów przed wojną światową warunki pracy dla tego typu przyrodników polskich były wyjątkowo ciężkie; wobec zupełnego prawie braku instytucji naukowych o charakterze polskim, musieli oni liczyć przeważnie tylko na własne siły, poza bardzo nielicznymi wypadkami, w których udawało się uzyskać poparcie ze źródeł prywatnych. Wystarczy przypomnieć sobie np. dzieje wypraw Jelskiego, Rogozińskiego, pierwszych dwóch podróży Chrostowskiego i niektórych innych podobnych przedsięwzięć z niezłomną, godną najwyższego podziwu energią przeprowadzanych.

Nie jest chyba potrzebne szerokie i szczegółowe uzasadnianie doniosłości kulturalnej, jaką posiadają badania naukowe, prowadzone poza granicami własnego kraju. Jest to rzecz nietrudna do zrozumienia. Często wprawdzie można u nas usłyszeć zdanie, że przedewszystkiem powinniśmy zająć się badaniem własnego kraju — „Swego nie znacie!” — woła się nieraz tonem groźnego napomnienia. Jest to zdanie skądinąd zresztą zupełnie słuszne, tylko niepotrzebnie wysuwane w postaci bojowego i ekskluzywnego argumentu w rozmaitych dyskusjach nad sprawami organizacji polskich badań naukowych. Nie należy zapominać, że badania naukowe, pozakrajowe, przyczyniają się w bardzo znac-

nym stopniu do odarcia naszej nauki z cech lokalności, do wyprowadzenia jej z ciasnych ramek parafijańszczyzny, a tem samem powiększając jej znaczenie wszechświatowe. Zresztą trudno chyba byłoby wymyśleć coś bardziej niedorzecznego, jak stawianie jakichkolwiek sztucznych granic, terytorjalnych czy innych, polskiej twórczości naukowej, szczególnie dzisiaj, gdy znikły czynniki, które za czasów przedwojennych usiłowały zdusić wszelkie przejawy naszego życia kulturalnego. Zupełnie nieuzasadniona jest również obawa, że może nam nie starczyć sił naukowych na jednoczesne prowadzenie badań w kraju i poza jego granicami. Pracowników naukowych nie brak nam, należy tylko wyzyskiwać wszelkie okoliczności, mogące dać im możność rozwinięcia swej twórczej działalności.

Jedną z takich okoliczności, którą dałoby się stosunkowo łatwo i prostymi środkami, z obustronnym zresztą pożytkiem, dla celów nauki polskiej wykorzystać, wydają się być podróże odbywane przez okręty naszej marynarki handlowej i wojennej. Chodziłoby tu, rozumie się, narazie o okręty państwowe, lub ściśle od Państwa zależne, za ich przykładem poszłyby może w przyszłości i okręty prywatne. Na każdym takim okręcie, udającym się w dalszą czy bliższą podróż, winno być zarezerwowane jedno miejsce dla jakiegoś badacza przyrodnika, któryby w czasie podróży prowadził spostrzeżenia przyrodnicze oraz gromadził materiał naukowy bądź to do prac własnych, bądź też dla innych swych kolegów specjalistów, pozostających w kraju. Praca takiego przyrod-

nika, podróżującego na okręcie, prowadzonaby była nietylko na morzu, lecz także, i to nawet ze zdwojoną intensywnością, w czasie postojów w portach, gdzie mógłby on odbywać wycieczki po rozmaitych okolicach wybrzeża.

Jak stosunkowo wielkie wyniki dać może taka praca przyrodnicza w czasie podróży okrętem, wiem z własnego doświadczenia, nabytego w tym względzie podczas przejazdu do Ameryki Południowej polskiej wyprawy zoologicznej w roku 1921. Wykorzystaliśmy wówczas na wycieczki po wybrzeżu wszystkie dni, które okręt spędził na postojach w odwiedzanym po drodze portach. Nie było na to czasu wiele, gdyż odbywaliśmy podróż na zwykłym pasażerskim transatlantyku, niezatrzymującym się w portach na dłużej, a jednak nagromadzone w ten sposób kolejno w kilku punktach Hiszpanji i Portugalji, dalej w Dakarze i wreszcie w Bahii materiały zoologiczne okazały się bardzo ciekawe i umożliwiły wykonanie kilku prac naukowych. W podobny sposób zbierali materiał zoologiczny już w czasie podróży okrętem pp. S. Tenenbaum i dr. T. Wolski, gdy odbywali w roku 1926 swą wycieczkę naukową do Meksyku; i tu również materiał, nagromadzony w czasie samej tylko podróży przedstawia pierwszorzędą wartość naukową. To też śmiało rzec można, iż dla nauki polskiej stała się strata niepowetowana, że np. w czasie pamiętnej podróży „Lwowa” do Brazylii, lub w czasie tegorocznej jego podróży na Morze Śródziemne i Czarne na pokładzie nie znalazł się żaden przyrodnik.

Zastanówmy się teraz pokrótce, jak by się w praktyce przedstawiało zrealizowanie rzuconego powyżej projektu. Podróżujący na okręcie przyrodnik musiałby mieć przedewszystkiem miejsce dla siebie w jakiejś kabinie, dalej trochę miejsca do pracy, które zresztą mogłoby się przygodnie zmieniać, i wreszcie bardzo stosunkowo niewiele miejsca na magazynowanie zgromadzonych materiałów. Ta strona sprawy dałaby się, jak przypuszczam, bez większych trudności rozwiązać, a zresztą nie obciążałaby ona bezpośrednio materialnie okrętu. Istotne obciążenie materialne dla okrętu stanowiłoby natomiast utrzymanie podróżującego przyrodnika. Jednak i tu byłyby to sumy stosunkowo niewielkie, a przytem mogłyby one być pokrywane w drodze jakiegoś specjalnego porozumienia z Ministerstwem W. R. i O. P., jako instancją, powołaną specjalnie do opiekowania się sprawami nauki. Należy, rozumie się, przypuszczać, że podróż na okręcie takiego przyrodnika traktowanaby była, jako wchodząca w zakres jego czynności służbowych czy zawodowych, a tem samem pobierałaby on w czasie jej trwania przysługujące mu w zwy-

kłem jego miejscu pracy uposażenie. Zresztą wszelkie tego rodzaju sprawy dałyby się łatwo ustalić w drodze porozumienia się odnośnych władz.

Ważną bardzo rzeczą byłby jednak staranny wybór odpowiednich kandydatów z pośród przyrodników do odbywania tego rodzaju podróży. Najpraktyczniej byłoby prawdopodobnie załatwiać te sprawy w sposób następujący. Władze naszej marynarki informowałyby we właściwym czasie Ministerstwo W. R. i O. P. o projektowanych podróżach; Ministerstwo z kolei polecałoby przedstawianie odpowiednich kandydatów instytucjom lub organizacjom naukowym, kompetentnym w danych sprawach. Gdy chodziłoby o zoologów, wybór kandydatów mogłoby przeprowadzać Państwowe Muzeum Zoologiczne, jako naczelna instytucja zoologiczna w kraju, w wypadku botaników, nadawałoby się może do załatwiania tych spraw Polskie Towarzystwo Botaniczne, bowiem państwowej centralnej instytucji botanicznej narazie nie posiadamy. W podobny sposób mogłoby się odbywać wybór kandydatów, gdyby chodziło o inne specjalności.

Wypada jeszcze zaznaczyć, że i nasz

świat żeglarski mógłby odnieść pewne korzyści z obecności na pokładzie okrętu w czasie podróży przyrodnika. Nawiązałby się pewien kontakt między polskiem żeglarstwem a nauką, a zagadnienia przyrodnicze, związane z morzem zostałyby może spopularyzowane właśnie wśród tych ludzi, którzy się najwięcej z morzem stykają. Na okrętach szkolnych możnaby nawet urządzić w czasie podróży pewne cykle wykładów i pokazów, które niewątpliwie przyczyniłyby się do rozszerzenia widnokręgów myślowych przyszłych żeglarzy. Niejeden zostałby może nawet na drogę badań samodzielnych nad życiem morza skierowany.

Sądzę, że zrealizowanie naszkicowanego tu projektu, bardzo zresztą prostego i nieskomplikowanego, nie powinno napotkać większych trudności i że niedługo już bandera polska, coraz częściej pojawiająca się na morzach, świadczyć będzie nietylko o potęgę naszego Państwa i o jego rozwoju gospodarczym, lecz też i o ekspansji i żywotności naszej twórczości naukowej.

Dr. T. JACZEWSKI

Kustosz w Państw. Muzeum Zoolog.

POROZUMIENIE POLSKO-GDAŃSKIE W ŚWIETLE PRASY NIEMIECKIEJ

Ostatnie ustępstwa Polski, poczynione na rzecz gospodarczego życia Gdańska w umowach z 4 sierpnia, wywołały żywy odgłos w stołecznej prasie niemieckiej. Również prasa prowincjonalna poświęciła tej sprawie cały szereg artykułów i korespondencji. Że wiązanka tych głosów jest spora, świadczy najlepiej ich spis. I tak obszernie omówienia znajdujemy w następujących pismach: „Magdeburger Tageszeitung”, „Frankfurter Nachrichten”, „Generalanzeiger für Stettin”, „Münchener Neueste Nachrichten”, „Der Bund Münsterscher Anzeiger”, „Bremer Zeitung”, „Rhein-Mainische Volkszeitung”, „Königsberger Allgemeine Zeitung”, „Hildesheimische Zeitung”, „Königsberger Hartungsche Zeitung”, „Bochumer Zeitung”, „Ostpreussische Zeitung”, „Osnabrücker Tageblatt”, „Westfälische Landeszeitung”, „Dresdner Nachrichten”, „Elbinger Zeitung”, „Neue Mannheimer-Zeitung”, „Kölnische Zeitung”, „Frankfurter Zeitung”.

Jeżeli chodzi o samą ocenę zawartego porozumienia, naogół dosyć zgodnie podkreśla się, iż powyższe umowy stanowią poważny krok na drodze gospodarczego porozumienia Polski i Gdańska. Podkreśla się, że chociaż formalnie umowa ma charakter prowizoryczny i mimo, że obie strony nie odstąpiły od swego zasadniczego stanowiska w spornych kwestiach, porozumienie to jednak będzie miało trwałe znaczenie. Za najkorzystniejszą uważa się umowę, tyczącą zaprowadzenia jednolitej polskiej taryfy kolejowej na terenie W. M. Gdańska. Wynikła wskutek tego zniżka opłat kolejowych będzie doniosła dla życia gospodarczego Gdańska. Dotychczasowe taryfy hamowały podobno tranzyt do Rosji i skierowywały transporty kolejowe z Polski do Gdyni. Wita się też z zadowoleniem udostępnieniem „Westerplatte” dla ruchu handlowego, dzięki czemu

zwiększy się pojemność wyładunkowa gdańskiego portu. Skwapliwie dodaje się jednak, iż to zupełnie nie usuwa konieczności dalszej rozbudowy portu.

Umowie, tyczącej prawa pobytu wojennych statków polskich w porcie gdańskim, poświęca prasa umiarkowana najmniej miejsca, zaznaczając jedynie, iż nie doszło w tym kierunku do porozumienia, natomiast Gdańsk zobowiązał się cofnąć wypowiedzenie i oświadczył, że swego wypowiedzenia nie powtórzy przed lipcem 1931.

Nie brak oczywiście głosów, potępiających powyższą umowę. Dla jednych pism zawarte porozumienie świadczy jedynie o wysiłkach Polski w celu zdobycia, jednego po drugim, praw politycznych nad Gdańskiem, w zamian za drobne korzyści gospodarcze. Dodaje się przytem, że ostatnia umowa, chociaż nie wywołuje niczem niezamąconego uczucia radości, to jednak stanowi pewną ulgę dla Gdańska i jego „tak silnie uciśnionego życia gospodarczego”.

Najdalej posuwa się w krytyce „Ostpreussische Zeitung”, dla której cała umowa jest zdradą stanu za cenę kolejowych taryf. Odnośny artykuł zaopatrzonej jest w olbrzymi tytuł przez całą stronę o wspomnianej treści, a jako podtytuł ma jeszcze dobitniejszy napis: „Eine politische Riesenschweinererei”. Autor nie zadaje sobie zupełnie trudu, by bliżej omówić umowę, twierdzi tylko, że wszystkie jej korzyści są problematyczne, ale za to straty niepowetowane.

Podług autora zostały zmarnowane wysiłki paroletnie poprzedniego senatu, który wskutek ciągłych protestów i stałego zajmowania opinii publicznej, doprowadziły do tego, iż Polska usunęłaby w końcu pod tym naciskiem swoje magazyny i flotę z portu gdańskiego. „Niestety — pi-

szcze — polacy potrafili wyzyskać istnienie przemijającego rządu lewicowego i utrwaliли swoje poprzednie brutalnie wymuszone prawa militarne”.

„Obecnie wskutek udostępnienia „Westerplatte” — czytamy dalej — Gdańsk wypuścił ze swej dłoni raz na zawsze tę cenną broń propagandową, jakiej używano dotychczas przeciw tej, tak osławionej przez tyle rozpraw genewskich — beczce prochu.

Teraz już nie będą mogły następnę rządy podnosić, jakoby magazyny amunicyjne, ze względu na niebezpieczeństwo, należało usunąć z Gdańska, skoro się samemu dopuściło do tego, by pokojowy obrót handlowy jego mieszkańców przewijał się w bezpośrednim sąsiedztwie tych właśnie magazynów.

Przez uzyskanie przedłużenia prawa zatrzymywania w porcie Gdańskim swej floty wojennej stwarza sobie Polska prawa zwyczajowe, których następcy obecnego rządu nie będą w stanie pozbawić, nawet odwołując się do Ligi Narodów.

Wszystko to razem ma stanowić możliwość, by przy sprzyjających warunkach, czy to w czasie wojny czy pokoju, pod pozorem prawa dokonać wojskowej okupacji.

Nawet na zastosowanie jednolitych taryf kolejowych mają się patrzeć narodowe koła w Gdańsku z przerażeniem, gdyż przez to stary spór o kompetencję regulacji taryf kolejowych został w praktyce rozstrzygnięty na korzyść Polski”.

Obronę zawartego porozumienia znajdujemy w „Frankfurter Zeitung” i „Königsberger Hartungsche Zeitung”. W pierwszym artykule autor rozpatrując poszczególne umowy, pisze na temat polskiego Portu d'Attache: „umowa ta wydająca się na pierwszy rzut oka, jako bezwzględna kapitulacja Gdańska, w rzeczywistości

P O L S K A J E S I E Ń...



Brzeg Wisły na Bielanych pod Warszawą.

zupełnie nią nie jest. Sprawa ta była już raz w roku ub. rozpatrywana przez Ligę Narodów i mimo to nie została załatwiona. Ponowne więc odwołanie się do Ligi nie dałoby napewno pożądanego rezultatu. Umowa zaś obecnie zawarta jest z wyraźnym zastrzeżeniem zachowania zasadniczego stanowiska Gdańska w tej sprawie".

Wprowadzenie zaś polskiej taryfy da, według obliczeń autora, zniżkę około 50 guldenów od wagonu na przestrzeni od granicy polskiej do portu. Mimo to jednak przypuszcza (słusznie zresztą), że nacjonalistyczna opozycja, która w czasie swych rządów nie mogła pochłubić się podobnymi sukcesami, pragnie w zaprowadzeniu polskich przepisów taryfowych dopatrzeć się zadraśnięcia praw zwierzchności Gdańska. Tłumaczy więc, że polskie przepisy oparte są na konwencji berneńskiej, podpisanej tak przez Polskę jak i przez Niemcy. To więc, co zaprowadzono już w Niemczech, to przecież może istnieć i w Gdańsku. Obawy zaś nacjonalistów nie mają swego źródła jednak w trosce o Gdańsk, ile raczej wypływają z zawiści z powodu sukcesów, o które sami się daremnie kusili swego czasu. Nie zmniejsza wartości tych układów to, iż są kompromisem rozstrzygnięciem spornych kwestyj, w każdym bądź razie stanowią godny uwagi postępek na drodze po-

rozumienia, leżącego w interesie obydwóch państw".

W „Königsberger Hartungsche Zeitung”, omawiając politykę poprzedniego senatu, stwierdza się, iż doprowadziła ona do założenia o 15 km. od Gdańska nowego portu, budowanego za pieniądze francuskie (?), a rozwijającego się z nieoczekiwaną szybkością. Tym politykom, którzy cieszyli się z takiego obrotu, sądząc, że Polska, o ile będzie miała Gdynię, to nie będzie potrzebowała Gdańska, wytyka autor, iż zapominali przy tem, nietylko o gospodarczych potrzebach Gdańska, ale i o tej okoliczności, że wówczas trzeba zrezygnować z korytarza, do którego przecież i Gdynia należy. Obecny rząd Gdańska, lepiej znający potrzeby swego portowego i handlowego miasta, poszedł inną — jedyną obiecującą sukces drogą: rozmówił się o otwarciu z Polską i osiągnął porozumienie.

O umowie dotyczącej polskiego Portu d' Attache w Gdańsku, pisze autor wspomnianego artykułu, że jest ona małego znaczenia praktycznego, symptomatycznie natomiast wielkiego znaczenia. O powodach obecnego rozstrzygnięcia pisze w ten sposób: „poprzedni rząd gdański wymówił Polsce prawo przebywania i dokonywania napraw statków wojennych w porcie gdańskim i wypędzał je do Gdyni. Polska odpowiedziała na to, że nie ma

tam zupełnie warsztatów. Gdańsk sądził natomiast, iż reperacje mogą się dokonywać nadal w Gdańsku, na co Polska dała do zrozumienia, że raczej założy własną stocznice w Gdyni. Nowy rząd w myśl swej zasady: mniej polityki, a więcej ekonomii, przedłużył Polsce to prawo do 1931 roku. Z gospodarczego bowiem punktu widzenia, to oczywiście warsztaty gdańskie są w tem silnie zainteresowane, by otrzymać polskie zamówienia”. Autor liczy się z tem, że opozycja nacjonalistyczna zaatakuje z tego powodu gwałtownie obecny rząd, nie ulega natomiast dla niego najmniejszej wątpliwości, że przeważną część mieszkańców, tak ze sfer gospodarczych jak i robotniczych w zupełności i całkowicie pochwała obecną politykę Gdańska.

Jak z powyższych głosów prasy niemieckiej wynika, zawarcie umów gdańsko-polskich spotkało się z niezwykłym zainteresowaniem ze strony społeczeństwa niemieckiego i nikt nie kwestjonuje poważnych gospodarczych korzyści, jakie uzyskał Gdańsk ostatnimi układami.

Jednocześnie daje się w tem zainteresowaniu odczuwać kłopotliwe zaniepokojenie z powodu ugodowego załatwienia istniejących pomiędzy Polską a Gdańskiem rozbieżności.

T. M.

MUZEUM MORSKIE W KRONBORGU

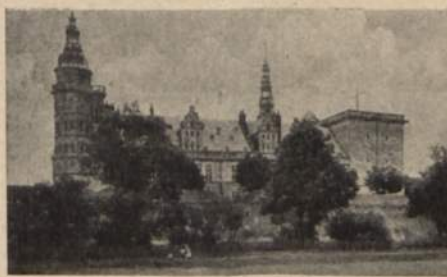
Delegat Francuskiej Ligi Morskiej przy Muzeum w Kronborgu, p. J. Charliat, zechciał uprzejmie nadać nam poniższy artykuł, który zamieszczamy tem chętniej, że w muzeum kronborskim ma niebawem powstać Sekcja Polska. Red.

Majestatyczny, nakształt wojennego okrętu, królewski zamek Kronborg wznosi przy wejściu do Sundu swe ongi groźne mury. Dawniej stanowił klucz do Bałtyku. Dziś zamieniony na Muzeum Morskie stał się ważną placówką kulturalną. Z bastionów i abrazur, z których cudny widok rozciąga się na przeciwny brzeg Szwecji, sterczą dziś zardzewiałe lufy starych moździerzy i kolubryn. Przez położone obok duńskie miasteczko Helsingør, przewija się co miesiąc 30.000 zwiedzających, ciekawych ujrzeć wspaniałą renesansową zamek i jego bogate zbiory.

Legenda chce, aby Kronborg był właśnie owym tajemniczym Elsinor, — zamkiem Hamleta. Ale poco szukać aż legend, kiedy i tak historia zamku jest niezmiernie bogata. Założony w XVI wieku Kronborg, brał żywy udział w walkach o Dominium Maris Baltici, owego Morza Śródziemnego Północy. Działa jego grzmiały często i donośnie, płosząc szwedzkie orłogi, pinki korsarskie, okręty króla pruskiego. Położony w najwęższym miejscu Sundu i panujący całkowicie nad wejściem do Bałtyku, był głównym łącznikiem morskim między Północą i Zachodem. Tędy płynęły szwedzkie sosny i polskie produkty rolne, by powracać w postaci francuskiego wina, czy indyjskiej gałki muszkatołowej.

Dzięki temu, że archiwa duńskiej komory celnej zachowały się całkowicie, stanowiąc jeden z najciekawszych dokumentów historycznych i ważny przyczynek do historii ekonomicznej Bałtyku, można z łatwością stworzyć sobie obraz ruchu okrętów w Sundzie w ciągu czterech ostatnich stuleci. Ze zdziwieniem znajdujemy w starych dokumentach nazwy okrętów gdańskich i polskich, zmuszonych do płacenia myta królówi duńskiemu. Okazuje się, iż polski handel morski w XVII i XVIII stuleciu nie był bynajmniej tak znikomy, jak się wielu z nas wydawało¹⁾.

Kustosz Kronborga p. Lund, dyrektor królewsko-duńskiego muzeum morskiego, pracuje w kierunku nadania zbiorom charakteru międzynarodowego. Chce, aby każda z narodowości, której okręty niegdyś na redzie Kronborga płaciły haracz królówi, miała swój dział, swe pamiątki. Anglija, Francja i Szwecja zadośćuczyniły już



Zamek w Kronborgu.

¹⁾ Patrz „Przegląd Współczesny” — czerwiec, 1926. — „Archiwa w Helsingør”, przez J. Charliat.

pragnieniom p. Lunda. Teraz kolej na Polskę. Trzeba, aby uczony, czy turysta, marzący w murach Kronborga o czasach minionej świetności, wiedział jaką rolę odegrała Polska w historii narodów nadbałtyckich. Bitwa pod Oliwą, poczynań kaperskie, rola Gdańska jako śpichlerza Europy, — oto rzeczy, które należy odtworzyć, choćby przy pomocy starych obrazów, sztychów, papierów okrętowych, reprodukcji i t. p. dokumentów. W muzeum Kronborga znajduje się już portret Kopernika. Niechże inne zbiory historyczne zajmą jaknajrychlej miejsce obok pamiątek po największym astronomie świata.

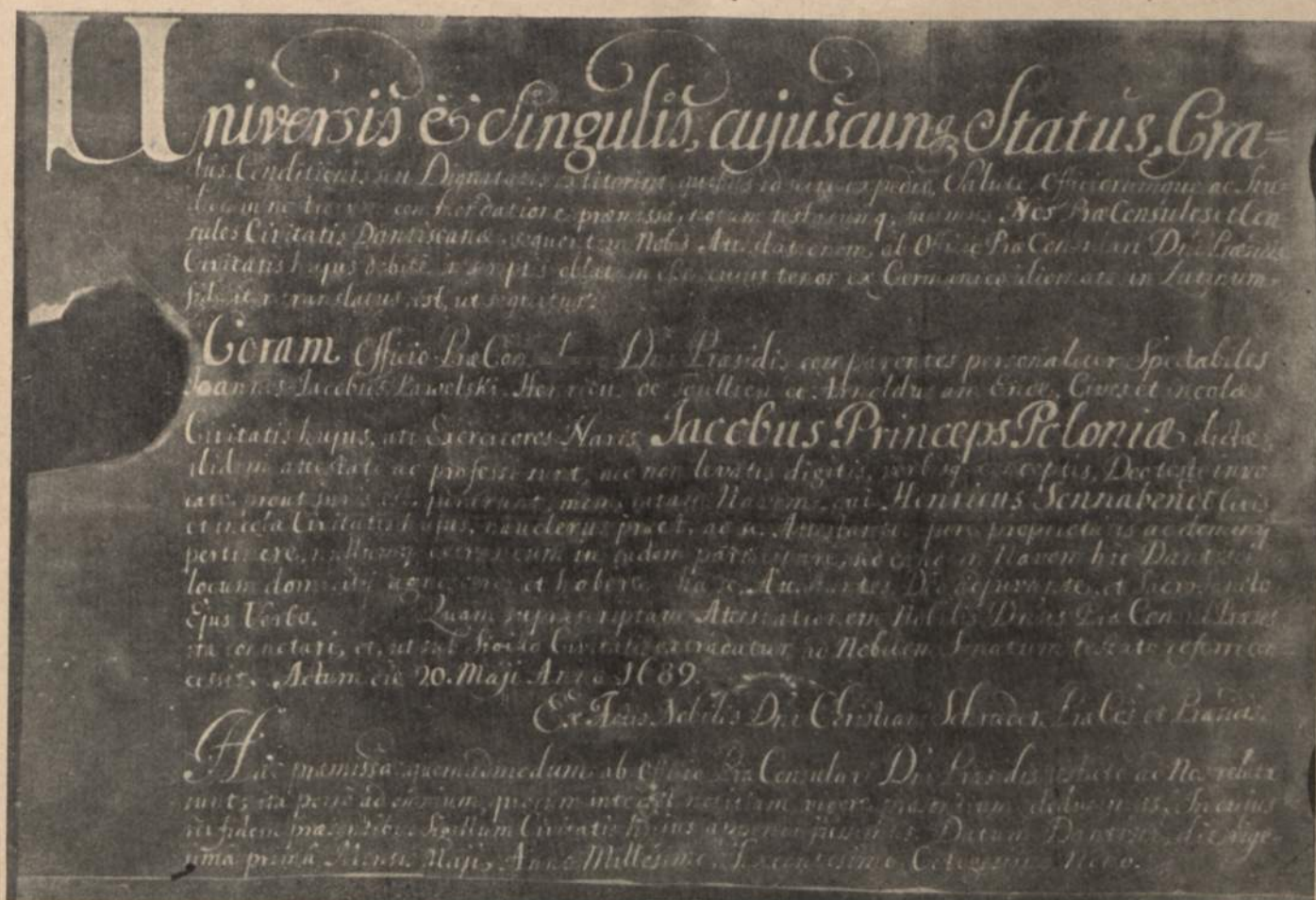
Stara gadka morska głosi, że wyoko na niebie krąży stale okręt powietrzny, w którym pokutują dusze żeglarzy. Po każdej burzy okręt ten wywiesza swą banderę, której barwy potężnym łukiem łączą światy całe. Banderą tą jest tęczą, zawierająca w sobie barwy sztandarów wszystkich narodów.

