CENA 1.20 ZŁ.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

Z dodatkiem „PJONIER KOLONJALNY“ w tekście

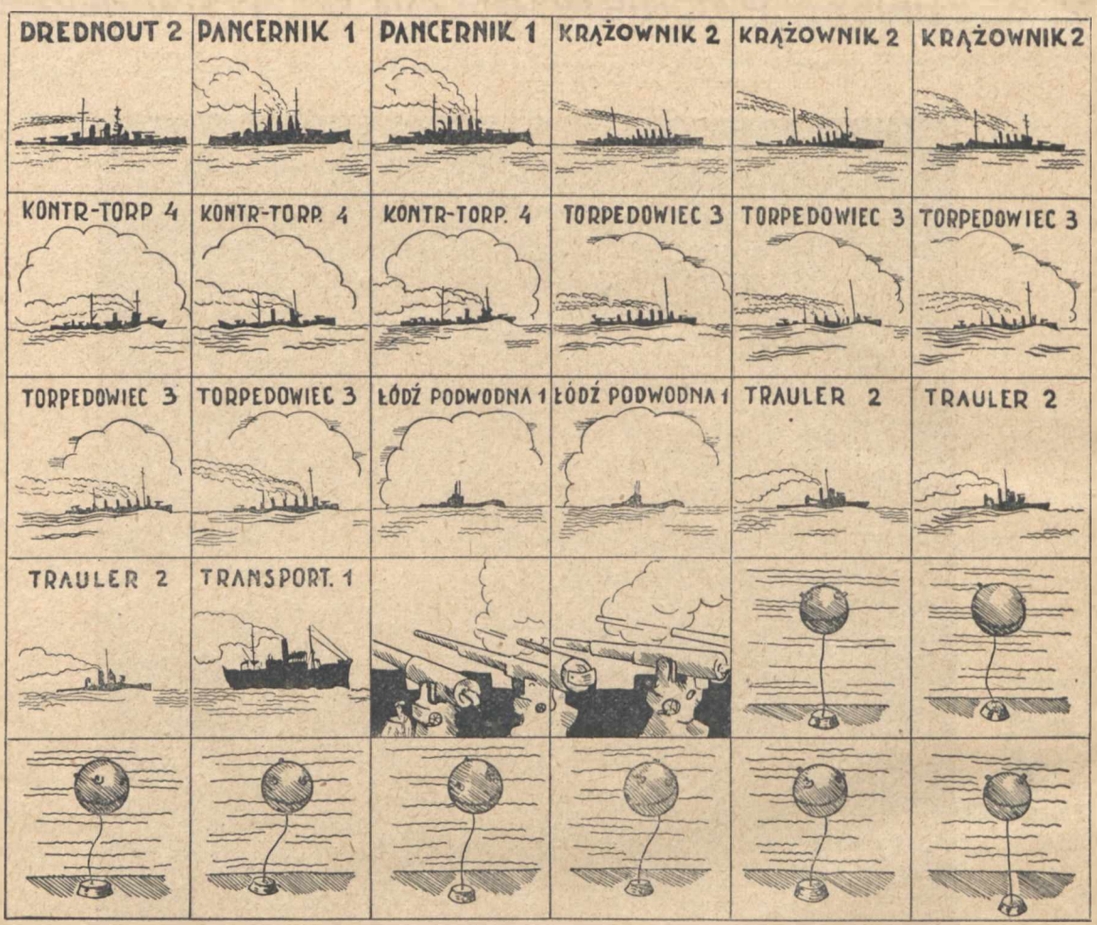
GDAŃSK

GRUDZIEŃ 1929 r. ZESZYT 12.

NA GWIAZDKĘ! NA GWIAZDKĘ!

GRA

„BITWA MORSKA”



Najodpowiedniejszy podarek dla młodzieży (rownież i dla starszych), zaznajamiający w formie miłej rozrywki ze szczegółami organizacji morskich sił zbrojnych, taktyką walki i t. p.

CENA 6 ZŁ. DLA CZŁONKÓW LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ: 5 ZŁ.
PRZY WIĘKSZYCH ZAMÓWIENIACH — ODPOWIEDNI RABAT.

Wydawnictwo i Skład Główny:

Liga Morska i Rzeczna: Warszawa, ul. Królewska 9/6, tel. 315-88.

Spieszcie się z zamówieniami!!!

Wysyłkę uskutecznia się natychmiast po otrzymaniu zawiadomienia o wpłaceniu odpowiedniej kwoty na konto P.K.O. Nr. 367, wzgl. po otrzymanin należności przekazem poczt.

Cena numeru 1.20 zł.

MORZE

ORGAN·LIGI·MORSKIEJ·I·RZECZNEJ

Nr. 12. Warszawa, grudzień 1929 r. Rok VI.

TREŚĆ NUMERU: 1. Potrzeba kontrofenzywy — H. T.; 2. Gdynia-miasto portowe — Inż. St. Łęgowski; 3. Aktualne zadania naszych dróg wodnych, cz. I. T. T.; 4. Port w kraju bez morza — S. R.; 5. Pod Jutlandem (Nowela) — Jim Poker; oraz bogata kronika. — PIONIER KOLONJALNY. 6. Komitet walki o kolonje; 7. Ekspedycja do Angoli — Wrażenia i spostrzeżenia (Zakończenie) — Franciszek Łyp; 8. Do kogo należy Antarktyda? — P. Ordyński; 9. Pierwsza książka o Angoli — Henryk Tetzlaff; 0 Przegląd Kolonjalny — Dr. Jan Rozwadowski; 11. Kronika Kolonjalna.

21 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

POTRZEBA KONTROFENZYWY

Nieskrępowany dostęp Polski do morza jest jednym z podstawowych warunków Jej istotnej niepodległości. Prawdzie tej dała już mocny wyraz w czasie światowej zawieruchy wojennej słynna deklaracja pokojowa Prezydenta Stanów Zjednoczonych Ameryki, Wilsona. Prawda ta znalazła swe odzwierciadlenie w traktacie pokoju, podpisanym przez pobite Niemcy w Wersalu. Prawdę tę niejednokrotnie potwierdziło życie.

To też ci, dla których niepodległość Polski jest solą w oku, patrzą pożądliwie na ten szmat polskiej ziemi, który łączy cały kraj z morzem. Wiedzą dobrze, że odebranie Polsce w ten, czy w inny sposób Pomorza, doprowadziłoby nieuchronnie do jednego — do upadku Jej niezawisłości.

Do walki otwartej przeciw Polsce, przeciw Jej niepodległości, wystąpić nie mogą. Inne są dzisiaj czasy. Hasła imperjalistyczne nie mają dzisiaj popularności na świecie. Dlatego walczą z obecnym stanem rzeczy perfidnie. Wysuwane są hasła gospodarczej natury, czyni się karkołomne ewolucje umysłowe celem udowodnienia braku praw ze strony Polski do posiadania ziem pomorskich. Był czas, kiedy próbowano udowodnić, że dostęp do morza jest dla Polski kłopotliwym podarkiem, którego nie potrafi Ona należycie wyzyskać. Montuje się wielki aparat propagandy antypolskiej, mobilizuje się zastępy publicystów i uczonych, byle tylko wmówić w opinję świata fakt rzekomej krzywdy Niemiec.

Zwłaszcza w ostatnich czasach jesteśmy świadkami wzmożonej akcji przeciwpolskiej. Główna tego przyczyna — to spokojne i rzeczowe stanowisko w tej sprawie Polski. Na zajadłe ataki retoryczne Niemiec na kwestję t. zw. „korytarza" Polska odpowiada wymową faktów, wymową wytężonej pracy. Z opuszczonego, zaniedbanego szmatu ziemi czyni kwitnącą pracą i ruchem dzielnicę. Kilkudniowa wycieczka zagranicznych gości po Pomorzu i po wybrzeżu rozbija w puch kunsztowną robotę kilkuletniej propagandy. Rzeczowe artykuły o Gdyni i o polskiem wybrzeżu, wraz z wyrazami szczerego podziwu dla polskiej pracy i jej rozmachu, coraz częściej pojawiają się w prasie państw zachodnich. Są to głosy tem cenniejsze, że powstają samorodnie, bez jakiejkolwiek najczęściej inicjatywy ze strony Polski w tym kierunku.

Stąd płynie rozpaczliwe natężenie ataków przeciw nieubłaganie rosnącej potędze stanowiska polskiego.

Na wzmożone ataki z tamtej strony musimy odpowiedzieć kontrofensywą. Na argumenty Niemców muszą się znaleźć silniejsze argumenty ze strony publicystyki polskiej.