Takim okrętem, aczkolwiek na lądzie stojącym, jest zamek w Kronborgu. Ta nowoczesna świątynia Neptuna zawiera dziś wiele cennych, międzynarodowych pamiątek, a w jej potężnych salach, ponurych kazamatach i groźnych baterjach zdają się również pokutować dusze zaginionych marynarzy.

Niezawodnie Polska postara się, aby w tęczowej banderze nie zabrakło jej barwy.

P. J. CHARLIAT

Delegat Marynarki Francuskiej przy Muzeum w Kronborgu.



Dokument okrętowy z XVII stulecia, należący do żaglowca gdańskiego „Jakób Książę Polski”, schwytanego w drodze z Gdańska do Dunkierki przez piratów ostendzkich. (Ze zbiorów Archiwum Królewskiego w Brukselli).

NOWA KSIĄŻKA O MORZU POLSKIM

Od dwóch lat jesteśmy świadkami niebywałego wprost rozrostu Gdyni. Malutka niegdyś osada rybacka, licząca zaledwie kilkaset osób ludności, w naszych oczach staje się centralnym punktem koncentracyjnym handlu zamorskiego Polski.

Równoległe z rozbudową Gdyni postępuje szybko naprzód wzrost liczebny floty handlowej polskiej. Ostatnio, Gdynia została połączona wielką, bezpośrednią, linią transoceaniczną z Ameryką Południową. Ludność miasta, w ciągu lat zaledwie kilku, wzrosła do siedmiu tysięcy. W społeczeństwie z dnia na dzień rośnie świadomość konieczności posiadania własnego ośrodka portowego. Społeczeństwo zamknięte dotąd w ciasnych ramach Polski porobiorowej, po uzyskaniu niepodległości zrozumiało, że dobrobyt narodu i gospodarcza moc państwa są w ścisłym związku i zależą jedynie tylko od tego, czy państwo posiada możliwość nieskrępowanej pod względem handlowo-gospodarczym ekspansji zamorskiej. Niezbitym dowodem, że świadomość ta jest bardzo głęboko zakorzeniona w społeczeństwie polskim, jest świeżo wydana w Paryżu przez księgarnie Gebethnera i Wolfa książka d-ra Wiktora Rosińskiego, p. t. „La Pologne et la mer Baltique” (Gdańsk et Gdynia — ports Baltiques).

Niedawno, na polskim rynku księgarskim ukazała się książka p. pułkownika Bagińskiego, uzasadniająca w sposób wyczerpujący korzyści gospodarcze, jakie państwo polskie może osiągnąć, z posia-

dania własnego wybrzeża morskiego. Książka ta, wywołała dużo złej krwi u Niemców, którzy zazdrosnym okiem patrzą na potężny rozwój i rozbudowę Gdyni.

Pan d-r Rosiński pisze w języku francuskim. Fakt ten należy podnieść z uznaniem. Obszerne dzieło o 250 stronicach, informuje dokładnie czytelnika cudzoziemskiego o tem, co Polska już dokonała na swoim wybrzeżu i co ma jeszcze do wykonania.

Teza autora polega na przeprowadzeniu dowodu ciężenia gospodarczego całego Pomorza do Polski. Powyższe wywody poparte są dowodami historycznymi, zasługującymi na wielką uwagę, choćby z tego względu, że są one czerpane przeważnie ze źródeł niemieckich. W sposób

niezwykle logiczny i obiektywny, autor dowodzi, że Polsce, obok Gdańska potrzebna jest Gdynia, jako drugi, wielki port handlowy, ponieważ sam Gdańsk nie potrafi obsłużyć zbyt obszernego dla niego hinterlandu polskiego.

Nowa książka stwierdza, że rozwój Gdyni zupełnie nie tamuje rozwoju Gdańska. Gdańsk przed wojną był jednym z mniejszych portów niemieckich. Nie wytrzymując konkurencji z wielkimi portami niemieckimi, Gdańsk przed wojną chylił się do upadku. Obecnie port gdański zawdzięczając związkowi z Polską zyskuje w państwie polskim olbrzymi teren dla swego działania.

Poniższa tablica stwierdza ten fakt niezbicie:

Ruch statków w porcie gdańskim:

	1912 r.	1926 r.	tonn w 1926 r.	tonn w r. 1912
Weszło okrętów	2974	3986	3432480	993152
Wyszło okrętów	2992	3958	3995840	990653

A więc tonaż Gdańska wzrósł o trzy miliony tonn w roku 1926. Jest to jedynie skutkiem związku gospodarczego Gdańska z Polską.

D-r Rosiński jest optymistą. Po wojnie interes gospodarczy wywiera najpotężniejszy wpływ na układ stosunków politycznych. Gdańsk już zaczyna zdawać sobie sprawę, z tych wielkich korzyści, jakie wyciąga z racji łączności gospodar-

czej z Polską. Nic nie pomogą żale i nienawiści zacietrzewionych hakatystów pruskich. Gdańsk powodowany własnym interesem gospodarczym, tak jak niegdyś, przed rozbiorem Polski, wejdzie całkowicie w orbitę gospodarczych interesów państwa polskiego i pomiędzy nim a Gdynią, wytworzą się normalne i racjonalne współdziałanie i współpraca.

J. R.

TURYSTYKA MORSKA

Sezon podróży zagranicznych morskich, na statkach P. P. „Żegluga Polskiej” zamknęła w roku bieżącym pięciodniowa wycieczka Ligi Morskiej i Rzecznej na s/s „Gdańsk” do Danii — na Bornholm i do Kopenhagi. Podróż ta przyniosła, wszystkim zapewne uczestnikom, garść najmilszych wrażeń i wspomnień, które na długo pozostaną w pamięci, a przede wszystkim staną się bodźcem do bliższego współżycia z morzem.

Od szeregu lat społeczeństwo nasze utyskuje na drożyznę paszportów zagranicznych, odcięcie od świata i niemożność jego poznaawania. Wycieczki Ligi Morskiej i „Żegluga Polskiej” są niejako wyłomem w tym murze, który średnio zamożną część społeczeństwa oddziela od zagranicy. Zbyteczny paszport zagraniczny, największe ułatwienia w przeprowadzeniu formalności, połączonych z wyjazdem z kraju, powinny nie tylko zachęcić najszersze sfery do wykorzystania sposobności podróży zagranicę, lecz być również żywym dokumentem potrzeby tych ułatwień. A jednak — najuboższym działem naszej turystyki jest niestety morze — to morze, którego imię wymawialiśmy przez okres długich lat z tęsknotą i pożądaniem, nim stało się nam tak dostępne i bliskie.

Dziś, gdy jedyny port polski rozmachem swego rozwoju zwraca na siebie oczy całego świata, gdy jest on jedną z naszych najpierwszych trosk i radości, gdy o morzu mówi się wszędzie i przy każdej sposobności — ten, bodaj najciekawszy i najmiłszy, rodzaj turystyki nie budzi wśród społeczeństwa zapału, jakiego należało się spodziewać.

Dwa miesiące: lipiec i sierpień, gromadzą wprawdzie na wybrzeżu kilka tysięcy kuracjuszków, podziwiających zatokę, wschody i zachody słońca nad morzem, lecz nieznajdujących w sobie zainteresowania i chęci bliższego zapoznania się z tem morzem.

Znikoma ilość yachtów, uwijających się między Gdynią, Gdańskiem a Helem, i zupełny prawie brak zbiorowych, choćby kilkunastogodzinnych, wypadów w morze, świadczą jak mało jeszcze wśród nas jest rozwinięte poczucie przestrzeni wodnych. Słyszysz tu i owdzie, że podróże morskie wymagają pewnego przygotowania, a nawet poświęcenia — odstrasza choroba. Zapewne, że człowiek pływający częściej znosi łatwiej podróż morzem i miej przy-

kro odczuwa „kołysanie”, lecz jeśli wszystkie nasze nadzieje, pokładane w morzu, mają się spełnić, to morze musi mieć *swoich ludzi*.

Zdajemy sobie sprawę z konieczności posiadania kolonij zamorskich, stałych linii pasażerskich i t. d., musimy więc przygotować się i zaprawić do dalszego pływania, poznać życie portów i nauczyć kochać przestrzeń.

Poczynione w okresie letnich miesięcy obserwacje na wybrzeżu i wrażenia z wycieczki Ligi Morskiej do Kopenhagi pozwoliły stwierdzić, brak inicjatywy jednostkowej, który zastąpić należy organizacją popularnych wycieczek. Wycieczki te nie tylko umożliwiłyby zwiedzenie tego czy owego portu na Bałtyku, lecz i wyrobiły typ zamiłowanego turysty. Zadanie

to bierze na siebie Liga Morska i Rzeczna, przystępując już do opracowywania odpowiednich planów na rok przyszły, oraz licząc na najżyczliwsze poparcie społeczeństwa i zrozumienie ważności „umorzczania”.

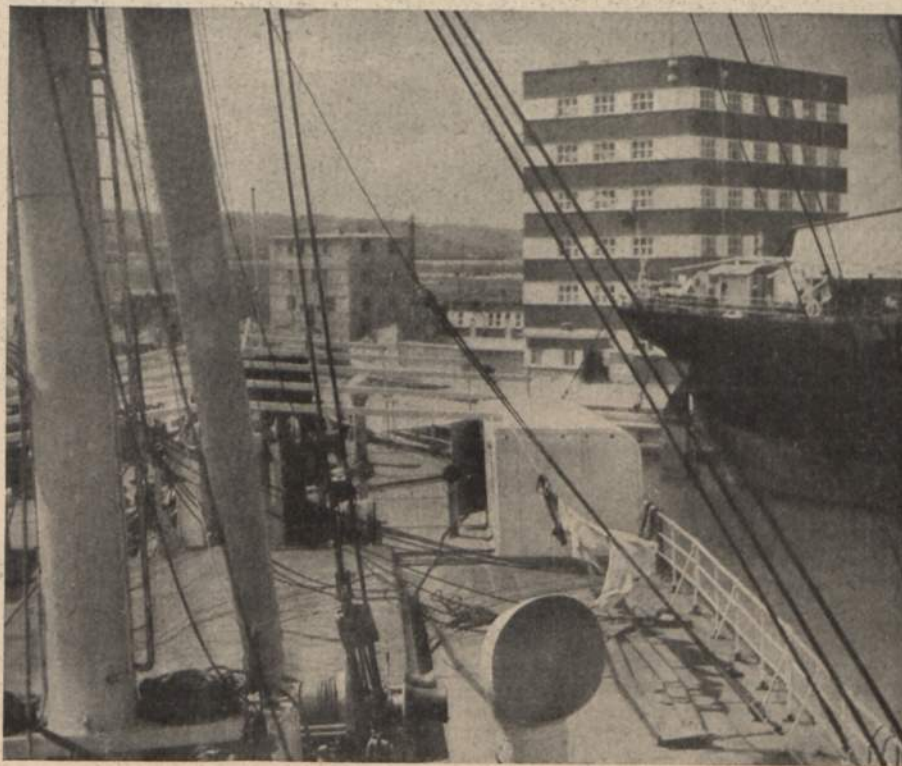
ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

KAŻDY CZYTELNIK

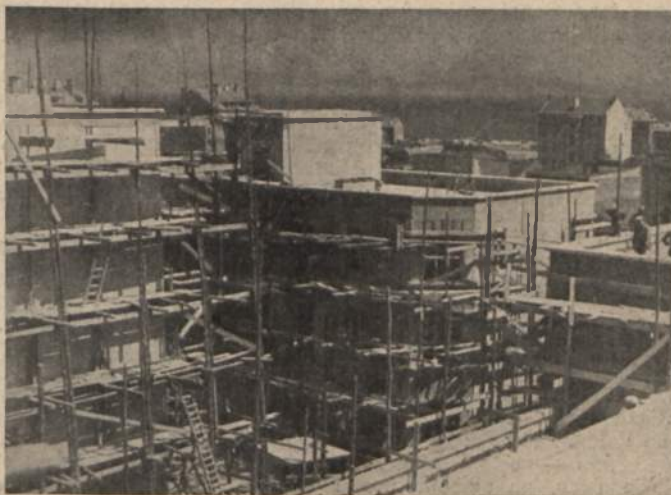
„MORZA”

WINIEN JEDNAĆ NOWYCH

PRENUMERATORÓW



Basen przemysłowy portu w Gdyni. W głębi łuszczarnia ryżu.



Widok, krzepiący serce każdego polaka. Gdynia wyrasta nad Bałtykiem w tempie niezwykle szybkim. Tam, gdzie jeszcze przed sześciu laty było pustkowie, dziś stają gęsto wielkomiejskie kamienice.

Z DZIENNIKA MARYNARZA Z ZESŁAŃCAMI Z ODESZY NA SACHALIN

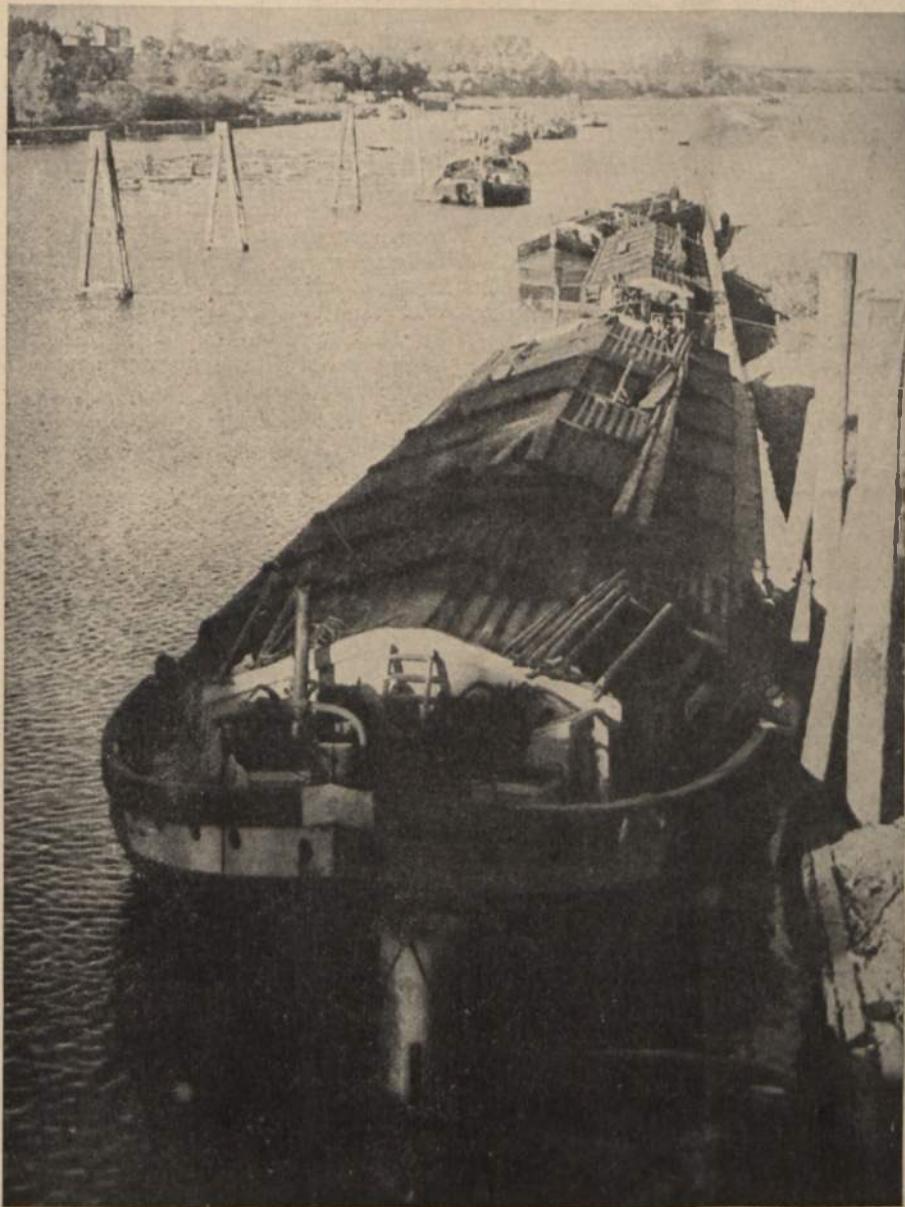
Rosyjska Flota Ochotnicza posiadała jeden statek, specjalnie przystosowany do przewozu przestępców kryminalnych, deportowanych na wyspę Sachalin. Zesłańcy, po odbyciu kary ciężkiego więzienia, pozostawali na tej wyspie, jako osiedleńcy. Ta przymusowa osiadłość po odbyciu kary więziennej trwała 12 lat. Osiedleńcy mieli prawo swobodnego ruchu w obrębie wyspy. Wprawdzie były rozstawione posterunki wartownicze, jednak niektórym udawało się przedostać na stały ląd po lodzie. Według słów samych skazańców, prawdziwa katorga zaczynała się dopiero od momentu osiedlenia, bo, będąc pozbawieni racji żywnościowej, którą otrzymywali w więzieniu, zmuszeni byli myśleć o wyżywieniu się sami, a o robotę było trudno.

„Jarosław” był właśnie przystosowany do przewozu więźniów takim statkiem. Dwa razy do roku, 10 lutego i 10 września, odbywał on podróże z kryminalistami, biorąc każdorazowo po 850 osób. Pomieszczenie dla nich znajdowało się w międzypokładzie i było podzielone na 4 części, a właściwie na 8, gdyż każdy oddział był jeszcze rozdzielony kratami na dwie części, tak że 4 oddziały znajdowały się w przedniej części i 4 w tylnej, odseparowane od siebie maszynowym oddziałem. Pomieszczenia te nie dotykały burty statku. Pomiedzy burzą a pomieszczeniem były kraty, tworzące korytarz, skąd można było kontrolować równocześnie dwa oddziały. Luki ładowni były okratowane, w ten sposób każde pomieszczenie stanowiło jakby osobną klatkę. Umywalnie

i ubikacje, znajdowały się na pokładzie. Dostęp do nich był bezpośredni z każdego pomieszczenia.

Podczas znajdowania się na statku kryminalistów, w każdym wygradzonym luku stał marynarz z karabinem, a w każdym korytarzu, z rewolwerem. Konwój stanowiło 90 wojskowych marynarzy z sierżantem na czele. Starszy oficer statku pełnił funkcję naczelnika więzienia, a jego obowiązki sprawował na ten czas 2-gi oficer. Dla bezpieczeństwa w razie buntu były przeprowadzone rury parowe, które w jednej chwili zapełnić mogły cały oddział gorącą parą. Na spardecku, juście i baku były gotowe węże z przeprowadzoną do nich wodą, wprost z kotłów. Podczas wypuszczania aresztantów na pokład, dla wzięcia przysnycu, pokład rozdzielał się na części, ruchomymi kratami. Połowa konwoju stała uzbrojona wzdłuż burty i część załogi przy węzłach w pogotowiu. Na kapitańskim mostku znajdowały się sygnały alarmowe, do pomieszczenia załogi, konwoju i maszyn. Pomieszczenie załogi znajdowało się na przodzie statku, a konwoju w tyle, na rufie.

1-go lutego 1898 roku zostałem wyznaczony na „Jarosław” w charakterze oficera. Był to dopiero 3-ci rok mojej służby we Flocie Ochotniczej. Już na 4 dni przed odejściem statku, zaczęły przybywać partje aresztantów do portu, które natychmiast rozmieszczano na statku. 9-go mieliśmy już pełny komplet. Wieczorem tegoż dnia, karetka więzienna dostarczyła jeszcze 3-ch. Byli oni nieco uprzywilejowani. Jeden aresztant był w cywilnem ubraniu i bez kajdan. Był to rosjanin, exstudent, zesłany za sprawy polityczne na osiedlenie do Przyamurskiego



Brdy-Ujście pod Bydgoszczą. Sznur berlinek na postoju koło śluzy.



Fragment portu wojennego w Gdyni.

kraju. Drugim był b. oficer ppor. (Griszczenko) Białostockiego pułku, stacjonującego w Sewastopolu. Por. Gr. na balu garnizonowym tego pułku, będąc pijany, czynnie znieważał dyżurnego sztabowego oficera, który mu zwrócił uwagę na nieprzyzwoite zachowanie się. Dostał za to 6 lat katorgi i zesłanie. Trzecim okazał się były pop. Ten znów przy pomocy parobka utopił djaka w kadzi z kwasem, za zniewolenie nieletniej córki.

Wszystkich trzech kapitan kazał pomieścić w lazarecie, chociaż według opinii władz więziennych, pop już opuścił się ostatecznie (obarestantłisia) i nie zasługiwał na ulgi. Dodać trzeba, że wszyscy aresztanci, oprócz politycznego, mieli głowy na pół golone.

10-go lutego według rozkładu wyszliśmy w podróż. Morze Czarne spotkało więźniów bardzo nieprzychylnie, dobrze ich wyhuštało. Archipelagiem i morzem Śródziemnym przeszliśmy przy cudownej pogodzie. Po przejściu Kanału Suezkiego, kapitan wydał rozkaz rozkuć wszystkich więźniów. Rozkaz ten nietylko podziałał na więźniów radośnie, ale i na całą załogę. Ciągły dźwięk kajdan, robił na nas wszystkich bardzo przykre wrażenie. Do tej operacji raźnie wzięła się maszynowa załoga i w niespełna pół dnia wszyscy zostali rozkuci.

Morze Czerwone dla tych biedaków było istną torturą, gorąco szalone. Dziennie po kilkanaście osób wynoszono zemdlonych; po odzyskaniu przytomności odsyłano ich nazad do pomieszczenia, skąd wynoszono następnych. Względy bezpieczeństwa tłumy uczucia humanitarne.

Ocean wrócił więźniom siły. O tej porze w Oceanie Indyjskim panuje jeszcze NO musson, nieprzekraczający

siły 4, temperatura 20 stopni Reaumur, morze łagodne.

Z ogólnej liczby 850 więźniów, prawie połowa należała do typu brodiąg (włóczęgów), tak zwanych „niepomniarszych lwanów”. Właściwie stałe włóczęgostwo w ogromnej większości łączyło się z kryminalnymi sprawkami, niezawsze dającymi się odkryć. Z głośnych kryminalistów znajdował się między więźniami osławiony bandyta, Animow, z Kaukazu, mający na sumieniu kilka osób zamordowanych.

Codziennie kilku mniej ważnych aresztantów wypuszczano na pokład do pomocy załodze w porządkowaniu statku. Między innymi znajdował się jeden z grona „brodiąg”. Był to młody człowiek około 30 lat, nadzwyczaj sympatycznej powierzchowności i zupełnie inteligentny. Prosił kapitana, aby i jego pomieścić w lazarecie, na co kapitan dał zezwolenie. Często rozmawiając z nim, dowiedzieliśmy się, że skończył on w Moskwie Szkołę Sztuk Pięknych.

Na dwa dni przed przybyciem do Kolombo, ogłoszono aresztantom, żeby przygotowali listy do kraju. Listy te musiały przejść przez cenzurę. Otóż w liście do rodziny, b. student, opisując swoje wrażenia z podróży, bardzo chwalił obejście się z nim administracji statku i między innymi sprawami, opisywał swoich towarzyszy podróży, znajdujących się z nim w lazarecie. Tego sympatycznego młodzieńca nazwał „szpanką” (nazwa ta w języku więźniów oznacza najniższą upadłą osobę), przyczem zaznaczył, że tak nisko upadłego człowieka spotyka pierwszy raz, chociaż przebył kilka etapów z różnego rodzaju przestępcami.

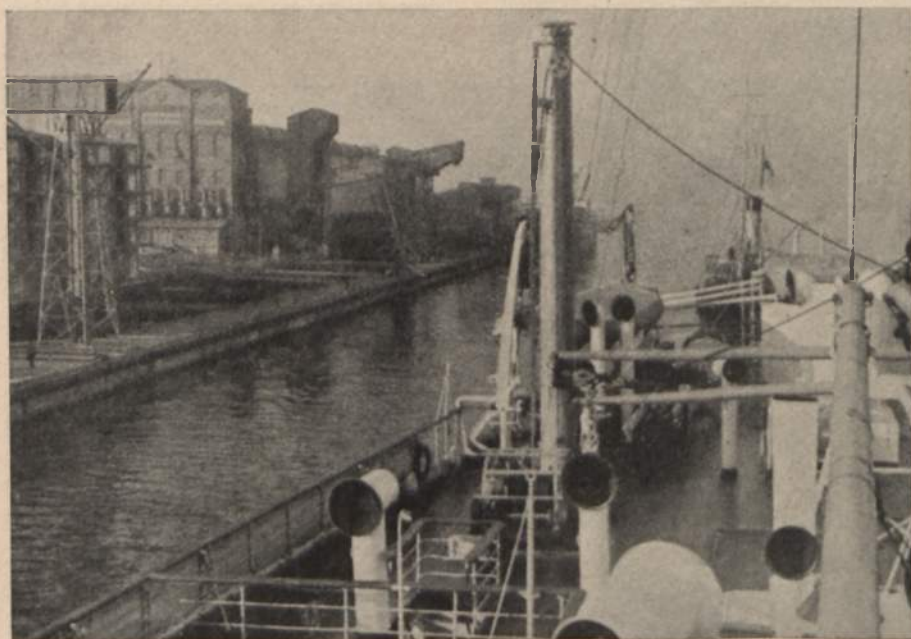
W czasie upałów kolejno wypuszczano oddziały na pokład dla wzięcia prysznicu.