Kontrofensywa ta musi być planowo, konsekwentnie i celowo przygotowana. I tutaj zasłużony Instytut Bałtycki w Toruniu, o którego owocnej i pożytecznej działalności głośniej jest zagranicą, niż w Polsce, ochotnie bierze na siebie zadanie o wielkiej doniosłości. Organizuje mianowicie w styczniu roku przyszłego specjalny kilkudniowy kurs akademicki dla dziennikarzy polskich, na którym specjalnie uproszeni prelegenci zpośród pierwszorzędnych przedstawicieli nauki i znawców danych zagadnień zaznajomią uczestników kursu z całokształtem zagadnienia bałtyckiego i spraw pomorskich.

Szczegóły tego przedsięwzięcia podajemy na innem miejscu. Tutaj musimy dać tylko wyraz nadziei, że redakcje organów polskiej opinji społecznej docenią wagę tego kursu, który umożliwi daleko sprawniejsze parowanie ciosów propagandy niemieckiej w sprawach Pomorza. Kurs niewątpliwie zostanie licznie obesłany.

Nie trzeba chyba podkreślać znaczenia takiego kursu. Prasa nasza, pełna najlepszych chęci, zawsze ofiarnie służąca obronie

interesów Polski na każdym odcinku, jeśli chodzi o zagadnienia morskie w Polsce, nie posiada dostatecznej ich znajomości. Skutek jest taki, że niezawsze głosy strony przeciwnej spotykają się z należytą odprawą na łamach pism polskich.

Społeczeństwo nasze naogół zagadnienia morza nie zna. Reaguje gorąco i odruchowo na dźwięk tego słowa „morze", które nabrało w ostatnich latach magicznego znaczenia w Polsce, ale istoty zagadnień najczęściej nie rozumie. Poprostu nie uświadamia sobie należycie, jak głęboko i jak daleko zachodzi związek między jego życiem codziennem a temi zagadnieniami. I tutaj prasa ma nader wdzięczne zadanie wychowawcze. Wykrzesać z mas tę świadomość znaczenia morza, nauczyć patrzeć na nie nietylko pod kątem widzenia sentymentu, ale także zdrowej myśli gospodarczej — to zadanie tak pierwszorzędnej doniosłości, że nie zawahamy się stwierdzić, iż powodzenie tej akcji wychowawczej stanowić będzie o lepszej przyszłości Polski.

A więc kontrofensywa przeciw atakom wrogiej propagandy z jednej strony i umocnienie pozycji wewnątrz kraju, z drugiej — oto są dwa najkapitalniejsze zadania doby obecnej.

H. T.

GDYNIA — MIASTO PORTOWE

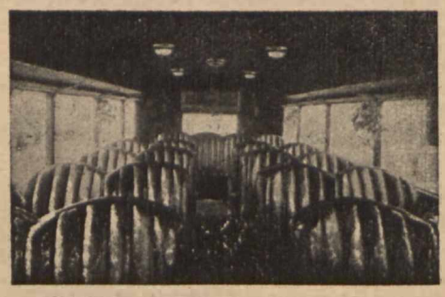
Gdynię, przedwojenną małą osadę rybacką o kilkuset ubogich rybakach, przed paru laty jeszcze ledwo kto znał. Była ona położona w dolinie Chylonki między prastarą wioską, Oksywiem, a malowniczo rozciągającem się Orłowem, uważanem za miejsce wycieczkowe pobliskich Sopot. Całe swe znaczenie zawdzięczała Gdynia stacji kolei żelaznej tej samej nazwy na linji Sopoty-Reda. Na tę miejscowość padł wybór, gdy od granicy niemieckiej do granicy gdańskiej na polskiem wybrzeżu szukano miejsca pod przyszły port polski.

Do lutego 1926 r. Gdynia była gminą z sołtysem na czele. Od tego czasu Gdynia jest miastem wydzielonem z burmistrzem na czele (obecnie Gdynia ma komisarycznego prezydenta miasta). Właściwy rozwój miasta zaczął się od r. 1925, t. j. wkrótce potem, gdy oddano budowę portu zagranicznemu konsorcjum. W r. 1921 Gdynia liczy 2.500 mieszkańców, w r. 1927 — 13.780, w r. 1928 — 22.011. W dniu 1 października r. b. cyfra ta doszła do 32.000 stałych mieszkańców.