W Kolombo uzupełniono zapasy paliwa i świeżej prowizji i tegoż dnia wieczorem wyruszone do Singapore. Pogoda cały czas trwania podróży do Singapore była dobra, lecz temperatura znacznie wzrosła. Upał, choć nie taki, jak w morzu Czerwonym, jednak doprowadzał więźniów do omdlenia. Trzeba było wyciągać po kilku dniach na pokład do otrzeźwienia.

W Singapore stanęliśmy na redzie dla zabrania świeżej prowizji i po paru godzinach wyruszyliśmy wprost do Władywostoku, dokąd przybyliśmy 26 marca. Podczas tego przejścia w jednym z oddziałów powstała bójka. Po uspokojeniu się prowodyrzy bójki w liczbie 4-ch zostali zakuci w kajdany i wtrąceni do aresztu na 3 dni z gorącym daniem, raz dziennie. Na statku aresztanci dostawali 3 razy gorącą strawę i oprócz tego pomiędzy obiadem i kolacją gorącą herbatę. Pierwsze śniadanie składało się z kaszy, su-to okraszonej słoniną, na obiad dawano barszcz z mięsem i kaszą, na kolację znów kasza ze słoniną, przy tem chleba tyle, że go nie zjadali.

We Władywostoku stanęliśmy u przystani dla wyładowania części ładunku i zdaliśmy władzom policyjnym owego studenta. Po trzech dniach postoju wyszliśmy do Korsakowska, leżącego na południu wyspy Sachalin. Na drugi dzień po wyjściu, podczas apelu, skonstatowano ucieczkę 3-ch więźniów. Ucieczka ta nie mogła być skuteczniejsza bez udziału załogi. Podczas dochodzeń wyjaśniono, że wieczorem ostatniego dnia postoju, kręciło się po statku, właśnie 3 osobników, w stroju maszynowej załogi, widocznie szukając wyjścia. Szyldwach myśląc, że to palacze, należący do załogi statku, kazał im przejść na drugą stronę, akurat tam, gdzie była

OBRAZKI Z SOWIETÓW



Węście do portu w Leningradzie.



Na Amurze.

położona schodnia na ląd. Dalsze dochodzenie wyjaśniło, że wydostali się oni przez luk pierwszego oddziału, przez odgięte kraty, które w tym miejscu nie przylegały szczelnie do górnego pokładu. Ponieważ luk był zamknięty, szyldwach znajdował się na pokładzie. Luk pierwszego oddziału, znajdował się w pobliżu pomieszczenia maszynowej załogi, więc przed wieczorem na umówiony znak ktoś z załogi odchylił jeden z drewnianych luków i wypuścił ich.

1-go kwietnia stanęliśmy na kotwicy w Korsakowsku. Korsakowsk, chociaż jest siedzibą okręgu tej samej nazwy, składa się z więzienia i paru dziesiątków drewnianych domów, zamieszkałych przez urzędników. Przystań tylko dla szalup, wyładowanie ładunku odbywa się zapomocą barek na redzie.

Po przybyciu na statek miejscowej administracji, pomocnik naczelnika okręgu zwrócił się z prośbą do kapitała, aby ten zezwolił wysadzić tu b. por. Griszczenkę, ponieważ jest to syn jego serdecznego przyjaciela, którego chciałby uchronić od okropnych skutków więzienia. Ponieważ nie mamy prawa wysadzać więźniów w Korsakowsku, trzeba było to prawo obejść. Sporządzono protokół z datą wstecz o stanie zdrowia więźnia Griszczenko, który to stan wymagał natychmiastowego wysadzenia chorego na ląd do szpitala, gdyż opóźnienie tego groziło mu śmiercią. Zrobiono więc wszystko, aby uratować Griszczenkę od zgubnego wpływu obcowania z kryminalistami.

Tegoż wieczora wyszliśmy do Aleksandrowska, końcowego punktu naszej podróży, dokąd przybyliśmy na trzeci dzień rano.

Aleksandrowsk, jest głównym centrum zarządu wyspą, posiada centralne więzienie, skąd więźniowie są rozsyłani do innych miejsc pobytu. Osada Aleksandrowsk posiada dwie ulice; domy piętrowe, drewniane, zamie-



Królowa rzek polskich — Wisła — pod Strzemięcinem.

Fot. H. Gąsiorowski.

szkałe przez urzędników. Jest poczta, telegraf i nawet małe muzeum, kilka sklepów i to wszystko. Przystani dla statków niema, jest tylko drewniana przystań dla łodzi i barek. Rozładowanie odbywa się na redzie na barki. Grunt na redzie kamienisty, należy więc stać pod gotowem do ruchu maszynami. Byle silniejszy wiatr, to trzeba zmykać pod brzeg syberyjski, bo kotwice nie trzymają.

Więźniów wysadzono, pozostawiając na statku setkę dla wyładowania ładunku, składającego się przeważnie ze spożywczych towarów. Na Sachalinie nic się nie rodzi, z wyjątkiem kapusty. Kartofle udają się, ale tylko w południowej części wyspy. Obfitość ryb kolosalna, słabo wyzyskana przez Rosję, natomiast japończycy, wyrabiają z tych ryb nawóz dla użyźniania pól ryżowych.

Co na mnie zrobiło odrażające wra-

żenie, to typy urzędników administracji tamtejszej. Napłynęli oni na statek całą bandą, niby po nowiny ze świata, a głównie po to, aby nabyć od restauratora różnych zakąsek. Twarze prawdziwie aresztanckie, obrzękłe od ciężkiego pijaństwa, słowem tak wstrętne, że z trudem znosiliśmy ich obecność w kajut-kompanji, ale nie było na to rady, musieliśmy udawać gościnnych i robić przyjemne miny, jak przystało gospodarzom względem gości.

W drogę powrotną zabraliśmy dwóch, niewinnie osądzonych młodych sartów, a oprócz tego około 300 osób do Władywostoku — byłych osiedleńców, którzy otrzymali prawo osiedlenia się w Syberji. Byli to, naturalnie, darmowi pasażerowie, których jeszcze trzeba było karmić po drodze kaszą, pozostała po więźniach. Oprócz wyżej wymienionych był jeden żyd z pod Warszawy, który odsiedział na Sachalinie 16 lat wraz z osiedleniem. Pytałem go, za co został zesłany. Okazało się, że za bunt w wojsku, właściwie za kolektywne nieposłuszeństwo. Był z zawodu szewcem, więc miał pracę i uciulał trochę grosza. Mówił on do mnie, że rosjanie chcą zrobić na Sachalinie kolonię rolniczą, a tymczasem kartofle tu nie chcą się rodzić, bo ziemia niezupełnie w lecie rozmarza. Słowem, gospodarstwo czyste rosyjskie, bez myśli i bez planu. Sachalin to bogata wyspa, tylko bogactwa te trzeba w inny sposób wyzyskać.

TADEUSZ STECKI



Polskie morze o przedwieczornej godzinie.



BRITANNIA RULES THE NAVES

Poniżej drukujemy streszczenie bardzo ciekawego artykułu, który się ukazał w jednym z najpoważniejszych czasopism angielskich. Red.

Thursfield H. G., kpt. — Zadania krążowników w stosunku do potrzeb Imperjum (The Journal of the Royal United Service Institution, Londyn. February, 1927).

Ponieważ żegluga morska ma dla Wielkiej Brytanji znaczenie nie tylko ze względu na całkowite uzależnienie dowozu od jej sprawnego działania, ale również jako ważne źródło dochodów (w 1924 r. przeszło 40% okrętów pływało pod flagą brytyjską, a jeżeli wyłączymy tonaż Stanów Zjednoczonych A. S., jako zatrudniony przeważnie na wodach ojczystych — nawet 50%), przeto pojawia się konieczność zapewnienia bezpieczeństwa tej że-

gludze, gdyż zarówno wyżej przytoczone względy, jak i cyfry, uzasadniają należycie ważność sprawnego działania żeglugi brytyjskiej dla Wielkiej Brytanji i... dla handlu światowego.

Poniższa mapa pozwoli z jednej strony na zobrazowanie znaczenia brytyjskiej żegludgi, a z drugiej strony posłuży jako pewna podstawa, dla rozważań dalszych, związanych z organizacją obrony tejże żegludgi.

Z mapy tej wynika, że linje okrętowe zbiegają się w kilkunastu obszarach (ogniskach), z których kilka (Europa Północna, Gibraltar, Suez, Aden, Indie Zachodnie, Indie Wschodnie i Południowe, Kanada, Stany Zjednoczone i wybrzeże wschodnie Ameryki Południowej) skupia w sobie największą liczbę okrętów — są to więc ogniska najważniejsze, mające znaczenie nie tylko dla Wielkiej Brytanji, lecz i dla handlu światowego.

Zapewnienie bezpieczeństwa żegludze

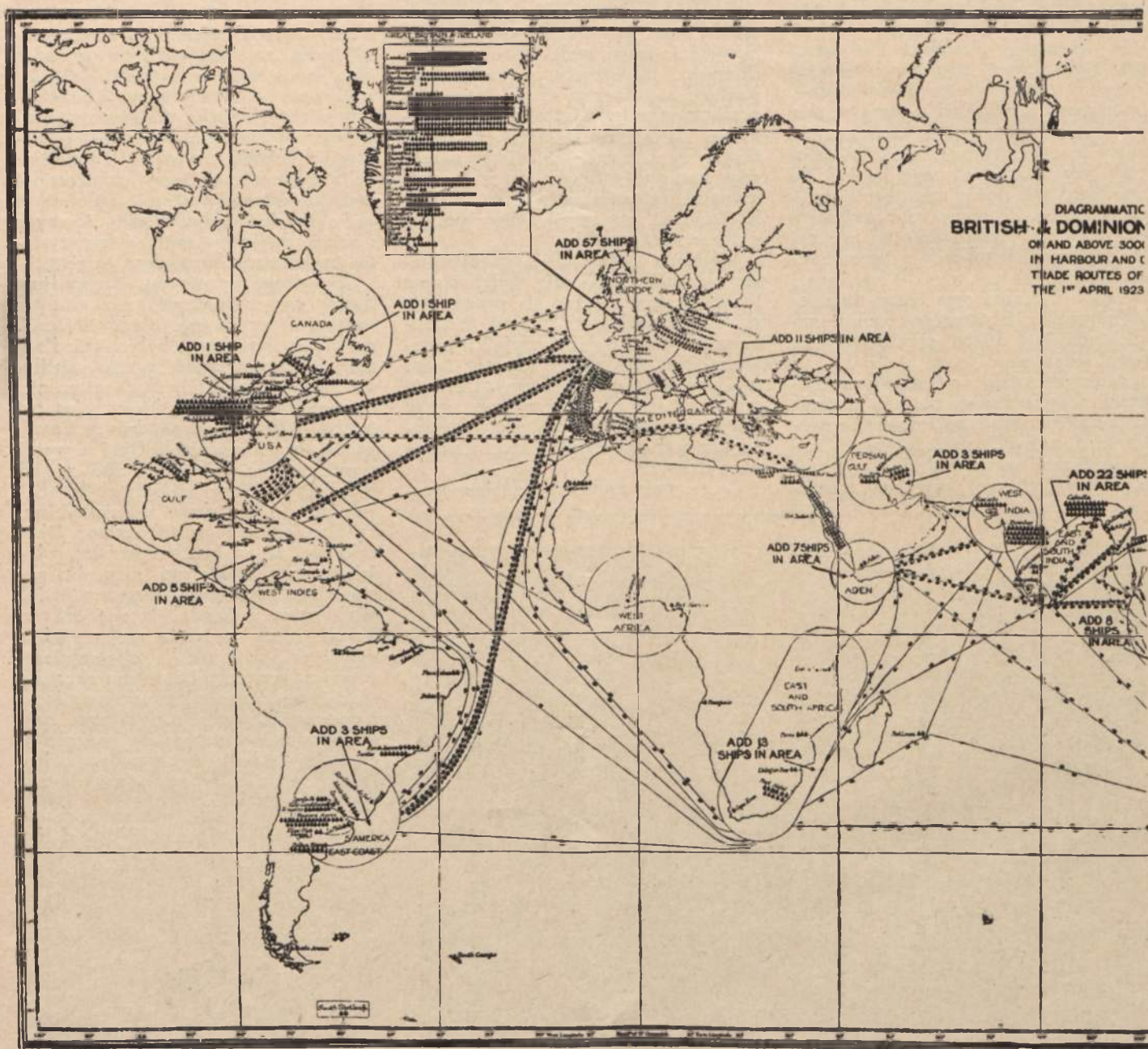
może być uzyskane kilkoma sposobami. Jeden z nich polega na łączeniu pewnej liczby okrętów handlowych w grupy, płynące pod ochroną okrętów wojennych. Sposób ten jest niedogodny z tego względu, że:

1-o wymaga wielkiej liczby okrętów wojennych, których większość będzie przeważnie stała bezczynnie.

2-o przeszkadza samej żegludze, gdyż:

a) zdolność przewozowa floty handlowej zależy nie tylko od liczby okrętów czynnych, lecz i od ilości podróży, wykonywanych przez poszczególne okręty w danym okresie czasu, zaś

b) ta ilość podróży zależy również od szybkości za- i wylądowania okrętów w portach. Szybkie za- i wylądowanie całej „karawany” nie da się skutecznie, gdyż porty mają swe urządzenia przystosowane do ciągłej, względnie równomiernej pracy, a nie do gwałtownych wysiłków w krótkim przeciągu czasu;



c) zmusza do straty czasu przez oczekiwanie na zebranie się dostatecznej liczby okrętów, mających tworzyć „karawanę”.

Można go jednak stosować na wodach stosunkowo wąskich.

Drugi sposób polega na szukaniu przez okręty ucieczki na wodach nieuczęszczanych, t. j. przestrzeniach, leżących między poszczególnymi drogami połączeń morskich. Ten sposób wymaga znów stałej obecności — w ogniskach — wojennych sił morskich, dostatecznych do odparcia załońców nieprzyjacielskich. Zagadnienie ubezpieczenia obszarów ogniskowych żegludgi jest szczególnie ważne, gdyż załończyk, chcąc uzyskać żądany skutek, musi nacierać na dane ognisko.

Blokada jest wreszcie trzecim sposobem zapewnienia bezpieczeństwa własnej żegludze, gdyż, blokując wybrzeża nieprzyjacielskie, pozbawiamy jego flotę swobody ruchów w bardzo znacznym zakresie, oraz u podstaw podcinamy — do pewnego stopnia — działalność załońców.

W każdym razie bez względu na stosowany sposób ubezpieczenia żegludgi handlowej musi istnieć przede wszystkim

własna, odpowiednio silna flota wojenna, będąca w stanie walczyć, blokować i pilnować wybrzeża nieprzyjacielskie, oraz dostarczyć sił, dostatecznych do zapewnienia bezpieczeństwa żegludze w obszarach ogniskowych zapomocą bezpośrednio groźby walki z każdym załońcem.

Okręty przeznaczone do zwalczania załońców muszą być okrętami wojennymi, t. zn. specjalnie budowanymi do celów walki. Uzbrojenie ich nie powinno być słabsze od tego, jakie spodziewamy się zastać u załońców; muszą one być w stanie żeglować przy każdej pogodzie i przez długie okresy czasu, oraz mieć możliwie wielką szybkość. Odpowiednio przysposobione okręty handlowe mogą być tylko środkiem pomocniczym w zwalczaniu załońców, lecz nigdy nie mogą stanowić zasadniczego narzędzia walki. Ich liczba będzie musiała siłą maleć w miarę, jak wojenne siły morskie przypuszczalnego nieprzyjaciela okażą się znaczne, t. zn., że im nieprzyjaciel ma silniejszą flotę wojenną, tem więcej okrętów wojennych musimy przeznaczyć do ubezpieczenia żegludgi handlowej.

Zasadniczo zadaniem krążowników będzie:

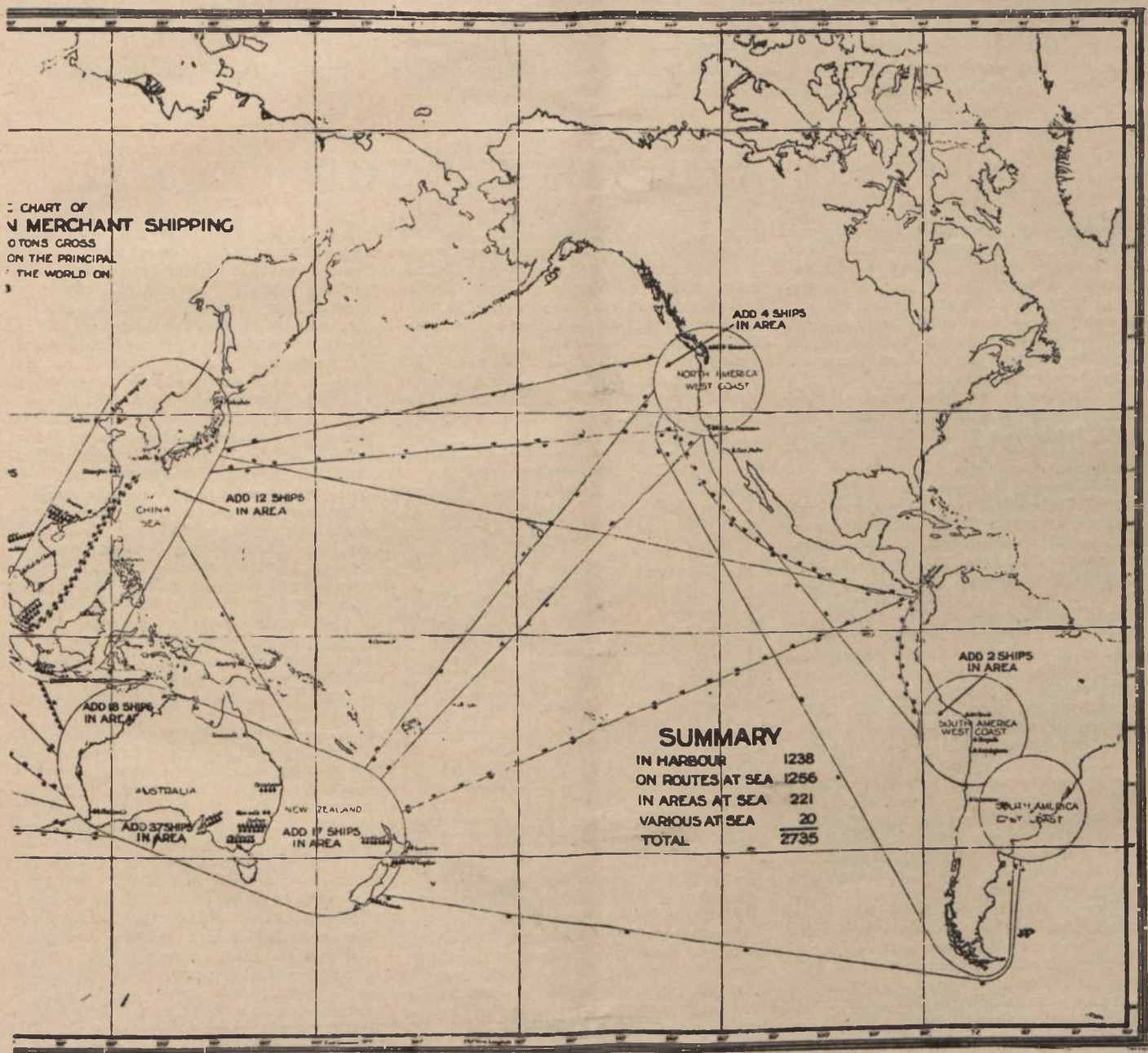
1) niszczenie w walce okrętów nieprzyjacielskich, które wyszły na pełne morze, lub dążą do przeszkodzenia żegludze Imperjum, dalej zapobieganie nieprzyjacielskiej żegludze handlowej zapomocą brania do niewoli okrętów, oraz blokady;

2) wrzecie przydzielenia ich do floty bojowej, rozpoznanie strategiczne i taktyczne (które prawdopodobnie obejmie i walkę z nieprzyjacielskimi krążownikami) oraz niszczenie flotyli nieprzyjaciela.

Z tych powodów trzeba więc przewidzieć przydział odpowiednich jednostek krążowniczych do każdego obszaru ogniskowego, oraz do floty bojowej, tak, aby wojna nie zastała żegludgi handlowej, zdanej na łaskę losu, przyczem trzeba położyć szczególny nacisk na lekkie krążowniki, gdyż doświadczenie wojen od 1793 roku wykazuje stały wzrost liczby tego rodzaju okrętów (patrz niżej—tabela)¹⁾ ze względu na warunki.

C. v. H.

¹⁾ Tabela ta znajduje się na odwrocie.



WZROST BRYTYJSKICH SIŁ KRAŻOWNICZYCH PODCZAS WOJEN.

	Ciężkie fregaty 56—44 działa	Fregaty 38—20 dział	Sloop'y 18—10 dział	Brygi 14—10 dział
1793	30	96	38	0
1810	15	162	246	144
Zwiększenie lub zmniejszenie	—15	+66	+208	+144

	Ciężkie „krażowniki pancerne” zbudowane w budowie		Lekkie krażowniki zbudowane w budowie		Sloop'y i niszczyciele zbudowane w budowie		Okręty uzbrojone zbudowane w budowie	
Stan na sierpień 1914	46	0	62	17	227	33	0	0
	46		79		260		0	
Stan na 11.XI 1918	27	0	82	21	450	108		
	27		103		558		63*)	
Zwiększenie lub zmniejszenie	—19		+24		+298		+63	
			(całkowite zwiększenie 37)		(całkowite zwiększ. 407)			

- UWAGI: 1. Do powyższych danych trzeba dodać liczbę sił krażowniczych Ententy, aby móc ocenić siły jej potrzebne.
 2. Dane powyższe pomijają 106 łodzi torpedowych, których liczbę zmniejszono do 94 w 1918 r. oraz kutry dawnych wojen.
 3.*) w tem 33 uzbrojone krażowniki handlowe, 10 okrętów rządowych i 10 eskortowych.
 4. Sloop'y mogą być ewentualnie wykazane razem z okrętami uzbrojonymi; w sierpniu 1914 r. Anglia posiadała ich 4, w listopadzie 1918 r. 117; podczas wojny przystąpiono do budowy 135

GNIAZDO CYKLONÓW

Spór pomiędzy państwami o władanie skrawkiem ziemi, wielkości jednej mili kwadratowej, nieprzedstawiającym żadnej wartości, a stanowiącym jedynie „wylegarnię” cyklonów, może wydać się co najmniej dziwny w epoce aeronautyki, kiedy cała uwaga świata zwrócona jest na próby sforsowania oceanów. Ten spór, jednak ma swoje uzasadnienie.

Na północny wschód od środkowej Ameryki, znajduje się sporo wysp i wysepek, rozszanych po morzu Antylskim. Mniej więcej w 90 milach od brzegów Hondurasu leży grupa dwóch, trzech wysepek. Wysepki te noszą nazwę „Iles de Cygne” (Łabędzi). Mała i większa, rozdzielone są między sobą kanałem o szerokości kilkunastu sążni. Skąta na południowy wschód nosi nazwę „Ile du Sot”, po angielsku „Booby Cay”. Na mapach morskich, wysepki te noszą nazwę „Swan Islands” i oznaczone są jako należące do St. Zjedn. Północnej Ameryki. Nie są one zamieszkałe, gdyż 4—5 ludzi, którzy się tam znajdują, urzędników wielkiego T-wa Żeglugowego nie można uważać za stałą ludność. Statki tego T-wa chociaż noszą banderę angielską, w rzeczywistości należą do amerykańków. T-wo to nosi popularną nazwę „Białej Floty” (korpusy statków malowane na biało) inaczej „United Fruit Co” i kursują po tych wodach.

Wyspy te są ciekawe nie ze względu na ziemię uprawną, ani cenne drzewa, kokosy lub banany, a ze względu na swoje położenie w punkcie, gdzie periodycznie powstają cyklony, z których niektóre w latach poprzednich, kierując się wprost na północ, zniszczyły wschodnie prowincje Kuby, półwysep Yukatan, a nawet brzegi Florydy z ich kwitnącemi i wesołemi miastami.

Wróćmy do faktów. W 1893 roku, kapitan wielkiej żeglugi Adams, z Mobile, w St. Zjednoczonych, przybył wypadkowo na wyspy Łabędzie na starym galeocie

wraz z żoną i dwojgiem dzieci. Większa wyspa Łabędzia wydała mu się odpowiednią do zamieszkania, a ponieważ innych mieszkańców na wyspie nie było, zbudował sobie chatę i na maszcie podniósł banderę St. Zjednoczonych, tem samem uważał siebie za odkrywcę i właściciela. Przebył na wyspie 23 lata. W roku 1910 T-wo „United Fruit Co”, którego statki krawżyły po tych wodach, nabyło od kapitana Adamsa, przestrzeń pół mili kwa-



dratowej i urządziło tam stację radiotelegraficzną. Kiedy kapitan Adams w r. 1913 chciał powrócić do St. Zjedn., szukał nabywcy na resztę ziemi. Znalazł go w osobie doktora Will Broocks z Bostonu, sławnego chirurga, który wkrótce zorganizował T-wo dla handlu z wyspami Łabędziemi, mając zamiar zająć się uprawą owoców tropikalnych. Zaledwie wziął się do tego, Stany Zjednoczone przystąpiły do wojny światowej. Wobec trudności,

spowodowanych działaniami wojennymi, sprawa ta utknęła. Broocks umarł 1921 roku, a reszta członków tego towarzystwa nic nie zrobiła. Korzystając, jedynie ze swych praw, zabroniła poszukiwania legendarnych skarbów, znajdujących się na wyspie i zakopanych przez piratów w siedemnastym wieku. Po śmierci doktora Broocks, poddano myśl nabycia wyspy p. M. Ellis, prezydentowi „Anti Blue Law League of America” celem urządzenia tam domu gry, amerykańskiego Monte Carlo.

Wróćmy do ważniejszych faktów. Stacja T. S. F. T-wa „United Fruit Co” oddała poważne usługi, poważniejsze, niż przypuszczano w chwili instalacji. Stacja została zorganizowana dla uprzedzania statków „Białej Floty”, o powstawaniu cyklonu. Operator stacji był zatwierdzony i subsydjowany z jednej strony przez Obserwatorium Narodowe w Hawanie z drugiej przez Weather Bureau w Washingtonie, pod warunkiem, że oba te obserwatoria, będą stale informowane o ciśnieniu barometrycznym w czasie formowania się cyklonów t. j. od lipca do października.

W rzeczywistości, stacja ta, znajdująca się w zatoce Honduras, gdzie tworzą się te potężne, żywiołowe zjawiska, uprzedzała Hawanę i Washington o niebezpieczeństwie. Ona to uprzedziła o dwóch silnych cyklonach, które poczyniły spustoszenia w październiku 1921 r. we wschodniej części Kuby i w październiku 1926 r. w Hawanie. Ten ostatni cyklon był wiadomy w Hawanie w wilję tego dnia. Obserwatorium Narodowe podało jego kierunek, szybkość i godzinę nadejścia. Publiczność była powiadomiona przez opublikowanie w prasie, statkom zabroniono opuszczania portu, wojsko zatrzymano w koszarach, policja i straż ognio-wa trzymana była w pogotowiu do walki z tym nieprzyjacielem. Cyklon nadleciał w oznaczonej godzinie, zniszczenie

było duże, jednak byłoby znacznie większe, gdyby stacja na wyspach Łabędzich o jego nadejściu nie uprzedziła. Obezšlo się bez ofiar w ludziach.

Oto dlaczego „United Fruit Co” zainstalowało stację T. S. F. Czemu się kierowało? Względami ekonomicznymi? Być może. Wobec zatargu o przynależność tych wysp, oba obserwatoria w Hawanie i Washingtonie nie mogły się zgodzić na utratę bazy, z której czerpały wiadomości im potrzebne. Niepokój ogarnął nie tylko te dwa rządy, ale i społeczeństwa obu krajów. Zaczęły się przewlekłe pertraktacje i wciąż nowe komplikacje.

Wydział meteorologiczny kubański chciał zainstalować na większej wyspie nową stację. Operatorzy mieli być kubańczykami, przyczem zatwierdzić ich miały władze St. Zjednoczonych. Minister robot publicznych Kuby zgodził się na wyślanie misji dla koniecznej instalacji. Kubańskie ministerstwo komunikacji zwróciło się do Washingtonu z prośbą o zgodę na to, ponieważ wyspy należą do St. Zjedn. I w tym momencie zaczęła się komedia. Konsul generalny Hondurasu w Hawanie zaprotestował w imieniu swego rządu, dowodząc, że wyspy te należą niewątpliwie do Hondurasu, do dnia dzisiejszego. Wobec czego twierdzi, że o zezwolenie na urządzenie tam stacji należy się zwrócić nie do Washingtonu a do Tegucigalpa (stolica Hondurasu).

Podczas tego sporu stacja T. S. F. milczała, cyklony mogły sobie hulać i nie były obwieszczane przez obserwatoria w Hawanie i Washingtonie. Honduras reklamował, a St. Zjednoczone podtrzymywały swoje prawa i na mapach morskich wyspy te figurowały, jako należące do St. Zjedn.

Opierając się na swoich pretensjach, Honduras odwołał się do historii. Historia przyznaje mu rację. Jednak wyspy te w ciągu stulecia nieraz zmieniały nazwy. Na starych mapach figurują pod nazwą San Millan, Santanilla, Sanitha. W końcu siedemnastego wieku, herszt piratów, niejaki Swams przebywał na tych wyspach, statek jego nosił nazwę „Cygment”. Jak Swams, lekko przerobić na Swan, tak i Cygment na Cygne. Swan po angielsku znaczy łabędź. Ruiny fortyfikacji piratów znajdują się na większej



wyspie. Wyspy te długi czas były przedmiotem sporów, nie dlatego, że były siedzibą cyklonów, a dlatego, że zawsze dobrze mieć skrawek ziemi gdzieś na oceanie, aby pokazać swoją suwerenność, chociażby złudną i posłać tam wojenny okręt. Oto dlaczego na początku stulecia pomiędzy Anglią a Hondurasem wynikły nieporozumienia z powodu pasa przybrzeżnego pod nazwą Mosquitia, zamieszkałego przez Indian, napół wolnych. Indianie ci wybrali króla, który zawarł traktat z Anglikami. Na mocy tego traktatu Imperjum Brytyjskie zażądało od Hondurasu, uznania niepodległości królestwa Mosquitos.

Honduras zwrócił się o radę do St. Zjed., które, mając na widoku budowę kanału przez Nikaraguę, nie życzyły sobie mieć takiego sąsiada, w wyniku czego został zawarty układ, pod nazwą „Clyton Bulwer”, podpisany 19 kwietnia 1850 r., na mocy którego nie mogło być żadnego obcego zwierzchnictwa w rejonie Mosquitia.

Kiedy zaszedł spór graniczny pomiędzy Hondurasem a Nikaraguą, obie te republiki, zwróciły się o arbitraż do króla hiszpańskiego. Na mocy tego arbitrażu, jako posesje Honduraskie uznano wyspy de la Baie i wyspy du Cygne.

Jednak w wyniku przygody kapitana Adamsa, o czym mówiliśmy wyżej, St. Zjednoczone pretendują do posiadania tych wysp, ponieważ w 1893 r. podniesiono na nich banderę Stanów. W r. 1921 rząd St. Zjedn. stwierdził, że wyspy Swan Islands, zostały odkryte przez Amerykanów i zażądał od rządu Honduraskiego, aby ten uznał status quo. Ten status quo polegał na tym, że wyspami zarządzały St. Zjedn., a według prawa należałyby one do Hondurasu.

Na inauguracyjnej VI konferencji panamerykańskiej, która odbyła się w styczniu b. r. w Hawanie, Prezydent Coolidge powiedział, że wszystkie kraje Ameryki mają te same prawa. „Oczywiście — odpowiedział jeden z kubańskich korespondentów — wszystkie one mają te same prawa, lecz nie mają takich samych pancerników”. Nieporozumienie trwa mimo wszystko nadal.

Tymczasem cyklony, nad którymi nie czuwa już oko T. S. F., i które nie będą przez nią sygnalizowane, będą mogły powstawać i srożyć się nieoczekiwanie.

Według „L'Illustration” z francuskiego tłum. T. St.

K. M. STANIUKOWICZ.

O D W E T

(TLUMACZYŁ Z ROSYJSKIEGO M. O.)

I.

— Raczy też pan znać, wasza wielmożność?

Stary, wysłużony marynarz Kiriuszkin, z którym razem siedzieliśmy o wczesnym poranku sierpniowym na skraju lasu, przebierając ubierane właśnie grzyby, wskazał kikutem palca prawej ręki na kusztykającego drogą z Kronsztaadu do kolonii Wianki, starego, zgrzybiałego już admirała-emeryta.

— Widzieć — widziałem. Mieszka w kolonji, na letnisku. Ale nie znam — odparłem.

— To jest Nikander Piotrowicz Bystrow. Słyszał pan naturalnie?

— Nie, nie słyszałem.

— O Nikandrze Piotrowiczu nie słyszał pan, wasza wielmożność? — pytał ze zdumieniem Kiriuszkin.

— Tak — właśnie, że nie słyszałem.

— Dziwnie to jakoś. Przecież sam pan raczył w marynarce służbę odbywać, a o Nikandrze Piotrowiczu nie słyszał.

I, niby zgorszony tem, że nic o Nikandrze Piotrowiczu nie słyszałem, stary marynarz wzruszył ramionami, rozwierając tem bardziej dziurę w paltociku, który dawno stracił już właściwy kolor, i pokiwał głową, okrytą czapką marynarską niegdyś czarną, dziś raczej brązową. Z pod zsuniętej czapki widać było mocno zmarszczone czoło i biały przód głowy.

— A niby cóż ciekawego jest w waszym Nikandrze Piotrowiczu?

— I dużo nawet ciekawego — jeżeli wolno powiedzieć. Każdy marynarz starszy dobrze sobie jego zapamiętał. Teraz — to sprawa inna. Dziś, za pozwoleniem, co z niego pozostało — kości i skóra. Wysechł nasz Nikander Piotrowicz — niby ta mumja egipska. Ot, wylazł so-

bie na słońce, jak ta jaszczurka i niby o przedłużenie terminu prosi... On przecie, wasza wielmożność, jak i ja dziewiąty już krzyżyk przekroczył. Dawno już się nam kwatery na tamym świecie należy. Stawajcie braciażkowie do apelu. I pan, wasza ekscelencjo, Nikandrze Piotrowiczu, i ty marynarzu wysłużony, pijanico i włóczęgo pierwszej klasy, Andrzej Kiriuszkin... Ot co, wasza wielmożność. A tak, lat temu czterdzieści wieść o Nikandrze Piotrowiczu szła po całej flocie bałtyckiej.

— I cóż go tak wstawiło?

— Bicie, „szlifowanie”. Pierwszy kapitan od bicia — z pewnym odcieniem szacunku rzekł starzec.

Jeśli chodzi o to, nie spodziewałem się, że mowa jest o tego rodzaju znakomitości. I zdziwiło mnie, że Kiriuszkin, który nie żałował nieraz bardzo soczystych epitetów pod adresem „energiczniejszych” dowódców, którzy przecie bynajmniej nie wstawili się w całej marynarce, jak ów Nikander Piotrowicz, mówił o nim jakoś łagodnie.

— Ej, Kiriuszkin, naprawdę niewiele ciekawego jest w waszym Nikandrze Piotrowiczu.

— I nawet bardzo wiele, wasza wielmożność.

— Co? że „szlifował”?

— A niech no wasza wielmożność pierwiej wysłuchać raczy, a potem i powie. O to właśnie i chodzi, że ten sam Nikander Piotrowicz potem stał się najbardziej ludzkim dowódcą.

— A to w jaki sposób! — pytałem z niedowierzaniem.

— A w taki właśnie sposób. Wszystko było — wszystko sam własnymi oczami widziałem. A było to wtedy, kiedy pod nim na korwecie „Andromacha” pływałem.

— I jakże to się stało?

— A poprawił go jeden marynarz.
— Poprawił, powiadacie? A to ciekawe. Opowiadacie no Kiriuszkin.

— Tak, tak, ciekawe. Bywa czasem tak z ludźmi — przeciągnął stary marynarz z zastanowieniem.

— Ale rzadko, Kiriuszkin.

— Rzadko, ale bywa. Człek czasem i o Bogu zapomniał i sumienia się wyzbył — a przyjdzie godzina i jakby się wszystko w nim odwróciło. I ja tak myślę, według swego rozumienia, wasza wielmożność, że przecie każdy człowiek, żeby tam nie wiem kto, a przecie ma sumienie. Tylko nie na każdego tak wypadnie, że to sumienie się w nim obudzi i oświeci. A co też o tem nauki powiadają wasza wielmożność?

— Powiadają, że zmienić się w pewnym wieku już trudno.

— Trudno... A ot Nikander Piotrowicz zupełnie się zmienił — daj mu Panie śmierć spokojną. Ja sam wiem wedle siebie, jak to trudno z wódką się rozstać. Ani siły, ani charakteru niema. Pamięta też pan, wasza wielmożność, jakieśmy razem na „Korszunie” pływali na obczyźnie. Toż byłem wtedy skończonym pijanicą.

— Jakże, — pamiętam.

— Tak. Jeżeli wtedy przebacza mi przepijanie rzeczy skarbowych — no to — bo naprawdę dobry był człowiek nasz dowódca z „Korszuna”. I szanował też on we mnie dobrego rejowego marynarza. Bo też i byłem ja mars-majtkiem.

Istotnie. Kiriuszkin był najlepszym marynarzem na „Korszunie”, a do tego, jako człowiek, był dobry i miły w stosunkach, wesoły. Lubiła go cała załoga. I gdyby nie ten nieszczęsny nałóg spijania się do ostateczności, ile razy wyszedł na brzeg, aż do przepicia wszystkiego co miał na sobie — byłby został z pewnością podoficerem i dziś nie włóczyłby się po Kronsztadzie, zarabiając byle jak na kawałek suchego chleba. Teraz w ziemi chodził w karawanie — a latem zbierał grzyby.

Tego roku, kiedyśmy się spotkali po trzydziestu latach, Kiriuszkin zadomowił się u mnie na letnisku, w drewni. Póki był trzeźwy, lubili go wszyscy, za delikatność i cudowne opowiadania. Kucharka też faworyzowała go zawsze. Ale przychodził czas i Kiriuszkin wyruszał „na dalekie wody”, jak sam nazywał okresy swojego pijaństwa. Zniknął wtedy na jaki tydzień, a kiedy wracał — wyglądał mniej więcej tak, jak dziś właśnie. I wstyd mu było, że przepił podarowane mu przeze mnie ubranie.

— Nieraz przecie, wasza wielmożność, dawałem kapitanowi słowo już nie pić więcej za jego dobroć dla mnie. I ot — zostałem łajdakiem wobec niego. I bili mnie dawniej za to. A ja jeszcze więcej piłem. Wyszędłem ze służby. Do doktorów chodziłem: tak a tak, powiadam — wyleczcie. I nic. Dziwili się tylko, że ot taki stary pije i żyje. A dlaczego nie ma siły, ani charakteru? — Ot tu jest gwóźdź, wasza wielmożność. A pamięta pan tego Jegoruszkin, z for-marsu?

— Pamiętam.

— Też pijanica był, jak się patrzy. A jak wyszedł ze służby — ani kropki do ust nie weźmie. Bo to taki wypadek...

— Jaki?

— Baba, wasza wielmożność. Bywają takie baby, co całkiem człowieka opętają. Jegoruszkin właśnie, kiedy wrócił z pływania spotkał się z taką. Prosił za żonę. A ona: nie pij — to dobrze, a nie, to — powiada — zwrot przez owersztag. Była wdową po marynarzu i słyszała nieraz, jak to do zwrotu komendy podają. No i opętała. Przestał pić dla tej baby. A baba, jeżeli tak sumiennie powiedzieć — to — nijaka, wasza wielmożność. Tylko oczy. A ot taką moc miała nad chłopem, że całkiem pić przestał. A przecie jak pił. Jemu tak wypadło — a mnie nie wypadło. Tak samo i z Nikandrem Piotrowiczem.

— No, gadajże o tym Nikandrze Piotrowiczu.

— Zaraz. Tylko niech wasza wielmożność da skrócić.

— Może papierosa zapalisz?

— Nie. Po staremu, machorkę wolę.

Kiriuszkin wy dostał z kieszeni machorkę w gałgan jakiś owiniętą, kawałek gazetowego papieru, skrzył w drzą-

cych od pijaństwa rękach „cygarke”, zapalił, pociągnął dym z rozkoszą.

— Niema to tytoniu, wasza wielmożność, jak machorka. I kaszel łagodzi i flegmę rozpuszcza.

Potem odchrząknął i począł opowiadać.

II.

Nikander Piotrowicz był właśnie w sile wieku, gdy przed samą wojną krymską mianowano go dowódcą „Andromachy”. Korweta to była nowa, dopiero co ze stoczni. A Nikander Piotrowicz uważny był na najznakomitszego kapitana ze wszystkich. Piła to była na służbie — to mu trzeba przyznać. I odwagę też miał. Prawdziwy kapitan, co tu gadać. Znano go dobrze jeszcze wtedy, gdy „Smigłym” dowodził. Bywało, że na innych statkach już dwa ryfy ściągnięto, a on swoim brygiem wali na pełnych żaglach. Wiedział dobrze jak to chwycić tyle wiatru, aby nie potopić siebie i ludzi. A jego majtkowie — to byli poprostu jakby djabły. Doprowadził ich do rozpacz, bo też nikomu spustu nie dawał. Ledwie co, jakieś zacięcie — mniej niż setki batów nie było. Taka to była proporcja. A co do bicia — tego się nie liczyło. Tak myślę, że na całym statku nie było ani jednego majtka, któryby wszystkie zęby zachował. Walimorda był pierwszej klasy. Pan, wasza wielmożność, już nie widział takiego pyskobrania — a ja z dziesięć lat służyłem w tych czasach. Sam pan rozumie, dlaczego to jeden i drugi marynarz spijał się do utraty przytomności. Teraz pewnie już niema takiego pijaństwa, jak dawniej. A dlatego, że inne czasy i inni ludzie.

Starzec znów pociągnął „cygarke”, splunął i gadał dalej.

— Miał wtedy Nikander Piotrowicz ze czterdzieści lat. Był mocny, rośli, ostrooki. Na twarzy czerwony — włosy jasne. A kobiety też lubił. Nie brzydził się żadną, byle tylko była mocna w sobie. O stan nie pytał. Żonaty nie był. Mieszkała tam u niego w Petersburgu, niby jakaś pokojówka — szelma jakaś. Alonka ją wołali. Przychodziła ona nieraz na korwetę, kiedyśmy w porcie jeszcze przebywali. Śniadanie swemu panu nosiła. I to tak było. Kiedy mianowano do nas dowódcę, tego „jastrzębia” — a tak go marynarze od razu nazwali, dowiedzieliśmy się od razu, jakie to prawdziwe jastrzębie bywają. Spada na człeka i pary z ust nie puścisz. A jakieśmy wyszli w morze — no to zaczęło się szlifowanie. Broń Panie Boże od przypomnienia. Tfu.

I Kiriuszkin splunął istotnie.

— A jego ordynans z pośród naszych, andromachińczyków, wybrany, to poprostu oszalał ze strachu. Oj, przeczuwał on nieszczęście, kiedy tylko go „jastrzęb” na ordynansa powołał. Tieplakow ten był mój krajan. „Złe się dzieje ze mną, Andrzejku, powiada, nie nadarmo mnie „jastrzęb” swoim ordynansem zrobił. Zniszczy on mnie, przypomnisz ty sobie moje słowo. A wściekły też jest na mnie”. — „Co po próżnicy pleciesz. Czego by miał być zły na ciebie. On ciebie wcale nie zna”. A ten znowu powiada: Właśnie tu i sęk — zna on mnie. I twarz mu pobiełała.

I przyznał się mi wtedy Tieplakow ten, że durzył się w owej Alonce. A kiedy jej pana w domu nie było, to wpadał do niej do kuchni. I tak raz on ich przytapał. Ale wtedy ani słowa nie powiedział. Tylko od tego czasu Tieplakow już się tam nie pokazał. A Alonka wciąż biegała do niego do koszar i chadzała z nim sobie. I widać Nikander Piotrowicz czegoś się domyślał, ale wciąż Alonkę trzymał u siebie... Bo i ogień to była dziewczyna. Ja, powiada i swego jastrzębia kocham i marynarzyka kocham. Starczy mnie jeszcze dla wszystkich.

— I cóż? mścił się „jastrzęb” na Tieplakowie?

— A Pan Bóg tam wie co on tam czuł w sercu. Ale strasznie dręczył chłopca. Bił go i siec kazał różgami codziennie. Wszystkiego się czepiał. Za wszystko na nim swoją złość wywierał. I do takiej rozpacz go przywiódł, że wreszcie sam się przelakł, aby marynarz w końcu w szale czego nie zrobił. Po jakich pięciu miesiącach spuścił go z tego ordynansowstwa. I czas był już najwyższy. Bo i naprawdę Tieplakow skończyłby był z kapitanem. On miał

cierpliwość — ale też czasem porywał się... Bywają tacy, wasza wielmożność, cierpi i cierpi do granicy pewnej, a potem to już na wszelką ostateczność idzie... I Tieplakow już do tej granicy dochodził. Przyznawał się mi on potem, że niedobre mu myśli po głowie szmerają. Dużo się w nim złości zebrało do „jastrzębia”. I byliby oni obaj zginęli i Tieplakow i Nikander Piotrowicz, gdyby w sam czas „jastrząb” nie zmienił ordynansa.

— A czy to ten sam Tieplakow naprawił Nikandra Piotrowicza — spytałem.

— O tem dowie się wasza wielmożność w swoim czasie. Jak pan kazał opowiadać, to trzeba słuchać do końca — odparł gderliwie Kiriuszkin, dotknięty, że wybiega się naprzód poza tok jego opowiadania. Mimo biedy, mimo nędzy, w jakiej żył, stary umiał zachowywać swą godność.

Nie śpiesząc się wypalił „cygarke”. Rozejrzał się wkoło.

— Ej, dobre jest to słońeczko. Stare kości rozgrzewa. Pewno i Nikander Piotrowicz cieszy się, patrząc na słońce. Nie wie on pewno, że my tak sobie o nim gwarzymy. Zapomniał pewno i to, że raz mi trzy zęby wybił.

— Trzy?

— Trzy i to za jednym zamachem. Ciężką miał rękę.

— I siec cię kazał?

— Mocno. I nie dziesięć razy. I to za przepijanie skarbowych rzeczy. A niech tam Pan Bóg go strzeże. Ja tam złości do niego nie chowam. Różne się rzeczy zdarzały. I niech tam mu Pan Bóg da odpocznienie na tym świecie. A dlatego, że poznał złość swoją i wtedy poczuł litość dla ludzi. Konieczne się teraz zamelduję u niego. Nie wiedziałem nawet, że on tu jest na letnisku.

III.

— Poszedł tedy Tieplakow na for-mars. I przedtem tam służył. Został też wiosłarzem na welbocie kapitana. A był to chłop postawny, przystojny. Nikander Piotrowicz na wiosłarzy swoich zawsze dobierał chłopców strojnych, młodych. Tieplakow też wracał do siebie. A pilnował się, aby tylko kapitanowi nie wpaść w oko. I na rei pracował i do działła schodził. A zręczny była chłop do wszystkiego. I humor mu wracał.

— A cóż wasz „jastrząb” złagodniał?

— E, gdzie tam. Obrabiał ludzi jak dawniej. Tylko Tieplakow już nie dostawał tak często, chyba że razem z innymi, kiedy kapitan każe naprzykład siec wszystkich marsowych.

— A często to się zdarzało?

— Raz na tydzień obowiązkowo. Choćby jedną sekundę spóźnili się z umocowaniem żagli, o jedną chwilę dłużej marsle zmieniali — on już widzi. Sam zawsze patrzy na klepsydrę... A jak tylko ćwiczenia skończone zaraz: „Formarsowi, albo grot-marsowi na bak”. No, a tam wiadomo co. Po sto każdy. Czasem i z innego powodu wypadło. A sam osobiście pilnuje wykonania kary. Całkiem łatwo wpaść. A to dlatego, że znikąd żadnego sprzeciwu nie widział. Własnym okrucieństwem się upajał. Nikogo się nie bał. Ani Boga, ani djabła... Dziś, kiedy prawa się zmieniły, niema już takich okrutnych dowódców. Teraz na winnego jest sąd — a okrucieństwa niema. I dobrze jest. Pływaliśmy my w ten sposób ze sześć miesięcy, klnąc na „jastrzębia”. A on nic sobie z tego nie robił, że majtkowie go nienawidzą. Przecież wiedział o tem. Tak dobrnęliśmy nareszcie do wyspy Jawy, do Batawji. Pamięta pan, wasza wielmożność. Myśmy tam z panem i na „Korszunie” byli. Tam taki mocny arak sprzedają. Ja tylko ten arak pamiętam. Przyplłynęliśmy. Kapitan zaraz do miasta. Kazał po siebie welbot za dwa dni przysłać o dziesiątej rano. On wszędzie lubił wysiadać na brzeg, a tam, powiadali pieniędzmi cygara zapalał. Lubiał sobie pohulać. Lubiał i „mamzele” ugościć, aby rozumieli, co to jest kapitan rosyjskiej korwety. Pod tym względem umiał on honor podtrzymać. I jeżeli już do siebie gości zagranicznych poprosił — to poczęstunek był, jak się patrzy.

— A sam pił?

— W miarę.

— I nigdy po pijanemu na pokład nie wyszedł?

— Nie widziałem. Tak sobie w kajucie uczciwie wypić — to i owszem, ale żeby na pokład wyjść po pijanemu — tegom nie widział. Trzymał się. Ale za pijaństwo marynarzy nie karał. Abyś tylko o swoim czasie powrócił. A już w jakim stanie — w to się nie wdawał. I oficer starszy miał rozkaz nie badania tego. Abyś tylko skarbowych rzeczy nie przepił — to sam możesz wrócić choćby i całkiem nieprzytomny. Od tego jesteś marynarzem... Ale pan przerywa mi ciągle, wasza wielmożność... Na czem to ja stanąłem?

— Więc przybyliście do Batawji, kapitan wysiadł na brzeg i kazał przysłać welbot za dwa dni o dziesiątej.

— No dobrze. Niedługo będzie już koniec. Nikander Piotrowicz odjechał. Na korwecie wypoczynek. Wszyscy zadowoleni, że dwa dni będzie bez „jastrzębia”. Trzeciego dnia o godzinie ósmej wysyłają po kapitana welbot. Ale niebawem zerwał się wiatr. Wiatr był mocny. Niektórzy marynarze cieszyli się, że przy takim wietrze kapitan do łodzi nie wejdzie i jeszcze coś niecoś na brzegu zabawi. Ale ja co do tego wątpiłem. Znałem jego śmiałość. Nawet założyłem się, co do tego z jednym podoficerem. Stało na mojem. O godzinie jedenastej widzimy jak wali on welbotem na żaglach. A przecie grot na dwa ryfy podwiązał. A wiatr coraz się wzmacniał. Welbot całkiem leży. Bliżko już był do korwety, gdy nagle, coś się stało. W jednej chwili welbot wyrzucił się i wszyscy znaleźli się w wodzie. W tejże chwili oficer wachty spuszcza szalupę. Rzuciliśmy się do wiosła na ratunek. A to trzeba wiedzieć, wasza wielmożność, że tych rekinów tam na redzie moc. Wiosłuję sobie tak — a sam myślę. Z „jastrzębiem” koniec. Pływał kiepsko — a fala szła duża. Doszliśmy.