Ruch budowlany nie jest bardzo znaczny, chociaż w stosunku do reszty miast polskich, zajmuje jedno z naczelnych miejsc. To też głód mieszkaniowy nie jest jeszcze bynajmniej zaspokojony. Poważna część urzędników, pracowników prywatnych i robotników do pracy, do Gdyni przyjeżdża stale koleją i mieszka poza obrębem miasta. W r. 1924 wybudowano 18 domów o 72 izbach, w r. 1925 15 domów o 120 izbach, a w r. 1926 — 48 domów o 421 izbach, w r. 1927 — 89 domów o 1.246 izbach i w r. 1928—93 domy o 1.900 izbach, razem do r. 1928 włącznie — 263 domy, o 3759 izbach.

Magistrat wybudował kolonję rybacką, budynek straży pożarnej, gmach szkoły powszechnej, dwa czteropiętrowe domy dla administracji miejskiej i mieszkań urzędniczych. Ostatnio wybudowano hotel robotniczy i wznowiono pracę nad budową kolonji robotniczej. Z gmachów publicznych powstały w tym czasie dworzec, poczta, Urząd Morski, gmachy Banku Polskiego, Banku Gospodarstwa Krajowego, Żeglugi Polskiej, Kierownictwa Budowy Portu, Państwowego Instytutu Meteorologicznego, stacji pilotów, koszary Marynarki Wojennej na Oksywiu. Nie wymieniono tu instalacyj firm prywatnych w porcie.

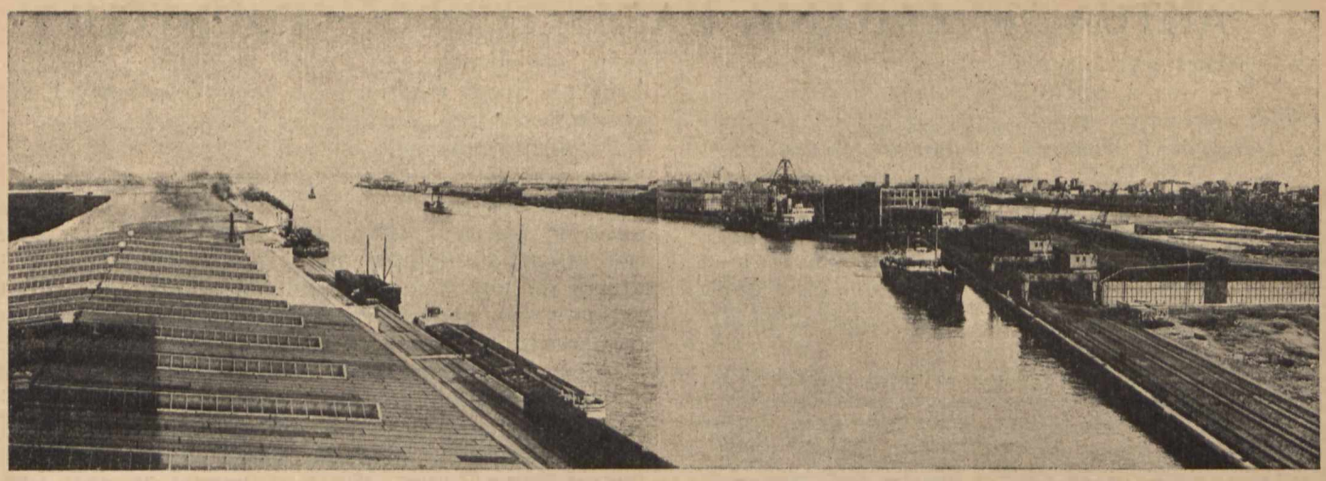
Prócz wyżej wymienionych gmachów miasto urządziło kanalizację i wodociągi, te ostatnie na Oksywiu są już czynne, a w śródmieściu wraz z kanalizacją jeszcze w tym roku będą uruchomione; poza tem urządzono szereg ulic i przeprowadzono na nich oświetlenie. W r. 1927/28 zgórą 2.000.000, w r. 1928/29 zgórą 4.000.000, a w r. 1929/30 zgórą 2.000.000 wydatkowano na wyżej wymienione inwestycje. Pozatem przewidziana jest budowa gmachu straży ogniowej na Oksywiu, budowa przytułku dla starców i kalek, ochronki i szpitale, dom ludowy z salą teatralną i odczytową, budowa łaźni, lokalu klubowego z bibljoteką oraz hali targowej. Ponadto uruchomiono przedsiębiorstwo autobusowe, posiadające narazie 6 dużych autobusów. Uruchomiono dalej tabor miejski do czyszczenia ulic. Wreszcie są projektowane stadjon, boisko tenisowe, pawilon turystyczno-kąpieliskowy. W jakim czasie wymienione projekty, przewidziane w budżecie 1929/30, dadzą się zrealizować, w chwili obecnej nie da się jeszcze przewidzieć. Ustawa o rozbudowie miasta z dnia 1.6.1927 (Dz. U. R. P. 51 ex 27) w znacznym stopniu przyczyniła się do ożywienia ruchu budowlanego, pokrywając w 30 proc. środkami Banku Gospodarstwa Krajowego budownictwo prywatne.