Niektórzy majtkowie uczepili się przewróconego welbotu. A Tieplakow płynie i trzyma za włosy Nikandra Piotrowicza... Wszystkich zabraliśmy. Wszyscy zażyli tylko kąpieli. Tylko kapitan przytomność stracił. Tieplakow mokry, zmordowany spogląda tak jakoś dobrze na tego „jastrzębia” — zadowolony widać, że uratował człowieka. Przybiliśmy do korwety. Kapitana zanieśli do kajuty. Niebawem powrócił do przytomności. Musieli wycierać, bo wody porządnie lyknał... Więc pytam Tieplakowa: „Jakżeż to — swego najgorszego tyрана uratowałeś?” — „Zrazu nie chciałem, odpowiada. Widziałem, jak go żagiel odrzucił od statku. Byłem najbliżej. Spojrzał ci on na mnie i taki żal się odbił w jego oczach. Widać, że zrozumiał, iż ode mnie na pomoc czekać nie może. Więc wtedy mnie litość wzięła. Rzuciłem się do niego. Kapitan już się zachłysnął. W tej chwili przyszła szalupa. I to ci powiem, że teraz mi dobrze jest na sercu. A gdybym go był nie ratował — to to coś, niby zabójstwo...” Ledwie mi Tieplakow to opowiedział, a tu go do kapitana wzywają. Za jakie dziesięć minut wraca on — niby rozbity. Więc ja do niego. Co ci gadał? Dziękował? A Tieplakow wtedy wszystko mi najszczegółowiej opowiedział. Nikander Piotrowicz począł nań patrzeć. Patrzył i patrzył. „Tyś, pyta wreszcie, mnie uratował?” „Tak jest, odpowiada Tieplakow...” „Ty?” — zapytał znów Nikander Piotrowicz. Więc Tieplakow znowu. „Tak jest, wasza wielmożność”. „Jastrząb” potem zapłakał i sto rubli dawał. Ale Tieplakow nie przyjął. „Ja, powiada, ratowałem nie dla pieniędzy”. „No, to proś, o co chcesz”, powiada wtedy kapitan. A Tieplakow wtedy i rzeknie: „Wasza jaśnie wielmożność pozwała?” „Powiedz”. „Niech się wasza jaśnie wielmożność nad marynarzami zlituje”. I tak wyszedł. A widać sam Pan Bóg natchnął go temi słowy. I w samą porę. Nie uląkł się — z rozrzewnieniem zakończył Kiriuszkin.

— No i cóż? Zmienił się potem kapitan?

— Jak by się odrodził zupełnie. Już potem ani bicia, ani szlifowania nie było.

— No, a kary były?

— Pewno, że były. Bez kary nie można. Ale karano sprawiedliwie i rzadko. I o okrucieństwie już mowy nie było. Znikła złość. Oto w jaki sposób marynarz prosty poprawił Nikandra Piotrowicza. Rzadko się takie sprawy zdarzają — ale zawsze się zdarzają. I tu — wypadek się zdarzył. A dla mnie takiego wypadku nie było — skończył niespodzianie.

Niebawem wstaliśmy i poszliśmy w milczeniu do domu.

S P O R T

ŻEGLARSTWO OLIMPIJSKIE W AMSTERDAMIE

Olimpijski turniej żeglarski odbywał się o kilkanaście kilometrów za Amsterdamem i z tej przedewszystkiem racji cieszył się minimalnym zainteresowaniem publiczności, aczkolwiek należał do turniejów niemniej od innych emocjonujących.

Objemował on w zasadzie trzy punkty: regaty na monotypach (dingi 12 stóp długości) odbywały się na małej zatoczce Buiten; regaty na yachtach 6-cio i 8-mio ruchowych zorganizowane zostały na Zuiderzee.

Konkurencja w poszczególnych biegach była bardzo poważna. Żeglarze olimpijscy wykazali doskonałą technikę i opanowanie żywiołu morskiego.

Ogólne przepisy regulaminu żeglarskiego opiewały, że dla każdej kategorii łodzi stosownie do dystansu wyznaczone zostanie pewne minimum czasu. Jeśli w wyznaczonym czasie żaden z zawodników nie ukończy biegu — dystans automatycznie zostanie zmniejszony. Jeśli wyznaczona granica czasu na danym dystansie zostanie przekroczona — dana serja biegów będzie powtórzona.

Turniej odbywał się w czasie od 2 do 9 sierpnia. W ciągu pierwszych czterech dni odbywały się biegi eliminacyjne, w których każdorazowo uczestniczyli wszyscy zawodnicy. Rezultat, zsumowany ze wszystkich czterech dni, decydował o zaklasyfikowaniu się do dalszej serji biegów, w której udział brać mogli tylko ci, którzy w swojej konkurencji zajęli 1, 2 i 3 miejsce. Załoga, która w ciągu 7-miu dni zawodów zdobyła największą liczbę zwycięstw — zdobywała pierwsze miejsce i tytuł mistrza olimpijskiego.

Gdyby dwie załogi miały po jednakowej liczbie zwycięstw, o pierwszym miejscu decyduje większa liczba zajętych drugich miejsc w poszczególnych dniach zawodów. W podobny sposób zdobywane są 2, 3 i następne miejsca.

Wszystkie starty były lotne.

REGATY OLIMPIJSKIE NA DINGACH.

Do konkurencji tej zgłosiło się 20 zawodników, reprezentujących także liczbę państw, a mianowicie: Ellis-Brown (Afr. Połudn.), Beyn (Niemcy), Dr. Johanny (Austria), L. Huysbrechts (Belgia), Andersen (Danja), Santiago A. Cansino (Hiszp.), M. Curry (St. Zj.), Broman (Finl.), Laverne (Francja), Fowler (Anglja), de Vries-Lentsch (Holandia), R. Uhl (Węgry), Nordio (Włochy), Classan (Łotwa), Barrial (Monako), Robert (Norwegja), Thorell (Szwecja), Fivaz (Szwajcaria), Winter (Czechy) i Krzyżanowski (Polska).

Zgłoszonych zawodników podzielono na 2 grupy. W każdej grupie odbyły się czterokrotne regaty eliminacyjne, każdy zawodnik startował czterokrotnie. Za każdym razem zawodnik zdobywał tyle punktów, na którym miejscu przybył do mety.

Zawodnik, który został zdyskwalifikowany lub danego biegu nie ukończył — otrzymywał tyle punktów, ilu zawodników w danym biegu startowało, t. j. uważany był za ostatniego.

Dziesięciu zawodników, którzy w eliminacyjnych czterech biegach zdobyli najmniejszą liczbę punktów, kwalifikowało się do finału.

W finale dziesięciu zawodników znowu startować musiało czterokrotnie. Klasyfikacja finałowa dokonywana zostaje w porządku osiągniętej liczby zwycięstw, względnie — drugich i trzecich miejsc.

Regaty na dingach odbywały się na dystansie 8 klm. Zaznaczyć należy, że zawodnicy startować musieli na łodziach, które postawił do ich dyspozycji Olimpijski Komitet Holenderski. Łodzie te przed regatami były losowane przez zawodników.

Jak wspomnieliśmy, w regatach tych brał udział żeglarze wysokiej klasy międzynarodowej. Wspomnieć należy o mistrzu paryskich igrzysk olimpijskich (1924 roku) Huybrechtsie (Belgia), amerykańkanie Curry i austrjaku Dr. Johanny, którzy stanowili prawdziwą ekstraklasę ze-

glarstwa światowego na 12 st. dingach.

Na podstawie wyników, osiągniętych w 4 eliminacjach, do finału zakwalifikowali się: Thorell (Szwecja), Andersen (Danja), Beyn (Niemcy), Robert (Norwegja), Broman (Finlandja), de Vries Lentsch (Holandia), Classen (Łotwa), Fowler (Angja), Nordio (Włochy) i Curry (St. Zjedn.).

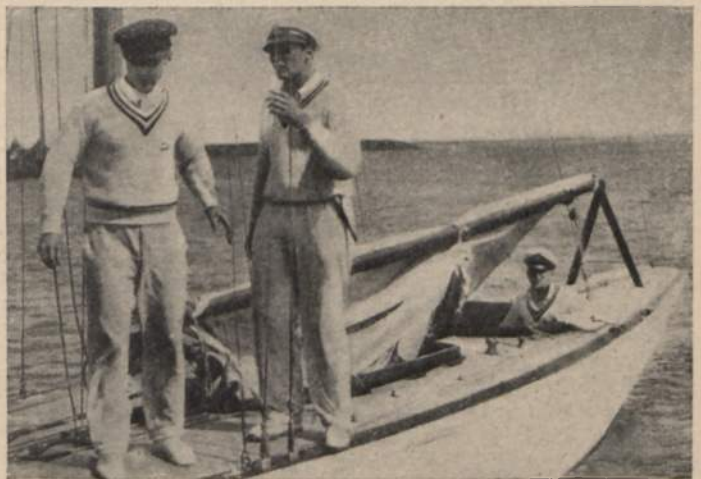
Polska do finału nie weszła. W eliminacjach wszakże, w których trzykrotnie brał udział Wolff i jeden raz Krzyżanowski, wyniki nasze nie były najgorsze. Wolff miał występ bardzo udany. Zajął w swojej grupie siódme miejsce przed słynnym amerykańkiem Curry, pomimo swej dużej wagi i małego wiatru. W dwóch innych serjach zajął 8 i 10 miejsce. To ostatnie przypało mu w udziale za wywrócenie łodzi. Ale tego dnia — wobec bardzo wysokiej fali i silniejszego wiatru wywrócił się nawet Holender, znający doskonale warunki miejscowe.

Przyczyn naszego niepowodzenia szukać należy w braku praktyki morskiej. Żeglarze nie są przyzwyczajeni do wysokiej fali i nie umieją na niej lawirować. — Konieczne jest dla poprawienia wyników, stworzenie w kraju warunków, umożliwiających żeglarzom praktykę morską. Ośrodek w Jastarni może w tej dziedzinie oddać wielkie usługi, tem bardziej, że Polsce dużo zależy na dobrych wynikach międzynarodowych właśnie w sporcie żeglarskim, który symbolizować ma nasze umiłowanie i wykorzystywanie należącego do nas skrawka morza.

Patrząc obiektywnie na wyniki nasze w żeglarskim turnieju olimpijskim — nie mamy wszakże powodów do przygnębienia. Nazbieraliśmy wprawdzie 33 punkty (10+8+8+7) na 40 możliwych. Ale nie trzeba zapominać, że za nami z jeszcze większą paczką punktów znaleźli się: słynny dr. Johanny (Austria), dalej Czechy i Monako. W dniu, kiedy wywróciła się łódź Wolffa — w wodzie znaleźli się również — holender, czech, finn, austrjak i norweg. Niema więc w fakcie tym nic dla nas kompromitującego.



Bieg yachtów 6-metrowych na zatoce Zuiderzee. Pierwszy na lewo yacht „Norma”, prowadzony przez norweskiego następcę tronu. Za nim yacht szwedzki „Ingegerd” i amerykański „Frieda” (St. Zjedn.).



Księżę Olof (drugi od lewej), następca tronu norweskiego, triumfator regat żeglarskich na Olimpijdzie w Amsterdamie.

Rzecz charakterystyczna: do finału nie wszedł belg Huysbrecht, mistrz poprzednich igrzysk Olimpijskich w Paryżu! Fakt ten wydaje się dowodzić, że warunki dla żeglarstwa w Holandji były bardzo trudne. Fakt ten łagodzi zarazem i naszą porażkę.

Cztery serie finałowe miały przebieg następujący:

I seria. 1) Szwecja, 2) Norwegja, 3) Finlandja, 4) Niemcy, 5) Danja, 6) Anglja, 7) Holandja, 8) Łotwa. Ameryka zrezygnowała, Włochy zdyskwalifikowane.

II seria. 1) Norwegja (1 g. 20 m. 50 sek.), 2) Włochy, 3) Szwecja, 4) Niemcy, 5) Anglja, 6) Holandja, 7) Stany Zjedn., 8) Danja, 9) Finlandja, 10) Łotwa.

III seria. 1) Szwecja 1 g. 38 m. 9 s., 2) Finlandja, 3) Włochy, 4) Anglja, 5) Norwegja, 6) Holandja, 7) Niemcy, 8) Łotwa, 9) Stany Zjedn. Danja nie startuje.

IV seria. 1) Holandja — 1 g. 28 m. 50 s., 2) Szwecja, 3) Norwegja, 4) Anglja, 5) Włochy, 6) Finlandja, 7) Niemcy, 8) Łotwa, 9) Ameryka.

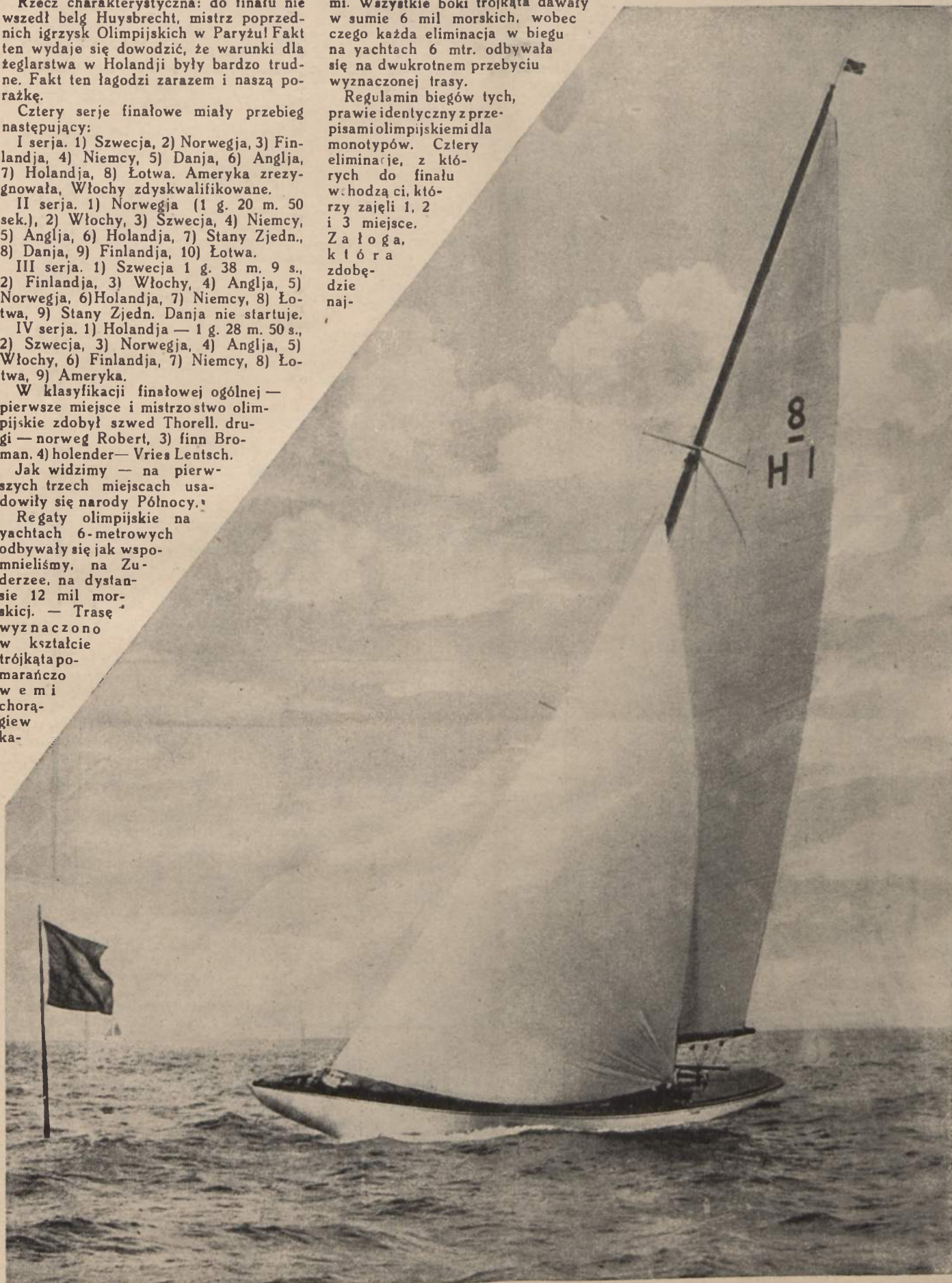
W klasyfikacji finałowej ogólnej — pierwsze miejsce i mistrzostwo olimpijskie zdobył szwed Thorell, drugi — norweg Robert, 3) finn Broman, 4) holender — Vries Lentsch.

Jak widzimy — na pierwszych trzech miejscach usadowiły się narody Północy.

Regaty olimpijskie na yachtach 6-metrowych odbywały się jak wspomnieliśmy, na Zuiderzee, na dystansie 12 mil morskiej. — Trasę wyznaczono w kształcie trójkąta pomarańczo w e m i chorągiew ka-

mi. Wszystkie boki trójkąta dawały w sumie 6 mil morskich, wobec czego każda eliminacja w biegu na yachtach 6 mtr. odbywała się na dwukrotnym przebyciu wyznaczonej trasy.

Regulamin biegów tych, prawie identyczny z przepisami olimpijskimi dla monotypów. Cztery eliminacje, z których do finału wchodzi ci, którzy zajęli 1, 2 i 3 miejsce. Za łoga, która zdobydzie naj-



Holenderski yacht „Hollandia” w biegu yachtów 8-metrowych na zatoce Zuiderzee.

większą liczbę zwycięstw w 7-miu biegach (4 eliminacyjne i 3 finałowe) — zdobywa 1-sze miejsce w konkursie.

W czterech biegach eliminacyjnych wyniki były następujące:

I serja: 1) Norwegja, 2) Szwecja, 3) Stany, 4) Francja, 5) Belgja, 6) Węgry, 7) Danja, 8) Hiszpanja, 9) Portugalia.

II serja: 1) Norwegja, 2) Belgja, 3) Danja, 4) Stany, 5) Holandia, 6) Estonia, 7) Węgry, 8) Szwecja, 9) Francja, 10) Hiszpanja, 11) Niemcy, 12) Portugalia.

III serja: 1) Holandia, 2) Danja, 3) Belgja.

IV serja: 1) Norwegja, 2) Belgja, 3) Estonia, 4) Holandia, 5) Stany, 6) Danja, 7) Szwecja, 8) Węgry, 9) Włochy, 10) Niemcy, 11) Francja, 12) Portugalia.

Do finałów zakwalifikowali się: ks. Olaf (Norwegja), 2) Reuter (Szwecja), 3) Whilton (St. Zj.), 4) Franck (Belgja), 5) Weth (Danja), 6) Pluygers (Holandia), 7) Fahler (Estonja).

Jedyny bieg finałowy dał wyniki następujące: 1) Danja, 2) Norwegja, 3) Estonia, 4) Belgja, 5) St. Zj., 6) Szwecja, 7) Holandia.

Na podstawie wszystkich wyników, osią-

gniętych w eliminacjach i w finale pierwsze miejsce i tytuł mistrza olimpijskiego zdobył norweski ks. Olaf. Drugie miejsce zajęła załoga duńska pod sterem Vetha, trzecie — estońska pod sterem Fahlera.

Wynik, jeśli chodzi o dwa pierwsze miejsca jest identyczny z tym, jaki miał miejsce na igrzyskach paryskich. Norwegja i Danja utrzymały więc swój stan posiadania. Jedynie na trzecim miejscu zamiast Holandji uplacowali się estończycy. Wynik Estonji był prawdziwą niespodzianką.

BIEGI ŻEGLARSKIE NA YACHTACH 8-mtr.

Przepisy i regulamin identyczne — jak dla yachtów 6-metrowych.

Dystans — 18 mil morskich. Trasa taka sama jak dla biegów na yachtach 6-metrowych, jedynie wyznaczony trójkąt (6 mil) należało przebyć trzykrotnie.

Na starcie stanęło 8 załóg: Argentyna, Stany Zjednoczone, Francja, Anglja, Holandia, Włochy, Norwegja, Szwecja.

Wśród sterników znajdują się dwie kobiety, które same prowadzą swe yachty,

a mianowicie: francuska M-me Heriot i angielska miss Roney.

Wyniki eliminacji były następujące:

I serja: 1) Holandia, 2) Norwegja, 3) Szwecja, 4) Anglja, 5) Argentyna, 6) Stany Zjednoczone, 7) Francja. Włochy nie ukończyły biegu.

II serja: 1) Francja, 2) Włochy, 3) Holandia, 4) Norwegja, 5) Szwecja, 6) Anglja.

III serja: 1) Włochy, 2) Szwecja, 3) Francja, 4) Holandia.

Załodze norweskiej zламаł się maszt. Anglja i Ameryka nie kończą biegu.

IV serja: 1) Szwecja, 2) Stany Zjedn., 3) Holandia.

Do finału zakwalifikowały się załogi: holenderska, francuska, włoska, norweska, szwedzka i Stanów Zjednoczonych.

W jednym biegu finałowym do mety przyszły załogi w kolejności następującej: Francja, Holandia, Włochy, Szwecja, Norwegja.

W klasyfikacji ogólnej tytuł mistrza olimpijskiego zajęła załoga francuska pod sterem pani Heriot. Drugie miejsce zdobyli holendrzy, trzecie — szwedzi.

K. M.

KRONIKA

NOWY STATEK POD POLSKĄ BANDERĄ.

Polsko-Skandynawskie Two Transportowe nabyło parowiec angielski „Akonside”, który, przechodząc pod polską banderę, otrzymał nazwę „Robur III”. Nowy statek ma pojemność 2.850 ton br. i będzie, jak i poprzednio zakupione statki, „Robur I”, „Robur II”, służyć do przewozu węgla z kopalń śląskich.

Z PODRÓŻY STATKU SZKOLNEGO MAR. WOJ. „ISKRA”.

W dniu 1 września O. R. P. „Iskra” przybył do Casablanka. Władze miejscowe wydały przyjęcie na cześć załogi.

„LWÓW” NA MORZU CZARNYM.

W dniu 14 sierpnia „Lwów” zawinął do portu w Konstancy, gdzie pozostawał przez 10 dni. Jako ciekawy fakt notujemy, że pierwsze powitanie na wodach rumuńskich załoga usłyszała w języku polskim, z szalupy, w której zagłowało 3 harcerzy, przybyłych z pod Przemyśla.

Po zakrętowaniu 60 nowoprzyjętych do Szkoły Morskiej w Tczewie kandydatów, „Lwów” rankiem 25.VIII odpłynął do Warny, gdzie rzucił kotwicę 26.VIII. Podczas postoju, trwającego 1 dobę, ofi-

cerowie i uczniowie przeszli w szeregach z banderą do kopca Władysława Warneńczyka, gdzie został złożony wieniec. 29.VIII „Lwów” przybył do Konstancy. Tutaj kolonja polska zgotowała załodze serdeczne przyjęcie. Uczniowie zwiedzili miasto pod przewodnictwem członków kolonji polskiej, oraz złożyli biało-czerwoną wiankę kwiatów u stóp pomnika Gizi-Mustafa-Kemala, twórcy nowoczesnej Turcji.

W dniu 6.IX „Lwów” opuścił Konstancy i udał się wprost do Algieru, opuszczając będący w programie podróży port w Pireusie z powodu szerzącej się tam epidemii.

WIZYTA POLSKICH OKRĘTÓW WOJ. W RYDZE.

W dn. 5 września do portu ryskiego zawinęły 2 polskie okręty wojenne: „Komendant Piłsudski”, oraz „Wilja”.

Okręty polskie witane były z niebywałym entuzjazmem.

Dowódca sił morskich Łotwy, hr. Kajzerling, wydał dla oficerów polskich raut na okręcie „Wirsaitis”.

W tym samym czasie do Rygi zawitały 2 polskie hydroplany.

Po kilkudniowym postoju okręty odpłynęły do Lipawy, skąd dopiero wróciły do Gdyni.

DALSZY KROK W ROZWOJU FLOTY I PORTU.

Ostatnio podpisana została umowa pomiędzy Ministerstwem Przemysłu i Handlu a koncernem węglowym „Giesche”, na mocy którego wymieniony koncern otrzymuje w dzierżawę na lat 36 część nabrzeży przeladunkowych w Gdyni. Nabrzeża te będą funduszami koncernu, wyposażone w nowoczesne środki przeladunkowe na 55.000 ton miesięcznie. Ponadto, na wzór podobnej umowy z „Roburem”, koncern zobowiązuje się do postawienia pod polską banderą paru statków o łącznym tonażu 10.000 ton. Jak się dowiadujemy, takie same umowy są przewidziane ze spółkami „Elabor”, „Skarboferme” i „Progress”. Umowy te zapewnią polskiej banderze tonaż 50.000 ton, przyrastający w ciągu 3—4 lat.

ZARZĄDZENIA SANITARNE.

W związku z przybywaniem do Gdyni okrętów, przywożących ryż nieuszczonej z Indji, które zawijają do naszego portu dość często, powstała obawa zawleczenia

Do prania cienkich kosztownych rzeczy zawsze używać niezawodnego pierwszorzędnego środka, jakim jest



Wszelkie delikatne tkaniny w nienasyconych kolorach, te, które znoszą kontakt z zimną wodą,

piorą się świetnie w pianie LUX'u.



SPRZEDAWANY JEST TYLKO W ZAKLEJANYCH PACZKACH

733-98-X.

do kraju, panującej w Indjach dżumy. Szczurów, roznoszących tę chorobę, na okrętach tych nie stwierdzono, niemniej jednak musi być przeprowadzane dokładne badanie wymienionych okrętów. Czynności tych dokonywać będzie mający powstać zakład kwarantannowy, organizacją którego zajmuje się jeneralna dyrekcja służby zdrowia.

KREDYTY DLA GDYNI NIE BĘDĄ WSTRZYMANE.

Wobec ukazania się wiadomości o wstrzymaniu kredytów budowlanych dla Gdyni, Ministerstwo Przemysłu i Handlu komunikuje, że powyższa wiadomość nie odpowiada prawdzie, gdyż Bank Gospodarstwa Krajowego po wyczerpaniu tegorocznego kredytu uruchamia dodatkowo 2.000.000 zł. jako zaliczkę na poczet kredytów na rok następny.

NOWY REKORD ŁADOWANIA WĘGLA.

W dniu 5 września port Gdynia osiągnął nowy rekord w ładowaniu węgla cyfrą 9.414 ton węgla. Poprzednie rekordy wynosiły w dniu 2 września 7.455 ton, w dn. 4.IX — 8.223 t.

ZE STAŁEJ KOMISJI DO SPRAW WYBRZEŻA.

W dniu 8 września odbyło się w Gdyni posiedzenie Stałej Komisji Międzyministerjalnej do spraw rozwoju portu i miasta Gdyni.

Komisja po wyczerpującej dyskusji ustaliła ostatecznie plan rozmieszczenia gmachów użyteczności publicznej oraz plan regulacji odcinka miejskiego na górach Oksywskich.

Następnie rozpatrywano sprawę komisji robotniczej, która będzie ostatecznie załatwiona na następnym posiedzeniu, w dn. 19 października. Referat na ten temat opracowuje województwo Pomorskie.

Poprzednie posiedzenie Komisji odbyło się w Wejherowie w dniu 27.VIII, przy czym omawiano sprawy budowy portu na pełnym morzu, sprawy związane z turystyką, rozbudowy wybrzeża oraz sprawy braków w komunikacji kolejowej na wybrzeżu.

FILJA BANKU POLSKIEGO W GDYNI.

Według otrzymanych informacji, jeszcze w roku bieżącym otwartą zostanie w Gdyni filja Banku Polskiego. Przygotowania do uruchomienia są w pełnym biegu.

JESZCZE JEDNA REGULARNA LINJA OKRĘTOWA Z GDYNI.

Paryski Przedstawiciel Towarzystwa Okrętowego „Det Forenede Dampskobs Selskab A/S”, p. Christian Jacobsen, 7 rue Cribre, zawiadomił Państwowy Instytut Eksportowy, że wyżej wymienione towarzystwo postanowiło, by statki jej kursujące pomiędzy portami Francji a portami morza Bałtyckiego regularnie zawiązywały do Gdyni.

STAWKI FRACHTOWE W GDYNI.

Państwowy Instytut Eksportowy, Warszawa — Elektoralna 2 (Gmach Minister. Przem. i Handlu) — otrzymuje stale wykazy ostatnio notowanych stawek frachtowych w Gdyni przez Polską Agencję Morską. Wykazy te są do dyspozycji osób zainteresowanych.

RUCH PORTU GDYNI W SIERPNIU.

Niema prawie miesiąca w porcie nie zanotowano jakichkolwiek rekordowych wyników. W m. sierpniu tonaż statków na wejściu osiągnął cyfrę 108.486 n. t. r., podobnie w ruchu pasażerskim na wyjściu zarejestrowano rekordową liczbę 2169 zarejestrowano rekordową liczbę 2169 osób.

Zawinęło do portu 110 statków morskich, przywożąc 39.403 t. ładunku, w

czem: 23.920 t. tomasyny, 13.334 t. ryżu, 7 t. wina, 2.100 t. fosforu, 42 t. drobnicy i 325 pasażerów. (W lipcu — 123 statki o 103.326 n. t. r. z 32.700 t. ładunku i 1.277 pasaż.).

Wyszło 108 statków o pojemności — 102.442 n. t. r. Wywieziono: węgla eksportowego 155.956 t., dębiny 200 t., otrąb ryżowych 206 t., towarów kolonialnych 8 t., mebli 2 t.

Całkowity wywóz w sierpniu wyniósł 165.311,5 ton, obrót ogólny zaś 204.714,5 t.

W porównaniu z poprzednim miesiącem spadł nieco wywóz węgla, wzrósł natomiast przywóz ryżu, co w rezultacie w obrocie ogólnym dało o/cia 1.500 t. więcej niż w lipcu. Co do węgla to zniżka w wywozie tłumaczy się przyczynami natury technicznej (kolejowy transport węgla nie zawsze trafiał na dzień przybycia odpowiedniego statku i vice versa, co przy ograniczonej ilości miejsc w budującym się porcie powodowało zwłokę). Zniżkę tę jednak należy traktować jako przejściową i liczyć można, że wywóz we wrześniu wzrośnie o 15 — 20.000 t., co zresztą znajduje potwierdzenie w rekordowych ilościach dziennego załadunku węgla w pierwszych dniach tego miesiąca.

Ruch statków według bandery przedstawiał się następująco: weszło: 8 angielskich, 6 duńskich, 6 francuskich, 1 holenderski, 12 lotewskich, 18 niemieckich, 11 norweskich, 11 polskich, 37 szwedzkich.

Wyszło: (w nawiasie podany procentowy udział tonażu w obrocie statków) — 5 angielskich (8,9), 6 duńskich (9,5), 5 francuskich (12,4), 1 holenderski (5,5), 11 lotewskich (10,5), 18 niemieckich (11,0), 11 norweskich (7,9), 10 polskich (7,3), 41 szwedzkich (27,0).

Wywieziony węgiel przeznaczony był do: Belgji — 5.600 t., Danji — 14.830 t., Finlandji — 13.710 t., Francji — 2.590 t., Litwy — 5.745 t., Łotwy — 12.612,5 t., Niemiec — 2.820 t., Norwegji — 20.003 t., Szwecji — 77.415,5 t., via Gdańsk — 630 t.

TRĄBY WODNE NA BAŁTYKU.

W dniu 1 września między godz. 9 a 10 rano o kilka kilometrów od polskiego wybrzeża na pełnym morzu, przeszło kilka trąb powietrznych, powodując utworzenie się lejów wodnych.

Można je było dojrzeć gołym okiem, gdyż sięgały wysokości kilkuset metrów. Jedna z tych trąb przechodziła w odległości kilkuset metrów od lądu.

Cała ludność wybrzeża wyległa nad morze, by obserwować to rzadkie u nas zjawisko.

POMNIK NIEPODLEGŁOŚCI I ZJEDNOCZENIA.

Minister Przemysłu i Handlu, inż. E. Kwiatkowski, po powrocie z urlopu wypoczynkowego ma się zająć zorganizowaniem ogólnopolskiego komitetu obywatelskiego budowy pomnika Niepodległości i Zjednoczenia w Gdyni.

Pomnik ten ma stanąć u wylotu awanportu i przypominać będzie w swej strukturze pomnik Wolności u wjazdu do portu nowojorskiego. U stóp pomnika stanie urna z grudkami ziemi ze wszystkich pobojoisk w Polsce.

Początkowo istniał zamiar wybudowania pomnika na Kamiennej Górze pod Gdynią, jednak po gruntownym rozważeniu tej sprawy Minister Kwiatkowski przyszedł do przekonania, że lepiej będzie ustawić go w morzu u wylotu awanportu.

WYKAZ WPŁYWÓW

NA BUDOWĘ POMNIKA ZJEDNOCZENIA ZIEM POLSKICH W GDYNI

DO DNIA 24 WRZEŚNIA 1928 R.

Data	IMIĘ I NAZWISKO	Suma w złotych
2/VIII	P. inż. E. Kwiatkowski, minister Przemysłu i Handlu . . .	100.00
4 ..	P. Antoni Tynowski, w Warszawie . . .	1.95
7 ..	P. Jan Gombrowicz, w Warszawie . . .	100.00
7 ..	Centrala Zakupu Żłomu Polsk. Hut Żelaznych . . .	1.000.00
8 ..	P. Aleksander Jackowski, w Warszawie . . .	9 95
11 ..	Pocztowa Kasa Oszczędności, w Warszawie . . .	200.00
11 ..	P. A. Wieniawski, M. S. Z.	100.00
14 ..	Łuszczarnie Ryżu w Gdyni	1.000.00
18 ..	P. Stanisław Karpiński, w Warszawie	1.000.00
22 ..	Konwencja węglowa, Dąbrowa Górnicza	2.000 00
22 ..	Personel Biura Zarządu Drogowego w Końskich	8.00
22 ..	P. A. Ciszewski, Dyrektor Hohenlohe Werke w Michałkowicach	500.00
22 ..	P. Stanisław Czayka, w Bochni	1.00
24 ..	„Robur”, Sp. z ogr. poręką w Katowicach	1.000.00
26 ..	P. Alfred Falter, Dyrektor w Katowicach	500.00
4/IX	P. Adam Ziemięcki, Sędzia Pokoju w Częstochowie	5.00
5 ..	P. Karol Broda, Dyrektor w Katowicach	500.00
6 ..	P. inż. Marjan Szydłowski, w Warszawie	50.00
6 ..	P. Czesław Peche, w Warszawie	50.00
8 ..	Sp. Akc. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich	500.00
8 ..	P. Aleksander Bobrowski, Kasa Skarbowa w Puławach	2.00
11 ..	Magistrat m. stoł. Warszawy	1.000.00
13 ..	Prezydium m. Krakowa	500.00
17 ..	P. Józef Nitsch, profesor gimnazjum, Kraków	1.00
18 ..	Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń	300.00
19 ..	Tow. Starachowickich Zakładów Górniczych, Sp. Akc.	500.00
19 ..	P. Franciszek Doleżał, Wiceminister Przemysłu i Handlu	50.00
19 ..	P. inż. Czesław Klarner, Warszawa	100.00
19 ..	P. Tadeusz Neuman, w Warszawie	50.00
19 ..	P. Stanisław Surzycki, w Warszawie	50.00
19 ..	P. Pułk. Bronisław Nakoniecznikow-Klukowski, w Warszawie	50.00
19 ..	P. Stefan Ossowski w Warszawie	50.00
19 ..	P. Stanisław Downarowicz, Warszawa	50.00
	Razem	11.778.90

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i RZ.

ZJAZD DELEGATÓW.

W myśl art. 12 statutu Ligi Morskiej i Rzecznej Rada L. M. i R. na posiedzeniu z dnia 18 b. m. uchwaliła zwołać Walny Zjazd Delegatów L. M. i R. do Katowic na dni 20 i 21 października z następującym porządkiem dziennym:

Przed godz. 10-tą delegaci zgłaszają się do sekretariatu zjazdu na dworcu i otrzymują potrzebne legitymacje. Zgłaszać się można również do lokalu Oddziału Katowickiego, ul. Jagiellońska, gmach Województwa.

Godz. 10-ta. Uroczysta msza św. na intencję pomyślnych obrad Zjazdu. Pochód i złożenie wieńca na grobie Nieznanego Powstańca godz. 11-ta. Otwarcie Zjazdu: 1. Zağajenie. 2. Wybór prezydium. 3. Powitanie ze strony przedstawicieli Władz Państwowych i Samorządowych oraz Instytucyj społecznych. 4. Sprawozdanie Zarządu i Komisji Rewizyjnej. 5. Wybór Komisji: mandatowej, budżetowej, organizacyjnej, statutowej, propagandowej, żegluga morskiej, kolonjalnej, żegluga śródlądowej, wyškolenia młodzieży, turystycznej. 6. Przydzielenie wniosków i referatów komisjom.

Obiad wspólny; po obiedzie obrady komisji. Wieczorem raut.

Dzień 2-gi.

Od godz. 9-ej do 1-ej obrady komisji, poczem obiad. O godz. trzeciej (15-ta) zebranie plenarne z następującym porządkiem obrad:

1. Sprawozdanie Komisji Mandatowej.
2. Dyskusja nad sprawozdaniem Zarządu i uchwalenie wniosków w tej sprawie.
3. Wybory do Władz Towarzystwa.
4. Uchwały budżetowe.
5. Statut.
6. Sprawozdanie komisji i wnioski.
7. Zamknięcie Zjazdu.

Wieczorem przedstawienie galowe w operze.

Należy się spodziewać, że ze względu na charakter pierwszego Zjazdu Delegatów, na który przybycie swe obiecał Pan Minister Przemysłu i Handlu — wszystkie Oddziały zechcą obestać go jaknajliczniej.

Gdyby, który z Oddziałów był pozbawiony możności przysłania delegatów, ma prawo i obowiązek upoważnienia do występowania w swoim imieniu kogoś z poza swego Oddziału, członków Oddziałów innych, zobowiązując przedstawiciela do podniesienia spraw własnych. Zarząd Centralny zawsze służyć będzie Oddziałom radą i pomocą w tym względzie.

1) Komisję uzgodnieniowo-redakcyjną deleguje prezydium.

Oczywiście najkorzystniej byłoby dla sprawy, gdyby każdy delegat reprezentował jeden głos — żeby Zjazd w ten sposób był jaknajliczniejszy.

Celem sprężystego prowadzenia obrad Rada proponuje pracę nad poszczególnymi zagadnieniami w komisjach, którym poświęcone będzie stosunkowo dużo czasu. Mamy nadzieję, że każdy z członków weźmie udział w pracach komisyjnych.

Ze względu na reprezentacyjny charakter Zjazdu — pożądanymby było, aby uczestnicy stawili się w uniformach Ligi Morskiej i Rzecznej, a przynajmniej w mundurowych czapkach.

Zarząd podjął starania o przyznanie członkom Zjazdu ulg kolejowych, które jednak zrealizowane być mogą jedynie w drodze powrotnej.

W Zjeździe mogą brać udział nie tylko delegaci, lecz i upoważnieni przez Oddziały goście, ale bez prawa głosu.

Wszyscy uczestnicy Zjazdu na koszt administracji składają: 5 zł. delegat i 10 zł. gość.

Ze względu na konieczność wyszukania kwater i zapewnienia posiłków po cenach

umiarkowanych, Oddziały proszone są o możliwie najspieszniejsze wypełnienie i nadesłanie przesłanych w swoim czasie deklaracji uczestnictwa w Zjeździe. Deklaracje należy wysyłać w 2-ch egz., jedną do Centralnego Zarządu — drugą do Oddziału w Katowicach (adres: Jagiellońska — gmach Województwa). Nadmieniamy, że za opiekę nad delegatami niezgłoszonymi do dnia 15 października odpowiedzialności nie przyjmujemy.

Każdy delegat zaopatrzone być musi w legitymację członkowską i specjalną legitymację zjazdową od swych Oddziałów (art. 11 ust. 2). Delegaci oddają te legitymacje w biurze zjazdu — tam też opłacają koszt pobytu w Katowicach i w zamian dostają karty wstępu na Zjazd i bilety na nocleg, bony na posiłki, oraz karty na imprezy uroczyste. Legitymacje oryginalne biuro przekazuje Komisji Mandatowej do zbadania.

Ze względu na prace komisji, wnioski na plenum, poza formalnymi, są wykluczone — wobec tego prosimy wszystkie Oddziały o przysyłanie wniosków przed terminem Walnego Zjazdu, aby mogły być one zreferowane należycie w komisjach.

Jeszcze raz przypominamy o nadsyłaniu sprawozdań i poprawek do statutu.

NOWE ODDZIAŁY.

Zarząd Centralny L. M. i R. zatwierdził następujące nowe oddziały w Gnieźnie, w Kaliszu, w Zależu, w Zawierciu, w Mielcu i w Tarnobrzegu. Do Zarządu Oddziału w Gnieźnie weszli pp.: Kasprowicz Bolesław jako prezes, Perlikiewicz Franciszek jako skarbnik, Rutkowski Stefan jako sekretarz i jako członkowie Zarządu pp.: Dr. Radzyński, Rektor Tenbert, Kopczyk, Rens i Czerniak Lucjan. Do Zarządu Oddziału w Zależu wybrano na prezesa p. Inż. Władysława Wendta, na wice prezesa p. Stefana Mielczarskiego,



Wycieczka nad polskie morze Oddziału L. M. i R. w Sosnowcu. Uczestnicy wycieczki przed dworcem kolejowym w Sosnowcu. W środku (X) prezes Oddziału Sosnowieckiego p. Aleksander Gruner.



Składaki chorzowskie na Przemszy koło Brzezinki na Śląsku.

na sekretarza p. Stefana Ryszkowskiego, skarbnika p. Inż. Izydora Sitka. Do Komisji Rewizyjnej powołano pp. Edwarda Kiełczewskiego, Józefa Domańskiego i Leona Kobica. Do Komitetu organizacyjnego Oddziału w Zawierciu weszli pp. Klepa, M. Wróblewski, H. Sowiński, red. Horski i Dunin.

LIKWIDACJA ODDZIAŁÓW.

Z powodu zupełnego zaniku działalności uznane zostały za nieistniejące Oddziały w Kossowie Poleskim, Krzemieńcu i Starogardzie. — Oddziały te zostają wykreślone ze spisów, a wszyscy członkowie proszeni są o podjęcie wysiłków celem ponownego założenia placówek naszych w tych miejscowościach.

Z ODDZIAŁU GDYŃSKIEGO.

Po dłuższej przerwie w pracy Oddział Gdyński L. M. i R. zwołał w końcu lipca b. r. zebranie organizacyjne pod przewodnictwem Dowódcy Floty R. P. p. komandora Unruha, na którym wygłosił referat Dyrektor Centrali p. A. Uziębło. Zebrani, uznając konieczność sprawnego funkcjonowania Oddziału w Gdyni, postanowili dołożyć wszelkich starań, by idea Ligi znalazła na wybrzeżu jaknajżywszy oddźwięk. W dniu 14-go września b. r. odbyło się pierwsze zebranie nowego Zarządu Oddziału, na którym funkcje podzielono następująco: Prezes — p. starosta Staniszewski, I-szy wiceprezes — p. dyr. Weyers, II-gi wiceprezes p. J. Skwiercz, skarbnik p. W. Listopad, Sekretarz p. St. Janicki i kierownik propagandy p. dyr. Berger.

Oddział w Gdyni posiada lokal, w którym pełnione są stałe dyżury, adres: Gdynia, ul. 10-go lutego Liga Morska i Rzeczna. — Energja, wielkie zrozumienie idei naszej organizacji i zapał, z jakim nowy Zarząd Oddziału gdyńskiego przystąpił do pracy, pozwalają już dziś twierdzić, że Oddział ten w niedalekiej przyszłości zajmie jedno z przodujących miejsc wśród placówek Ligi.

Z PRAC ODDZIAŁU SZKOLNEGO W BRZEŻANACH.

Dzielny i z rozmachem rozwijający się Oddział Szkolny L. M. i R. w Brzeżanach nie opuszcza żadnej okazji, by zadokumentować o swem oddaniu się sprawie morza. — Ostatnio, w dn. 23, 24 i 25-go września na wystawie Okręgowego Towarzystwa Rolniczego Oddział ten urządził swój kiosk, w którym wystawił modele

statków rybackich, yachtów i łodzi. Niewątpliwie przyczyni się to w znacznej mierze do szerszego zainteresowania społeczeństwa morzem i zwerbujecie nowych członków Ligi.

BIBLIOTEKI.

Zarząd Centralny L. M. i R. prosi Oddziały o wydatne zabiegi w kierunku skompletowania bibliotek morskich. Wskazane są zwłaszcza następujące wydawnictwa: H. Bagińskiego „Zagadnienia dostępu Polski do morza”, Bohdana „Polska polityka morska”, J. Rummla „Gdynia port Polski”, Żeromskiego „Wiatr od morza” i „Międzymorze”, wszystkie powieści Conrada oraz wydawnictwa Szkół Morskich w Tczewie i Toruniu. Centrala chętnie będzie pośredniczyła w zakupie tych książek — przysyłać je będzie jednak tylko za zaliczeniem pocztowym.

ROZRACHUNKI Z CENTRALĄ.

Zarząd Centralny uprasza wszystkie Oddziały, o regularne przeprowadzanie

rozrachunków z Centralą za dostarczone wydawnictwa, znaczki, materiały i t. d.

LETNISKA NA WYBRZEŻU.

Ze względu na konieczność aktywizacji polskiego wybrzeża zaleca się Oddziałom podjęcie wyteżonej propagandy za wyjazdami na letniska nadbrzeżne nie tylko w ciągu dwóch miesięcy wakacyjnych, ale i w innym czasie. Czerwiec i wrzesień są zupełnie możliwe miesiące nad morzem, a sport wodny można uprawiać od kwietnia do października.

NA SKŁADAKACH PO WISLE I PRZEMSZY.

Ruchliwy Oddział Ligi M. i R. w Chorzowie przy Państwowej Fabryce Związków Azotowych zakupił w roku bieżącym kilka łodzi składanych, dwusiedzeniowych, i ożywił w ten sposób zaniedbane pod względem sportowym rzeki śląskie. Dwie załączone obok ilustracje podają dwa fragmenty z wycieczek turystycznych, jakich dokonywują członkowie Oddziału przy pomocy tych łodzi. Przykład godny naśladownictwa.

SPRAWOZDANIE SEKCJI SŁOWNICTWA MORSKIEGO L. M. i R.

Sekcja Słownictwa Morskiego utworzona na mocy uchwały powziętej w dn. 23-go marca 1927 r. na konferencji organizacyjnej M. P. i H. rozpoczęła swe czynności przygotowawcze w miesiącu lipcu tegoż roku.

Zgrupowano wszystkie najkonieczniejsze materiały w postaci słowników oraz podręczników morskich polskich i obcych, zaproszono do udziału w Komisji szereg osób znanych ze swych prac w dziedzinie słownictwa, jak również kilku fachowców marynarzy, skomunikowano się ze szkołami i instytucjami morskimi i ustalono zasadnicze wytyczne pracy.

W wyniku tego w dn. 14 listopada 1927 roku zebrała się po raz pierwszy w gmachu M. P. i H. Komisja pod przewodnictwem p. gen. M. Zaruskiego w składzie następującym: prof. A. Kleczkowski (delegat Akademii Umiejętności), komand. J. Stankiewicz (del. Kierown. Mar. Wojen.), komand. A. Garnuszewski (dyrektor Szkoły Morskiej w Tczewie), inż. K. Stadtmüller (współpracownik Komisji Języka Polskiego Akademii Umiejętności), inż. T. Tillinger (del. Stowarzyszenia Techników), inż. P. Bomas (del. Yacht Klubu Polski), kapitan T. Stecki (M. P. i H.) i inż. S. Ślęzak (del. L. M. i R.).

W dalszych pracach Komisji poza wyżej wymienionymi brali udział również prof. A. Kryński, inż. B. Bagniewski (del. M. P. i H.), inż. J. Decjusz (del. Stowarzyszenia Techników), inż. M. Mieczkowski (del. Min. Rob. Rob. Publicz.), kapitan. Ejbel (komend. O. R. P. „Iskra”), kapitan. T. Stoklasa (del. Kierown. Mar. Wojennej) oraz inż. J. Cwikiel.

Komisja zaraz na wstępie w pracach swych napotkała na bardzo poważne trudności w postaci ustalenia zasady tworzenia polskiej terminologii morskiej.

Część Komisji na czele z prof. A. Kleczkowskim, prof. A. Kryńskim, inż. K. Stadtmüllerem i delegatem Ligi M. i R. inż. S. Ślęzakiem, reprezentująca opinię Akademii Umiejętności wypowiedziała się za tem, by z wyjątkiem wyrazów, które już uzyskały w Polsce prawo obywatelstwa (żagiel, maszt, ster i . p.) wszystkie inne wyrazy były albo odpowiednio spolszczone albo też stwarzane tą lub inną drogą w brzmieniu czysto polskiem.

Drużną część Komisji reprezentowana przez gen. M. Zaruskiego, inż. A. Garnuszewskiego, kap. T. Steckiego i innych, przeciwstawiła się metodzie tworzenia we wszystkich wypadkach wyrazów nowych. Przychylając się do stosowania tej meto-



Grupa wioślarzy z Chorzowa na Wiśle pod Krakowem.



Jedno z posiedzeń sekcji słownictwa morskiego przy Lidze Morskiej i Rzecznej. Siedzą kolejno od lewej ku prawej p. p.: inż. Stadtmüller, inż. Tillinger, prof. Kleczkowski, prof. Kryński, gen. Zaruski, inż. Slezak, komandor Stankiewicz, kpt. Stecki, komandor Garnuszewski i J. Bomasowa.

dy w pewnych granicach, wymienieni przemawiali za pozostawieniem szeregu nazw ogólnie przyjętych na morzach Bałtyckim i Północnym, wychodząc z tego założenia, że słownictwo czysto polskie na morzu się nie utrzyma ze względów czysto praktycznych.

Po szeregu dyskusyj, powtarzających się podczas kilku pierwszych posiedzeń, zdecydowano się na kompromis, wynikiem którego jest uchwalenie w pewnych wypadkach dwóch określeń: jednego czysto polskiego, drugiego zaś opartego na terminologii holendersko-niemieckiej, z tem, że życie winno wykazać żywotność pierwszego względnie drugiego.

Na sześciu sesjach Komisji (14 posiedzeń), odbytych w ciągu półrocza (od 14.XI.27 r. do 26.V.28 r.) opracowano i przyjęto 1027 oznaczeń, na które złożyło się odpowiedników czysto polskich lub mających już prawo obywatelstwa 1066, wyrazów zaś opartych na terminologii obcej — 208, czyli mniej niż 25% w stosunku do poprzednich.

W szczególności opracowano:

- 1) Kadłub statku drewnianego,
- 2) Kadłub statku żelaznego,
- 3) Części statku kołowego, (kołowca),
- 4) Części statku typu wieżowgo (wieżowca),
- 5) Mechanizmy pomocnicze (windy, kotwice, kołowroty, łańcuchy i t. p.),
- 6) Trójmasztowy szkuner skożnożagłowiec (typu st. szk. „Iskra”).
- 7) Komendę na wyżej wymienionym statku,
- 8) Materiały zapotrzebowane przez M. P. i H.

Celem uporządkowania materiałów założono kartoteki: polską, niemiecką i angielską, oraz zaprowadzono skorowidze.

Praca Sekcji Słownictwa Morskiego odbywa się w sposób następujący:

Sekretarjat Komisji, wypełniając dyrektywy udzielone mu na sesji lub przez przewodniczącego gen. M. Zaruskiego, przygotowuje materiały, przytrzymując się porządku rzeczowego (kadłub statku, maszty, liny etc.). Punktem wyjścia jest

tu 5-cio językowy, ilustrowany słownik Paasch'a.

Podając odpowiednią nazwę w językach: niemieckim, angielskim i francuskim, Sekretarjat podaje jednocześnie te odpowiedniki polskie, które już istnieją lub są w użyciu.

Materiałami są tu przeważnie prace gen. M. Zaruskiego, komand. W. Zajackowskiego; podręczniki szkoły morskiej Tczewie; słowniki inż. K. Stadtmüllera, B. Śląskiego, Depart. Spraw Morskich oraz inne prace traktujące sprawy słownictwa.

W braku odpowiedników polskich w powyższych pracach, Sekretarjat na podstawie zasad przyjętych przez Komisję stara się urobić wyraz, który podaje jako projekt.

W ten sposób przygotowany i zaopatrzony w definicję (przeważnie w języku niemieckim) oraz szkice, materiał przesyłany jest Członkom Komisji na ca. 2 tygodnie przed każdą sesją dla zapoznania z programem pracy najbliższego posiedzenia.