Wnętrze gdyńskiego autobusa

*

Obecny obszar miasta wynosi 14.48 kilometrów kwadratowych. Jest przewidziane powiększenie tego obszaru do wielkiego półkola o promieniu 7 klm. Miasto rozbudowuje się zupełnie planowo według zgóry opracowanego i częściowo już zatwierdzonego planu regulacyjnego, który przewiduje dzielnicę handlową, portową, robotniczą, kąpieliskową, przemysłową i t. d. Przy Ministerstwie Przem. i Handlu utworzono specjalną Komisje Międzyministerjalną, która wszelkie zagadnienia, z rozwojem miasta związane, omawia i uzgadnia. W r. 1928 przeprowadzono 5.879 metrów bież. kanalizacji i 9.200 metrów rur wodociągowych. Pozatem założono sieć kablową do oświetlenia. Te kilka cyfr dają pojęcie o ogromie prac, wykonanych ostatnio przez władze miejskie, mimo więcej, niż skromnych, środków. I tak finanse miasta w r. 1928/29 przedstawiają się jak następuje:



Port w Gdyni. Widok na basen im. Marszałka Piłsudskiego.

Wartość majątku miejskiego wynosiła w tym okresie 4.507.600 zł., długi 6.565.024 zł., budżet zwyczajny opiewał na sumę 1.523.924,01 zł., a budżet nadzwyczajny na sumę 7.029.005.75 zł. Kredyty, udzielone miastu przez Bank Gospodarstwa Krajowego, osiągnęły sumę 6.440.000 zł.

Organizacja miasta po uchwale Rady Ministrów z dnia 10 lutego 1926 r. obejmuje urząd burmistrza i magistrat, składający się z dwóch członków. Do magistratu wchodzi: 1) Wydział ogólny z komisjami: a) budowlaną, b) elektrowni, c) opieki społecznej, d) badania cen, e) rewizyjną; 2) Miejski Urząd Policyjny; 3) Główna Kasa Miejska. Poza tem utworzono Komitet Rozbudowy Miasta oraz Urząd Rozjemczy dla spraw najmu. W roku 1927 magistrat zwiększa się do 6 osób, komisja budowlana zamienia sie na Miejski Urząd Budowlany. Powołuje się do życia Radę Szkolną i dwie nowe komisje podatkową i klimatyczną. W r. 1928 magistrat ustępuje, Rada Ministrów rozwiązuje Radę Miejską, funkcje jej obejmuje Wojewódzka Izba Pomorska. Następują nowe wybory. Magistrat nowy ma już 3 wydziały: I. Wydział Administracyjny (dawniej Ogólny) z referatami a) osobowym i ogólnym; b) Opieki Społecznej, Kultury i Sztuki, ogniowym, ubezpieczeń i policyjnym, c) wojskowym; II. Wydział Finansowo-Gospodarczy z referatami: a) finansowym, b) podatkowym i egzekucyjnym; III. Wydział Techniczny z referatami: a) policji budowlanej, b) budownictwa miejskiego, c) rozbudowy miasta, d) podziemny, e) elektrotechniczy, f) mierniczy. Komisje zostały częściowo zniesione. W roku 1929 wydziela się Gdynia na mocy uchwały Rady Ministrów z dn. 11.1.29 r. (Dz. U. R. P. 4-29, poz. 35) z powiatu i tworzy miasto wydzielone. W tym roku tworzy się dalsze 4 wydziały. IV. Inwestycyjno-budowlany. V. Turystyczno-kąpieliskowy. VI. Zdrowia i Opieki Społecznej. VII. Urząd Stanu Cywilnego. Magistrat składa się nadal z 6-ciu osób. Jako instytucję przejściową utworzono stanowisko specjalnego delegata Rządu, który miał uporządkować finansową gospodarkę miasta i umożliwić racjonalną dalszą rozbudowę miasta. Z chwilą mianowania dotychczasowego delegata komisarycznym prezydentem miasta, Urząd ten został skasowany.