Na Komisji dział opracowany, referowany jest przez jednego z członków, poczem następuje wymiana zdań i ustalenie ostatecznego wyrazu.

W ciągu 3-ch miesięcy od ustalenia danego wyrazu każdemu członkowi Komisji przysługuje prawo wnoszenia poprawek.

Dotychczas opracowany materiał, na mocy porozumienia z inż. K. Stadtmüllerem jest mu przesłany do Krakowa celem usystematyzowania i poczynienia wstępnych przygotowań do wydrukowania.

Sama sprawa wydrukowania nie jest jeszcze załatwiona ostatecznie, chociaż na posiedzeniach Komisji była kilkakrotnie dyskutowana. Między innymi jeden z projektów wypowiadał się za tem, by przyjęte wyrazy były periodycznie drukowane w „Morzu” w formie jedno- lub dwu arkuszowych dodatków, które możnaby później scalić. Miałoby to ten plus, że podane do publicznej wiadomości materiały mogłyby być omówione i przedyskutowane przez sfery zainteresowane.

W okresie letnim r. b. Komisja nie była zwoływana w związku z urlopami Członków Komisji oraz w związku z wyjazdem na morze przewodniczącego gen. Zaruskiego.

W czasie tym Sekretarjat sporządzał kartoteki, porządkował materiały stare i przygotowywał nowe.

Na najbliższym posiedzeniu Komisji pod obrady poddane będzie słownictwo dla statku szkolnego „Lwów” oraz rozpatrzenie szeregu wyrazów przyjętych poprzednio.

O potrzebie uregulowania sprawy polskiego słownictwa morskiego wskazuje fakt, że podczas stosunkowo krótkiego istnienia Sekcji, Sekretarjat udzielił szeregu ustnych i piśmiennych informacji, dotyczących terminologii morskiej.

W dalszym ciągu prac Komisji, prócz materiału programowego, pod obrady poddany będzie tłumaczony obecnie Międzynarodowy Kod Sygnałowy.

Za Sekretarjat:

S. KOSKO



Spuszczenie pierwszej łodzi Białostockiego Oddziału L. M. i R. na rzecę Supraśl obok Białegostoku. Prezes Oddziału p. dyr. W. Kościa (1), wiceprezes p. F. Ber gier (2), sekretarz p. A. Karaś (3) i skarbnik p. F. Jabłoński (4).



PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

NA SZERSZE WODY!

Idea Związku Pionierów Kolonialnych zatriumfuje wtedy, skoro stanie się własnością całego narodu, skoro wsiąknie w krew i dotrze do głębi świadomości każdego obywatela przekonanie, że posiadanie przez Polskę, względnie przez naród polski, własnego terenu zamorskiego, na którym nieskrępowanie budować będziemy mogli „nową” czy „drugą” Polskę, jest jedną z głównych opok Jej istnienia wolnego, Jej nieskrępowanego rozwoju, Jej mocarstwowego jutra.

To też akcja Związku musi iść w tym kierunku, by świadomość tę wsączać w żyły i mózg całego narodu, by pozatem przekonanych i pozyskanych łączyć organizacyjnie w szeregi budowniczych nowej i mocarstwowej Polski.

To główne w tej chwili zadanie.

Zadanie, chcemy wierzyć, nie nad siły nasze, gdyż mimo krótkiego, zaledwie półrocznego okresu istnienia Związku Pionierów, poważne rezultaty w tym kierunku już obecnie dają się zauważyć.

Z rozmów, z konferencji, z korespondencji widzimy, że idea Związku trafiła już wszędzie w Polsce;

w Jagiellońską myślą żyjącem Wilnie i amerykańskiem tętmem bijącej Gdyni, trzeźwym Poznaniu i zapalczywym a nieustępliwym Lwowie, twardym zahartowanym Śląsku i rozważnym Krakowie, nie mówiąc już o łatwo zapalnej Warszawie, wszędzie stanęli już do apelu bojownicy i szermierze Związku Pionierów Kolonialnych. Apel nasz znalazł już echo w ośrodkach emigracji we Francji i w Brazylii, czy w Stanach Zjednoczonych.

Zagadnieniem, podniesionem przez Związek, zainteresowali się i przedstawiciele ziemian i arystokracji, kupców i przemysłowców, pracującej inteligencji i rzemiosła, chłopów i robotników.

Drzwi do serca i umysłu narodu zostały już otwarte na ścięzaj.

Czas iść dalej naprzód.

I oto właśnie u wstępu nowego roku operacyjnego po letnich wyczasach nadchodzi dla Związku Pionierów Kolonialnych moment ważny, decydujący dla dalszego rozwoju jego prac i idei.

Waga idei, wypisanej na sztandarze Związku, jej doniosłość dla mocarstwowego rozwoju Polski

sprawiły, że Zarząd i Rada Ligi Morskiej i Rzecznej przyjęły wniosek Zarządu Związku Pionierów Kolonialnych, by na Zjeździe walnym Delegatów Ligi M. i R., który się odbędzie w dniu 20-go października w Katowicach, wprowadzić do statutu Ligi w punkcie „cele”—cele Związku Pionierów Kolonialnych.

Wierzmy, że Zjazd Walny zmianę tę zaaprobuje i uchwali. Wierzymy, gdyż w głównych ośrodkach pracy Ligi M. i R., w głównych jej oddziałach ideały Związku Pionierów zostały już przyjęte gorąco, gdyż rozwój programu morskiego jedynie trwale ugruntować się może na aktywnej polityce zamorskiej, gdyż morze i kolonie to hasło niepodzielne, to dwa filary główne Wielkiej Rzeczypospolitej.

I oto idea Związku zyska tą drogą odrazu potężne oparcie o dużą, ruchliwą, organizacyjną podstawę, oto stworzone zostaną warunki dla dalszej owocnej pracy dla świetlanego jutra Ojczyzny.

Dalej więc naprzód.

K. G.

Warszawa, w październiku.

KRESOWCY A NOWA POLSKA

Idea aktywnej polityki kolonialnej, idea Nowej Polski, wymaga w pierwszej mierze dzielnego, świadomego celu materiału ludzkiego.

Materiałem tym rozporządza Polska w ilościach wprost nieograniczonych.

Zarówno bezrolny czy małorolny chłop, cierpiący na głód ziemi, ten najsilniejszy motor życiowy u pioniera, jak i awanturiczny, pełen niepokoju może, ale równocześnie pulsujący

bujnym temperamentem, inteligent polski, ośmielony do życia przez wojnę, stanowią doskonałe składniki, z których ma powstać nowe kolonialne społeczeństwo polskie.

Ale jest w tej chwili w Polsce jeszcze jeden czynnik, który na pionierów kolonialnej, zamorskiej Polski specjalnie się nadaje. Czynnikiem tym są kresowcy z za kordonu.

Wyzuci przez wojnę i rewolucję ze swych odwiecznych ojcowizn, odcięci

przez kordon, bodaj że tym razem na zawsze, od swych prastarych warsztatów pracy i siedzib, w których od Dźwiny ponurej po słoneczny Dniepr i Dniestru limany budowali przez długie pokolenia nową, kwitnącą polskość, rzuceni w ciasne jak dla nich warunki w Polsce — duszą się tutaj i niezawsze potrafią być pożytecznymi, produkcyjnymi członkami społeczeństwa.

A przecież mają w sobie wielkie dla

Polski, walory, które trzeba jaknajprędzej wyzyskać, dając im nowy odpowiadający teren do pracy.

Inaczej siły ich zmarnieją i przepadną dla Polski, a oni sami, zwiędniętą niejako w naszej atmosferze. A atmosfera ta dla nich nie jest podatna.

Że tak jest, niech poświadczy list do redakcji naszej, który poniżej ogłaszamy:

„W artykule „A wszystko dla Polski”, pomieszczonym w czerwcowym numerze miesięcznika „Morze” rozwija p. K. Głuchowski bardzo trafnie myśl, że nasze wychodźstwo może i powinno stać się czynnikiem polegającym znaczenie państwa w świecie i jego rolę. O tem obowiązani są pamiętać wychodźcy, ale ich praca dla Polski poza jej granicami da tylko wówczas państwu pełną korzyść, gdy i miarodajne czynniki pod tym właśnie kątem widzenia, i to niezmiennie, sprawy wychodźstwa traktować będą.

Wychodźca świadomy tego, iż za jego słuszną sprawę macierzy w miarę możliwości całą powagą swej siły się ujmie, ufniej będzie patrzył w przyszłość radośniej i śmieiej, więc i bardziej owocnie będzie pracował.

Historja nasza powojenna stawia nam przed oczy przykład, dla wychodźców

niestety niezachęcający, jeżeli mowa o poparciu przez państwo interesów wychodźstwa w przyszłości. Mam na myśli naszych kresowców — wszak to również wychodźcy, względnie ich potomkowie. Ogromna ich większość pozostała polską, o polskim duchu i polskim sposobie myślenia. Z ich środowiska pochodziły liczne szeregi wybitnych uczonych, utalentowanych autorów, znakomitych obywateli Polaków, wreszcie dzielnych pracowników na polu praktycznej wytwórczości.

I jaka dola tych ludzi spotkała! Nadeszła godzina, gdy zmuszeni byli opuścić swe progi rodzinne, swe siedziby, ratując jedyny im pozostały a zdawało się najdroższy im skarb — życie.

Ale nie wszyscy. Wielu, w poczuciu, iż polskiego strzegą posterunku, polskiego stanu posiadania, oddało w ofierze tej idei swe życie.

Była chwila, gdy nasze władze mogły o prawo swych synów, o ich dobra się ująć, a jednak zaniedbano tego, grzebiąc z interesem prywatnym również i interes państwa. Powiedziałem świadomie, iż w grze był interes państwa, bo przecież wartość pozostawionego za kordonem tym razem przez uchodźców mienia, przekracza kilkakrotnie roczny budżet Polski, a włączenie w obrót kraju choćby części wspomnianych wartości, miałyby dla jego gospodarczego rozwoju duże znaczenie.

Miejmy jednak nadzieję, że nabyte doświadczenie wskaże w przyszłości komu należy celowy sposób postępowania, niemniej jednak winien wychodźca liczyć wyłącznie na własne siły”.

Jeden z obozu wychodźców.

Goryczą przesiąknięte uwagi, tego listu podyktowane są słusznym zresztą żalem.

Czyż jednak dzielny element kresowy może na żalach poprzestać?

Niel

Wierzmy, że potomkowie Mohortowych rycerzy winni podjąć z zapałem, dzierzony przez Zw. P. Kol. sztandar Nowej Polski kolonjalnej i stanąć do jej budowy.

Niech tam za morzami staną nowe stаницe, nowe sadyby, nowe siedziby, jak ongiś na rubieżach Rzeczypospolitej, granice Nowej Polski.

Niech szeroki odech stepów czy puszczy afrykańskich zastąpią naszym kresowym rozbitkom ostępy litewskie i ukraińskie rozłogi.

Niech tam staną do pracy od podstawa pełni rozmachu i zapału.

A w łącznym czynie spłynie żal i gorycz a zajaśnieje radość owocnego dla siebie i Polski wysiłku.

KRESOWIEC

INSTYTUT KOLONJALNY W AMSTERDAMIE

Ciekawy ten artykuł powinien wzbudzić zainteresowanie i społeczeństwa i sfer miarodajnych i przyczynić się do jaknajwydajniejszego poparcia Naukowego Instytutu Emigracyjnego, który w ramach skromnych środków robi jednakże pionierską robotę w tej dziedzinie.

Redakcja.

Państwa, posiadające kolonie, mają specjalne ministerja i urzędy do spraw gospodarki zamorskiej, organizują wystawy kolonjalne, utrzymują osobne zakłady naukowe, przeznaczone do kształcenia działaczy i urzędników kolonjalnych, fundują katedry w uniwersytetach w tych samych celach. Pomimo tego wszystkiego, inicjatywa prywatna znajduje sobie również pole pracy ku pogłębieniu, rozszerzeniu i wzmocnieniu działalności rządowej, w kierunkach przez siebie żądanych.

Wspaniałym przykładem takiej inicjatywy prywatnej jest Królewski Instytut Kolonjalny w Amsterdamie, zorganizowany i utrzymywany przez stowarzyszenie tej samej nazwy. Instytut ma na celu: 1) zbieranie i rozpowszechnianie wiadomości, mających związek z posiadłościami zamorskimi Holandji, 2) obronę interesów kolonjalnych ich metropolij. Wysokie składki członkowskie (fundatorzy 25.000 florenów, członkowie zwyczajni 1.000 fl. jednorazowo i 50 fl. rocznie) sprawiają, że lista członków jest całkiem niewielka, zato figurują na niej banki, firmy handlowe, przemysłowe, okrętowe i t. p. Zobaczymy, jak biorą się oni do obrony swoich

interesów „na drodze działań naukowych i oświatowych”, boć trusty, akcja w sprawie polityki celnej itp. nie wchodzi w zakres działania Instytutu.

Instytut Kolonjalny składa się z trzech działów: muzeum handlowego, muzeum etnograficznego i oddziału higieny zwrotnikowej.

Obydwa muzea zajmują monumentalny gmach, ozdobiony płaskorzeźbami i malaturami, ściśle związanymi z treścią zbiorów. Kolekcje etnograficzne odzwierciedlają wygląd i tryb życia ludności tubylczej kolonij — głównie Indji holenderskich. Kolekcje „handlowe” dają jakby lekcję pogładową geografji ekonomicznej i towaroznawstwa. Całość przedstawia żywy obraz przyrody zwrotnikowej, wielkie i drobne plantacje z ich produktami, choroby i kłeski, górnictwo, leśnictwo, modele maszyn, budowli, inwestycji, statystyki i wykresy graficzne, obrazujące produkcję, wywóz, ceny i t. p.

Dodajmy do tego bibliotekę, złożoną z 30.000 tomów, a stanie się jasne znaczenie tej instytucji dla tych, co przygotowują się do wyjazdu do Indji, czy to w charakterze zwykłych turystów, czy też jako urzędnicy, inżynierowie, kupcy, przemysłowcy. Za interesowani kolonjami posłowie parlamentarni, wreszcie studenci, przygotowujący rozprawy dyplomowe na tematy kolonjalne, znajdują tu również pierwszorzędną zbior dokumentów naukowych.

Oddział higieny tropikalnej, mieszczący się w oddzielnym budynku, posiada laboratorja patologiczne, ba-

akterjologiczne, serologiczne, zoologiczne, chemiczne, salę operacyjną, klinikę weterynaryjną, szpital chorób zwrotnikowych, wreszcie specjalną bibliotekę. Nauczanie odbywa się tu w ścisłym związku z uniwersytem, a przeznaczone jest zarówno dla tych, którzy kształcą się na lekarzy lub sanitariuszy, jak również dla dyplomowanych medyków, pragnących specjalizować się w chorobach zwrotnikowych.

Działalność rozpowszechniania wiadomości o kolonjach zaczęto od wysłania ekspedycji w celu zdjęć kinematograficznych, przedstawiających różne eksploatacje, kultury rolne oraz ciekawe objekty etnograficzne i społeczne. Dziś kolekcja filmów przekroczyła już setkę, a ponadto Instytut posiada przeszło 10.000 fotografii lub przezroczy. Drugim środkiem propagandy są wystawy, urządzone nietylko w Holandji, ale też w innych miastach zagranicznych, jak Stockholm, Madryt, Bazyleja, Kopenhaga, Bruksella, Medjolan, Lozanna. W tych też celach wysyłani są zagranicę prelegenci, aby odczytami publicznymi zwracać uwagę na znaczenie kolonij holenderskich. Wszelkiego rodzaju informacje praktyczne uważane są również za działalność propagandową, związaną z działalnością Muzeum handlowego.

Należyte funkcjonowanie działu informacyjnego, jak zresztą i całej instytucji, nie może być oparte na źródłach z drugiej ręki, to też fundamentem działalności Instytutu są badania własne, przeprowadzane bądź na kresach kolonjalnych, bądź w kraju, na

materiale faktycznym lub pisany. Rezultatem badań są publikacje, których wyszło już tyle, że same one stanowią wcale pokazną biblioteczkę. Przedewszystkiem, kilkadziesiąt tomów sprawozdań i biuletynów, liczne wydawnictwa książkowe na tematy techniczne, handlowe, polityczne, społeczne, lub czysto naukowe. Znajdziemy wśród nich zarówno studjum nad czaszkami krajowców, słownik botaniczny, jak i słowniki języków tubylczych. W ostatnich latach, każdy z trzech działów Instytutu wydaje swoją serję publikacyj, tak więc wyszło już nawet 13 tomów rozpraw medycznych.

W zakres propagandy Instytutu wchodzi tu nauczanie regularne, jako środek najlepszy szerzenia wiadomości. A więc staraniem Instytutu stworzono cztery katedry na uniwersytecie amsterdamskim (higjena zwrotni-

kowa, etnografia, antropologia i parazytologia). Postarano się też o wprowadzenie do programów nauczania gimnazjalnego, większej dozy geografji kolonialnej, aby zaś dobrze przygotować do tego nauczycieli, zorganizowano dla nich kursy wakacyjne.

Co się tyczy szkół początkowych, to zrezygnowano z bezpośredniego wpływu na nie, poprzestając tylko na pośrednim. W tym celu przygotowano przedewszystkiem kolekcje szkolne, obejmujące obrazy przyrodnicze, rolnicze i przemysłowe, jednym słowem geograficzne. Początkowo rozsyłano je darmo, ale gdy liczba ich przekroczyła 3.000, zaczęto za nie pobierać niskie opłaty. W tym też celu wykonano albumy i tablice ścienna.

Rzecz naturalna, Instytut utrzymuje stosunki z różnemi pokrewnemi instytucjami i stowarzyszeniami krajowemi i zagranicznymi, ale niektóre z pośród

nich (Tow. Holenderskie Geograficzne, Botaniczne, Entomologiczne, Etnograficzne) działają w ścisłym kontakcie; Instytut pomieścił je nawet w swoich gmachach.

W szczegóły działalności Instytutu, ani w ocenę jego prac, nie zamierzamy się wdawać, kolonje holenderskie nie interesują nas. Ale ten pobieżny przegląd działań pracy kolonialnej matulkiej Holandji wystarczy chyba, aby dać pojęcie, do jakiego stopnia zagadnienia kolonialne zaszczepiane są w społeczeństwo. A nie jest to szczytka jedyna. Holandja posiada jeszcze kilka instytucji społecznych, poświęconych kolonjom, jak np. Instytut wysp Moluckich, lub południowej Sumatry, ma też wiele pokrewnych muzeów, jak np. Morskie im. ks. Henryka.

PROF. STANISŁAW LENCEWICZ

HANDEL ZAGRANICZNY ANGOLI

Zainteresowanie Angolą jako terenem ekspansji gospodarczej różnych krajów, już to mających własne dominja kolonialne, już to nieposiadających własnych kolonij, coraz więcej wzrasta. Ponieważ i Polska wchodzi w okres zrozumienia konieczności podjęcia akcji gospodarczej na terenie kolonij, w związku z bezpośredniem nabywaniem surowców, zbytek własnych wytworów, w dalszej perspektywie poprawieniem swego bilansu płatniczego, oraz kolonizacją, przeto cyfr kilka poniżej przytoczonych, może zorientować o stosunku różnych krajów w handlu zagranicznym Angoli, małej względnie roli, w tej dziedzinie, metropolji, republiki portugalskiej, dalej może dać pogląd na pewne możliwości handlowe Polski z Angolą, jakoteż wyświetlić sam problem, czy wogóle z punktu gospodarczego warto interesować się Angolą.

Portugalja, jakkolwiek jest metropolją i przedewszystkiem zainteresowana jest w handlu wymiennym ze swą kolonją, to jednak dostarczyła jej w 1926 r. zaledwie 30% całego przywozu, resztę natomiast, t. j. 70% dostarczyło z górą 20 krajów. Udział głównych dostawców w wartości przywozu, wynoszącym w 1926 roku 234 milionów eskudów¹⁾ (t. j. około 88 milj. złp.) przedstawiał się następująco:

Portugalja	77 milj. esk.	30%
Anglja	63 " "	27%
Niemcy	35 " "	13%
Belgja wraz z Kongiem	20 " "	9%
St. Zjednoczone	16 " "	6%
Francja	7 " "	3%
Australja	5 " "	2%

Reszta, t. j. 10% przypada na różne kraje, pośród których znajduje się także Czechosłowacja. Wśród towarów importowanych zajmują poważne

¹⁾ Około 3 sekundy angolskie równają się 1 złp.

miejsce takie towary, które mogą interesować przemysł polski, a mianowicie: wyroby bawełniane i cement, i to tembardziej, że wśród drobnych dostawców Angoli widnieje w statystyce z r. 1925 także i Polska.

W dostawie głównych artykułów jest pewna repartycja. I tak: Portugalja dostarcza win, Anglja węgla i materiałów kolejowych, St. Zjedn. samochodów, Australja mąki pszennej, Indie brytyjskie i Afryka południowa worków. Reszta krajów wprowadza na rynek angolski wytwory przemysłu użytku codziennego, w czem Niemcy, oprócz tkanin bawełnianych i wyrobów metalowych zdołały utrzymać się bezkonkurencyjnie w imporcie piwa. Ważne swe stanowisko w handlu z Angolą zawdzięczają Niemcy faktowi odwieczania statków niemieckich wszystkich portów i wyładowywania towarów nawet w małych portach. Dla importerów, zwłaszcza małych, ma to znaczenie pierwszorzędne, gdyż towar tak sprowadzany omija różnych pośredników w dużych portach i unika zbytecznych przeładowań, co w sumie daje lepszą kalkulację cen. O tej ak-

cji niemieckiej umieszcza „Boletim da Agencia Geral das Colonias” z r. 1927 Nr. 27, następującą uwagę: „Statki, które głównie zawijają do portów Angoli, należą do narodowości niemieckiej i dlatego też należy zwracać uwagę na rozwój handlu z tym krajem, który może być bardzo pomocnym, albo stać się bardzo niebezpiecznym przeciwnikiem w ekonomicznym rozwoju kolonji”.

Eksport przedstawia się nieco odmiennie. Portugalja w r. 1926 wywoziła 75% wartości produktów Angoli, jest więc jej głównym odbiorcą, jednak nie na własne potrzeby, lecz celem dalszej ich odprzedaży obcym krajom. Kraje cudzoziemskie, które są poważnymi dostawcami, wywożą produktów angolskich zaledwie 1/4 ich wartości. Charakterystyczny jest handel z Niemcami, które dostarczyły Angoli w 1926 r. towarów za 35 milj. eskudów, a wywoziły za niespełna 8 milj. eskudów, t. j. zaledwie o 1/4 więcej, aniżeli wynosiła wartość dostarczonego piwa.

Główne produkty, wywiezione z Angoli w 1926 r.:

Kawa	9,343 ton	57,846 tys. eskudów
Djamenty	141,241 karatów	30,926 " "
Kukurydza	37,606 ton	23,091 " "
Cukier	9,558 "	10,123 " "
Ryby suszone	9,373 "	16,885 " "
Wosk	908 "	12,214 " "
Orzechy palmowe	6,567 "	10,866 " "
Olej palmowy	3,643 "	9,242 " "
Skóry	700 "	4,904 " "
Bawełna	833 "	6,098 " "
Bydło	6,640 sztuk	2,373 " "
Kakao	311 ton	1,133 " "
Ziarna ry cynusu	1,204 "	1,717 " "
Tran wielorybi	1,041 "	1,249 " "
Mąka kukurydziana	1,555 "	1,249 " "

Ponadto wywozi się z Angoli fasolę, orzeszki ziemne, tytoń, mąkę mianjokową, ryż, ziarna bawełny, kauczuk, ryby solone, konserwy rybne, sól, oraz pszenicę, której produkcja w r. 1927 osiągnęła 4000 ton.

Spodziewane jest zmniejszenie się przywozu mąki pszennej, gdy uruchomione będą młyny miejscowe. Zwiększenie eksportu cukru, kawy i pszenicy z powiększanych stale plantacyj, oraz soli, tytoniu i różnych produktów, sko-

ro będą wykończone linie kolejowe, łączące Angolę z Kongiem belgijskim oraz koleją transafrykańską. To ostatnie połączenie ma być doprowadzone do granicy Angoli jeszcze w roku bieżącym.

Pozostanie do wykonania odcinek kilkuset kilometrów na terytorjum Konga belgijskiego. Odcinek ten ma być zbudowany w ciągu 3 lat.

Przeglądając statystykę za lata ubiegłe nasuwa się kilka uwag. Przewszystkiem rzuca się w oczy malejąca udział metropolji, który jeszcze w roku 1911 wynosił 60% w imporcie i 90% w eksporcie, w ciągu lat następnych zmniejszył się, osiągając w 1926 r. 30% w imporcie i 75% w eksporcie. Anglja zwiększyła swój udział w imporcie, a Niemcy doszły do normy przedwojennej. Równocześnie

zmniejszył się udział Portugalji w transporcie morskim do Angoli. W r. 1911 przywieziono statkami portugalskimi 75% towarów, a wywieziono 90%, natomiast w 1926 r. statki portugalskie przewiozły zaledwie połowę całego obrotu towarowego.

Świadczy to o wzrastającym znaczeniu Angoli jako rynku handlowego o charakterze międzynarodowym, który przestał być zależny wyłącznie od rynku portugalskiego i transportowych środków portugalskich, niemniej świadczy o zainteresowaniu przez obcych rynkiem angolskim, którego chłonność w miarę rozwijania się kolonji, wzrasta, a równocześnie, z racji niskiej waluty kolonji daje możność korzystnego nabywania jej produktów.

Angola więc z punktu widzenia handlowego przedstawia pewne wartości

i tembardziej warto się nią zainteresować, że importuje towary, które produkuje przemysł polski, a równocześnie eksportuje produkty, które Polska sprowadza obecnie za obcym pośrednictwem.

Kwestja bezpośredniego transportu między Polską a Angolą znajdzie ułatwienie w możliwości uruchomienia okrętowej linii portugalskiej Companhia Colonial de Navegação, która oświadczyła gotowość przedłużenia do Gdyni kursu swych statków, dochodzących obecnie do Hamburga. Należy tu zwrócić uwagę, że towary, przewożone statkami portugalskimi, mają zniżkę stawek celnych o 10%. Ze względów więc celnych i ta sprawa przedstawia się korzystnie, ułatwiając konkurencję.

FR. ŁYP

PRZED WIEJSKIM KOŚCIOŁKIEM

Chociaż dopiero wiosna była w pełni, a słońko na Antypodach w tej porze późno zaczyna swą wędrówkę, mimo, że zegarek tylko dziesiąta pokazywał, zapowiadał się srogi upał. Powietrze aż drżało od żaru. W chaszczach i zaroślach przydrożnych dźwięczały przenikliwe cykady, a na kampaich nie ustawały grać świerszcze. Śnać je już gorąc rozbięrał. Najłżejszy podmuch wiatru nie maćcił ciszy, zalegającej wokoło.

Wtem ze wzgórze wyniosłego, na którym bieluchny stał kościółek grać począł dzwonek sygnaturki. Na sumę wzywał wiernych.

Była niedziela.

Kościółek jak hen za morzami na polskiej wsi jakowejś zacisznej, bieluchny wśród zieleni. Jeny zieleni ta tutaj inna. Miał lipy rozrosłej a cieniastej fantastyczny pinjor koroną swą pławi się w błękicie, miał śmigłej topoli wysmukła palma pióropuszem swym wystrzela wysoko. Cmentarzyk wiejski białymi znacznymi krzyżami i plebanijka skromna podle drogi, rabatami kwiatów otoczona. A opodal nowa śnać, okazała, przestronna szkoła, duma całej kolonji.

Wioski ino pobok nie ujrzy. Białe, schludne, często murowane domostwa kolonistów świecą bielą swych ścian i czernienią dachów, jak barwne plamy na tle zieleni sadów. Jak okiem sięgnąć wokoło kościółka nade drogami polnemi

tkwią te osiedla, znacząc podbój tych dzikich niegdys borów dla kultury. Znać ze wszystkiego, że stara to już kolonja, że dziesiątki długie lat pluży tu już trud naszego chłopca. Uprawne pola w piękne poletki zbóż poznaczone najlepszym tego dowodem.

I wzrok z rozkoszą toczy się po tej czarownej okolicy.

Hen w dole wije się wśród wzgórz srebrną wstęgą Bariguy. Za rzeką w dali bory sinieją odległe. Poprzez kampa Bairo Alto mur Serra do Mar się rysuje, jakby blankami i basztami skał nagich od morza odgradzających płaskowyż. Za bagnami Iguassu, Wisłą Parańską zwanej, odległe widać Alfonso Penna, gdzie ręko ma kolonistów polskich na szczerym stepie sadzone eukaliptusy znaczą się kępą wyniosłą. Po białej smudze szosy, słusznie „wdzięczną”, Graciosa, nazwanej mknie samochód, warcząc rozgłośnie i drogę swą do stolicy kłębem białego kreśląc kurzu. W zagłębieniach stepu poniżej kościółka drzemią w obramowaniu zadumanych pinjorów stawy Bacachery i Bairo Alto, lśnią w słońcu szmaragdowymi swemi oczyma.

A na wzgórze nadewszystkiem królują biały kościółek św. Kandydy.

Wysoko pod obłokami krąży leniwie „corvo” obrzydły ścierwnik brazylijski, byś! em okiem wypatrujący zera.

I cisza rozkoszna trwa, jeny cykady

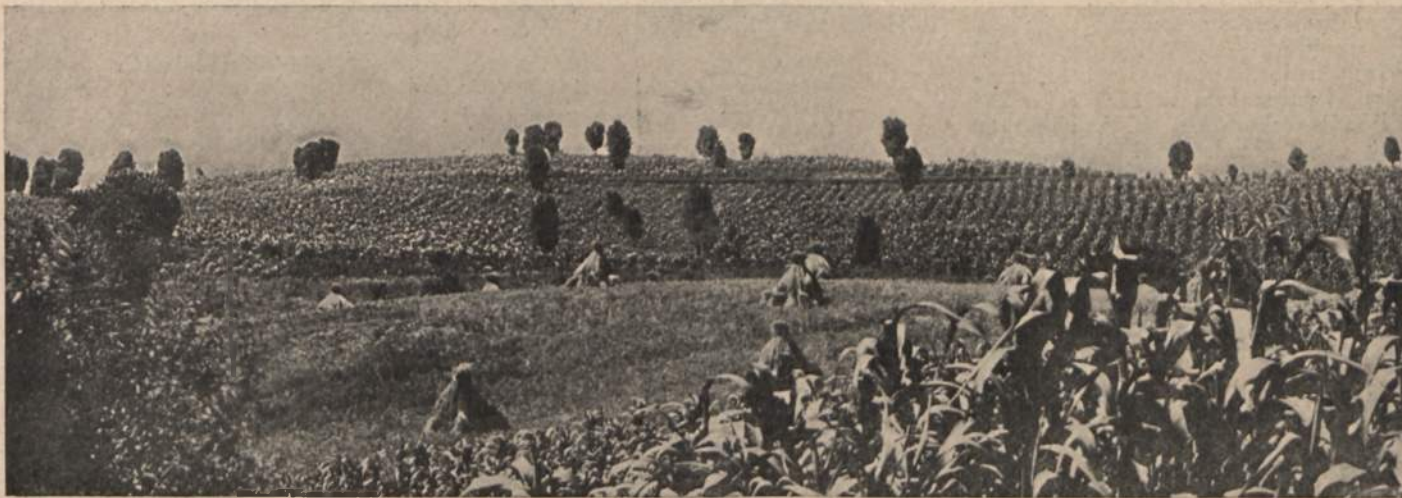
dzwonią coraz rozgłośniej i srebrny dzwonek sygnaturki mocy nabiera, jakby przynaglając do kościółka.

Jakoż po drózkach opustoszałych jeszcze przed chwilą ruch się poczyna znaczyć. Tu i ówdzie, to bliżej, to dalej, kłęby kurzawy wyprysną. To fury kolonistów mkną na nabożeństwo. Palenie z batów słychać i pokrzykiwanie woźniców. Miedzami i ścieżkami, skrajem drózek i na przelaj przebiegają się piesi, śpiesząc ku świątyni. Na tle zieleni zarośli i kampu odbijają krasne plamy barwnych spódnic i chust kolonistek.

Na majdanie przed kościółkiem coraz gwarniej.

Z wszystkich stron spływa lud pieszy, nadzieją wasagi. Rojno poczyna być i tłoczno. Gromada rośnie z każdą chwilą, jakby gdzieś w krakowskiej ziemi czy innym zakątku dalekiej Ojczyzny w letnią upalną niedzielę. Wasagi wycinane po mazursku, na zielono malowane półdrabki, konie w krakowskie ubrane chomąta. A przed świątynią samą rój kobiet i dziewuch jak maków i bławatów, barwny bukiet. „Knebki” na nich układane w fałdy oblite, gorseciki jaskrawe i chusty srodze kolorowe jak w starej Piastowskiej pod Opolem, skąd ród swój ich ojce wiodą.

Płyną kobiety i meze i dziatwa w kościółka skromne podwoje. Za chwilę pełno już po brzegi.



Parana. W starych kolonjach polskich spotyka się kopy żyta i drzewka „herwa-matte” wśród łąnów kukurydzy.

Dzwonki słycać ministrantów i ofiara święta się zaczyna. Z chóru fisharmonium dźwięki dolatują. Głowy kornie się chyla, jak łan zboża pługowego, wichrem falowany.

Przed kościółkiem cisza znowu zalega, jeno śmiech czasem zadzwoni któregoś z chłopaków, co przed krzyżkami stoją, bo i do wnętrza docisnąć się nie można a i koni trzeba popilnować. Koń czasem zaparska lub szarpnięty wasąg zabrzęczy orczykami, albo dziwnie jakoś sztywne liście palmy wiatrem poruszone zaszeleczą wysoko.

Tylko cykadki coraz żałośniej dzwiczą, rozmarzone upałem dzwonią coraz przekliwiej.

Św. Kandyda kolonijka to niewielka.

Jedna z najstarszych w Paranie, w 1875 roku już bowiem powstała. Rządził wtedy stanem Dr. Lamemha Lins, wielki Polaków przyjaciel, co zwykł był mawiać, że chętnieby nazwisko na „Liński” zmienił. Od jego to małżonki, której na imię Kandyda było kolonijka otrzymała swe miano a kościółek skromny w rok po powstaniu kolonii wzniesiony dostał za patronkę Św. Kandydę.

65 rodzin, jak „ojciec” Saporski w swych twierdzy zapiskach, 274 dusz liczących, osadzono wtedy. Ziemi im dano niewiele. Szakry skromne były, największy 7 sięgał akrów, a i takie były co 3 akry mierzyły. A życie pokazało, że dziś i 10 akrów na odleglejszych od Kurytyby kolonijach zamało jest dla rodziny. To też kolonijka ciężkie miała początki.

Ale osadnicy z pod Opola się wywozili. Twarde to są te śląskie „pierony”. To też nie dawały się i mimo, że im tak ciężko szło zrazu—nie ustępowały. Przy budowie „Graciosy”, w owe prowadzonej czasy, dorabiali i do ziemi się wzięli ostro. Bór zjedli rychło doszczętnie. Już dziś na Kandydzie jeno koło domów i po miedzach jaki taki sterczy pinjor, a i to już widać pod piłę niezdatny. Imbuiju już nie uwidzi, chyba gdzieśgdzie u anemicznej kapoery sterczy jeszcze cedr pokrzywiony, skromnym u szczytu bukietem zieleni lśniący. Pług tu już panuje i gospodarka idzie intensywniejsza, a nawet na-



Kościółek polski na Św. Kandydzie w Paranie.

wozy sztuczne zamiast palenia „kapoer” poczyną się stosować. Po szakrach zresztą z małymi wyjątkami niemal wyłącznie pracują kobiety z dziećmi. Mężczyźni ciągną daleko za zarobkami lub w pobliskich pracują zakładach fabrycznych, albo dorabiają końmi, zwożąc do miasta drzewo opałowe z Gór Nadmorskich. Jednym z pospolitych sposobów dorabiania jest handel drewnkami opałowymi, które już porąbane wozi się wózkami do miasta. Z szakru bowiem z wyjątkiem jednego, drugiego gospodarstwa zamożniejszego wyżyć nie można. Tak tedy chłop poza domem pracuje, a na gospodarce sama siedzi baba i w polu radę da i do miasta produkty wyniesie i z drewnkami sama w konie pojedzie.

I mimo, że tak trudno im było i jest nadal i każdy ciężko musiał uznoić się, aby wyżyć, ani piędzi ziemi obcym nie ustąpili. Na całej Kandydzie niema ani jednego Brazylijanina. Tylko na Bacachery jeden z Polką żonaty siedzi kaboklo. A sami jeszcze dalej poszli. Część Bairro Alto zajęli i Bacachery obsiedli i za Bariguy przebrnęli na Unę, Resaka aż do Roça Grande i dalej jeszcze w stronę Imbuialu i Gór Nadmorskich. Z tych 65 rodzin, co dwa pokolenia temu w tej osia-

dło kolonji, dziś ponad 250 rodzin w tej się naliczy okolicy, od tamtych pochodzących, a ziemi to i 10 razy więcej w swoim mają rękę.

Po twardym znoju dwu pokoleń z dumą mogą spojrzeć za siebie. Nic ze spuścizny nie strwonili, a i owszem jeszcze dobra wszelakiego i onej ziemi pożądanej i ukochanej przymnożyli.

I to pod samym bokiem tych, co ich Polskości zbyć pragnęli, co ich na obcy ciągnęli ład, im własną mowę i własny prastary chcieli odebrać obyczaj, pod samą stolicą, o parę jeno stają od Kurytyby, której dachy widać ze wzgórką.

Mimo wszystko przetrwali.

W kościółku kazanie.

Od ołtarza gromkie leca słowa. O cnotach dawnych polskich i mowie ojczystej mówią i starym obyczajem. Karca tych, co ojców wstydzą się języka i portugalskiego używają, co stare zwyczaje porzucają, za miejskimi, brazylijskimi goniąc nowinkami. Słabych i zwątpiałych na duchu krzepią. Do zgody i miłości bratniej zachęcają. O starej, dalekiej Ojczyźnie przypominają.

I znowu pieśnią cała rozbrzmiewa świątynka.

Płynie rzewna melodia pod stopy Tej, co w Ostrej Świeci Bramie i na Częstochowie króluje, pod stopy Jej Królowej Polskiej, Tej, co w sercach ludu polskiego z nad Gopła on, czy zza Buga, z nad Wisły brzegów, czy Podola szerokich rozłogów niepodzielnie rządzi i panuje.

„Serdeczna Matko”...

A w pieśni tej nutę jakąś dziwną się wyczuwa. Ponad słowa znane, poprzez melodję starą coś innego się słyszy. W chorale tym, jakby zalem nabrzmiałym i tęsknotą, czujne ucho łowi inną treść:

„Idziem do Ciebie ziemio matko miła,

By upaść czołem na Twoje zaproże...”

A tam w krzewach przydrożnych i wśród zieleni cmentarzyska i wysoko w liściach palmy szemrzącej i w sadku plebanijnym cykadki dzwonią żałośnie. jakby z chórem rozmodlonych się łącząc i swój też głos pod stopy Matki Serdecznej zanosząc.

Już po Mszy.

Gwar zalewa majdan cichutki przed chwilką. Rozmowy idą szerokie o tem i o owem, śmiech dziewuch dzwoni i żarty młodzieży strzelają jak race. Starsi o gospodarce radzą i interesach.

A na tę gromadę rozgwarzoną płomienne swe rzuca słońce promienie. Skrzą się one we wzorzystych chustach, rozpalają do czerwoności w gorsetach kraśnych jakby dziwując się tym pługowym główkom



Wesele śląskie na Św. Kandydzie w Brazylii.

CHARGEURS RÉUNIS

Francuskie Towarzystwo Okrętowe

PIERWSZA BEZPOŚREDNIA KOMUNIKACJA TOWAROWA GDYNIA-AMERYKA POŁUDNIOWA

(Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires)

ODJAZD Z GDYNI

Nazwy okrętów	G d y n i a
S/S Światowid . . .	21 października 1928
" Krakus . . .	9 grudnia
" Światowid . . .	20 stycznia 1929
" Krakus . . .	10 marca
" Światowid . . .	20 kwietnia

W sprawie transportów i frachtów morskich wszelkich informacji udzielają:

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

WORMS & Cie-Gdańsk, Langermarkt 17, tel. 210.46.

902-79 -IX-XII

dziatwy, jasnym warkoczom dziewuch i lnianym wąsikom chłopów.

Czas do dom.

Więc drózkami i ścieżynkami węże pieszych wyciągać się poczynają, więc wagaśi z trzaskaniem w bicze i okrzykami woźniców z przed kościoła ruszają. Na majdanie pustoszeje. Chwila jeszcze i ciska tu już zupełna panuje.

W dole Bariguy lśni srebrem swych skrętów, świecą stawy, zielenią trzcin obramowane, ciemnieją na horyzoncie lasy i mur Gór Nadmorskich groźnie się na firmamencie niepokalanego rysuje błękitu. Jenó tu i ówdzie jeszcze kłęby kurzawy wóz znaczą do domu śpieszący.

Wszystko spoczywa. Siły krzepi na nowy trud, na dalszy bój o ziemię umiłowaną, o boru szmat nowy, o nową dla dzieci sadybę.

I jeno cykady grać nie przestają ani na chwilę a hen wysoko „corvo” krąży ponury, słońcu południowemu urągając.

I przed cichym na wzgórzu kościółkiem palma cichy szemrze śpiew.

A ponad pinjorów korony, w rozległe doliny, ponad sadyby w ogrodach skryte zda się lecieć pogłos:

„Idziem do Ciebie ziemio matko miła...”

KAZIMIERZ GŁUCHOWSKI

Kurytyba, w maju 1922 r.

KRONIKA ZWIĄZKU

Prezes Związku, p. Konsul K. Gołuchowski, bawił w dniu b. r. w Gdyni na uroczystości uruchomienia bezpośredniej komunikacji Gdynia—Ameryka Południowa, wprowadzonej przez linię okrętową francuską „Chargeurs Reunis”.

Podczas bankietu na statku „Krakus”,

który wyruszyć miał pierwszy w drogę na Antypody, wygłosił prezes w imieniu Zw. P. Kol. przemówienie, w którym wyraził nadzieję, że niedługo polskie statki pod polską banderą ruszą do polskich kolonij. Pełne zapału przemówienie przyjęte zostało przez obecnych przedstawicieli

władz oraz społeczeństwa, a także przez obecnych reprezentantów naszych sprzymierzeńców bardzo gorąco.

Sprawa aktywnej polityki kolonialnej, wywieszona na sztandarze Związku, spotkała się z życzliwym i gorącym poparciem prasy. Nie mówiąc już o prasie stołecznej, która temat ten porusza, coraz żywiej — akcja znalazła żywy oddźwięk w prasie prowincjonalnej i w tygodnikach poświęconych ludowi.

Jest to bardzo pocieszający objaw.

Z przyszłym miesiącem rozpoczniemy dawać przegląd tych głosów, jako niemienny przyczynek do akcji Związku.

Rada Ligi M. i R. przyjęła na swem ostatniem posiedzeniu wniosek Zarządu, oparty na propozycji Zarządu Zw. P. Kol., by na Zjeździe Walnym Delegatów, który się odbędzie w dniach 20 i 21 października w Katowicach wprowadzić do statutu Ligi M. i R. w punkcie „cele” także i cele Związku, t. j. słowa:

„dąży do pozyskania Kolonii dla Polski, względnie terenu dla nieskrępowanej ekspansji dla narodu polskiego”.

Przyjęcie tej poprawki do statutu Ligi M. i R. przez Walny Zjazd Delegatów będzie olbrzymim krokiem naprzód w akcji Związku P. Kol.

W związku z Walnym Zjazdem Delegatów odbędzie się w dniu 8-go października w lokalu sekretariatu Zw. P. Kol., Królewska 9. II p., walne zebranie członków Oddziału L. M. i R. im Jana z Kolna, na którym zostanie dokonany wybór delegatów na Zjazd.

Wszyscy członkowie otrzymają jeszcze osobiste zaproszenia, niemniej już tą drogą apelujemy o stawienie się wszystkich na zebranie.

Wraz z prezesem Związku wybiera się do Angoli już w charakterze pierwszych osadników kilku „pionierów”.

Szczegóły podamy w następnym numerze.

Przypominamy, że Sekretariat Związku funkcjonuje normalnie codziennie od godziny 5¹/₂—6¹/₂ w lokalu przy Królewskiej 9 m. 6, II p.

+ + + IDZMY ZA MORZĄ ! + + +

NAJPEWNIJSZA LOKATA KAPITAŁU

to MIEJSKIE PLACE BUDOWLANE BANK ZIEMIAŃSKI

sprzedaje z parcelacji tereny miejskie i podmiejskie, podzielone na drobne parcele, dostępne najszerzej klienteli, na dogodnych warunkach rozplaty.

Wielki wybór obiektów przeważnie w eleganckich dzielnicach Warszawy. Wszelkie informacje na pisemne zgłoszenia.

Specjalnie polecamy tereny w Warszawie:

W okolicy Frascati, przy Placu Zbawiciela, w Alejach Ujazdowskich, pod Willanowem — przy Alei Sobleskiego (przedłużenie Alei Ujazdowskich), przy Parku Skaryszewskim, na Mokotowie — przy ul. Willowej, w Grodzisku pod Warszawą.

BANK ZIEMIAŃSKI

Wydział Agrarno-Parcelacyjny.
WARSZAWA, MAZOWIECKA 13, telefon 97-09.

731-104-X.

H. C E G I E L S K I

Sp. Akc.

W P O Z N A N I U

Górna Wilda 136/180, telefon 42-76.



Widok na Oddział III z lotu ptaka.

Produkuje w swoich zakładach:

Parowozy, wagony osobowe i towarowe, kotły, zbiorniki do gazów i płynów, kompletne instalacje i pojedyncze aparaty dla cukrowni, gorzelnii i krochmalni, lokomobile przemysłowe i rolnicze, parowe walce szosowe, maszyny i narzędzia rolnicze, różne konstrukcje żelazne, suwnice mostowe i urządzenia do masowego transportu.

Rok założenia firmy 1846.

Kapitał akcyjny i rezerwy Zł. 9.924.321.88.

Produkcja w 1927 roku przeszła **trzydzieści trzy miliony złotych.**

Ilość zatrudnionych pracowników około 4700.

Zarząd: *Inżynierowie Wacław Fachinetti, Dr. Adam Kręglewski i Henryk Suchowiak.*

Prezes Rady Nadzorczej: *P. Seweryn Samulski.*

PERFUMY
MYDŁA
KOSMETYKA

florange



735 X-XII.

„Morze polskie w obrazach Fr. Szwocha”

Albumy, zawierające 16 odbitek prac malarskich
Franciszka Szwocha

do nabycia

w Instytucie Wydawniczym
Ligi Morskiej i Rzecznej

Warszawa, Elektoralna 2 i Królewska 9 m. 6.

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

20. IX—XII.

Ogłoszenie w „Morzu” jest dobrym
intereselem dla każdej
firmy.

Dlaczego?

Bo „Morze” otrzymują bezpłatnie wszyscy
członkowie Ligi Morskiej i Rzecznej, zgrupowa-
nani w stukilkunastu oddziałach
prowincjonalnych.

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

12.—585.IV—XII

**ZWYCIĘZCA
CZASU I PRZESTRZENI
SAMOŁOT**

stwarza nowe rynki zbytu towaru.

Wysyłane drogą powietrzną z miasta produkcji
przychodzą wcześniej do miasta przeznaczenia,
niż doręczane na miejscu samochodami
lub końmi.

„AEROLOT”

WARSZAWA — KRAKÓW, LWÓW, GDAŃSK,
WIENIĘ oraz KRAKÓW — BRNO — WIENIĘ.

Informujcie się:

Warszawa, Nowy-Świat 24, tel. 9-00 i 19-88, lotnisko 8-50
Kraków, Św. Anny 4, „ 32-22 „ 25-45
Lwów, Jagiellońska 20, „ 45-71 „ 29-36
Gdańsk - Wrzeszcz, „ 415-31
Wiedeń, Tagethoffstrasse 7, tel. 71-0-84.
lotnisko Aspern 48-5-60.

LIGA MORSKA I RZECZNA

Centrala w Warszawie — ul. Elektoralna 2, gmach Mini-
sterstwa Przemysłu i Handlu. Zapisy na członków Ligi.
Przyjmuje biuro w Warszawie Królewska 9 m. 6. Człon-
kowie rzeczywisci Ligi otrzymują bezpłatnie miesięcznik
„MORZE”.

Na prowincji przyjmują zapisy na członków Oddziały
Ligi.

Grono osób, które się interesuje sprawami morza pol-
skiego, flotą handlową i marynarką wojenną, sprawą regu-
lacji wybrzeża morskiego i t. p. może stworzyć własny
Oddział Nowopowstający Oddział, przed legalizacją przez
Centralę, musi odpowiadać następującym warunkom: 1) li-
czyć 20 członków; 2) odbyć zebranie organizacyjne z wy-
borami do miejscowego Zarządu; 3) przesłać do Centrali
odpis protokołu z organizacyjnego zebrania, spis osób
na zebraniu; 4) po zalegalizowaniu przez Zarząd Central-
ny i otrzymaniu od niego pieczęci, kwitarjuszy i druków
propagandowych, — nowa placówka ma wszelkie prawa
Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej. Składki członkowskie
wynoszą:

członek Protektor wpisowe	zł. 30.—	składka roczna	zł. 120 —
„ Opiekun	zł. 15.—	„	zł. 60.—
„ Rzeczywisty	zł. 3.—	„	zł. 12.—
„ Popierający	„	„	zł. 3.—

Wszelkich informacji oraz wskazówek przy organi-
zowaniu Oddziałów udziela Dyrektor Ligi Morskiej i Rzecz-
nej w Warszawie — ul. Elektoralna 2, gmach Ministerstwa
Przemysłu i Handlu (parter) w godzinach biurowych.

**ZAKŁADAJCIE ODDZIAŁY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ
ZAPISUJCIE SIĘ NA CZŁONKÓW LIGI MORSKIEJ
I RZECZNEJ**

BILANS CENTRALNEGO ZARZĄDU LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

na dz. 1 stycznia 1928 r.

STAN CZYNNY		STAN BIERNY	
Kasa	4116.28	Wierzyciele	59292.26
P. K. O.	2844.55	Komisy	293.72
Papiery $\frac{0}{100}$	17789.10	Oddziały L. M. i R.	2192.18
Inwentarz	20644.46	Kapitał na statki	41800.13
Wydawnictwa	12331.20	Sumy przechodnie	13988.41
Dłużnicy	61742.17	Zamożność L. M. i R.	60130.87
Komisy	5280.15	Ogłoszenia „Morza”	1530.—
Oddziały L. M. i R.	44775.19	Filmy	2504.62
Kapitał na statki	6245.15	Weksle	5100.—
Sumy przechodnie	129.40	Produkcja znaczków L. M. i R.	2372.20
Ogłoszenia „MORZA”	6103.65	Zysk za 1927 r.	1775.62
Filmy	3064.39		
Weksle	915.62		
Produkcja znaczków L. M. i R.	4998.70		
Bilans	190980.01	Bilans	190980.01

R A C H U N E K S T R A T I Z Y S K Ó W			
Zbonifikowano z r-ków Oddz. L. M. i R.	21044.25	Zysk ze sprzedaży znaczków i wydawnictw	8877.80
Strata na kursie dolarów	350.—	Procenty od kuponów dolarówek	443.50
Strata na wydawnictw. z lat ubiegłych	954.—	Składki członków przy Centrali	2981.56
10% amortyzacji od inwentarza	2368.74	Zapomogi i ofiary od różnych	47667.86
Ogólne wydatki	5973.94	„MORZE” pismo za 1927 r.	99381.01
Propaganda	9848.19		
Procenty	708.37		
Personel	22134.66		
Różnym zapomogi	2734.61		
Słownictwo morskie	3486.88		
Rachunek członków Ligi przy Centrali	950.57		
„MORZE” pismo	87021.46		
Zysk za 1927 r.	1775.62		
Bilans	159351.29	Bilans	159351.29