Nim jeszcze Gdynia była przeznaczona na przyszły port polski, poznano się na jej naturalnych warunkach, jako doskonałego ośrodka turystyczno-kąpieliskowego. Rozpoczęto budowę wzorowo urządzonego kąpieliska na malowniczo położonej Kamiennej Górze. Budowa portu nie sprzyjała szybkiemu rozwojowi tego kąpieliska, z powodu małej odległości od portu. Rok ubiegły wykazał, że turystyka w Gdyni, mimo ogromnego napływu wycieczek zagranicznych i krajowych, stała na wysokości zadania.

Bankowość stopniowo coraz więcej zwraca uwagę na Gdynię. I tak w roku 1926 powstał w Gdyni Oddział Banku Gospodarstwa Krajowego, który wkrótce przeniesie się do własnego pięknego gmachu. W r. 1927 utworzono w Gdyni Oddział Banku Rolnego, który również już przystąpił do budowy własnego gmachu. Bank Polski od kilku miesięcy urzęduje już we własnym monumentalnym gmachu. Poza tem w Gdyni pracuje kilka oddziałów prywatnych banków, jak: Kaszubskiego, Polskiego Banku Przemysłowego i innych. Handlowych przedsiębiorstw w Gdyni szybko przybywa. W r. 1919 było ich 7, w r. 1927 było ich 55, w r. 1929 było ich 259. To samo dzieje się z przedsiębiorstwami przemysłowemi, których w r. 1919 było 5, w r. 1927 — 71, w r. 1929 — 175. Przedsiębiorstw o charakterze portowym jest w Gdyni: 5 przedsiębiorstw zaopatrywania statków, 3 towarzystwa żeglugowe, 5 towarzystw transportowych i 11 biur maklerskich. Konsulatów Gdynia posiada narazie 3, a mianowicie: francuski, szwedzki i norweski. W przygotowaniu są dalsze.

Jak z tego krótkiego szkicu widać, poza portem i miasto portowe silnie się rozwija. Jest zupełnie naturalne, że rozwój miasta portowego nie może być tak szybki, jak rozwój portu. Rozwój portu zależy tylko od władz, które jego rozbudowę finansują. Przy rozwoju miasta tyle jest czynników rządowych, samorządowych i prywatnych, że to zagadnienie jest znacznie więcej skomplikowane. Jedno stwierdzić można, że obecne władze miejskie stoją na wysokości zadania. Brak im tylko pieniędzy i jeszcze raz pieniędzy. Inne trudności w dużej mierze opanowano i jest nadzieja, że trudności finansowe będą opanowane, czy to drogą dotacyj państwowych, czy też pożyczek zagranicznych. Obie ewentualności są brane w rachubę.

INŻ. ST. ŁĘGOWSKI

AKTUALNE ZADANIA NASZYCH DRÓG WODNYCH

T-wo Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce w celu ściślejszej współpracy z L. M. i Rz., jako przyczynek do swej długoletniej działalności w kierunku zużytkowania dróg wodnych dla podniesienia stanu gospodarczego Polski i zbliżenia jej przez takie komunikacje wodne z morzem, z fachowych wydawnictw swych: „Drogi Wodne w Polsce" tomów 9 nadesłało nam będący obecnie przez wybitnego autora w opracowaniu tom X.

Z pracy „Zadania aktualne naszych dróg wodnych, na plan pierwszy wysuwa się kanał Warta—Gopło, łączący dorzecze Warty z Wisłą, a przez Wartę ze Śląskiem tanią i najbliższą drogą wodną. Połączenie to przez województwa: Kieleckie, Łódzkie, Poznańskie, Warszawskie, Pomorskie łączy nietylko Śląsk z morzem, ale i całą zachodnią i lwią część Polski środkowej w jedną integralną całość gospodarczą — jest więc ogromnie doniosłego znaczenia nietylko ekonomicznego, ale też i politycznego.

Doniosła i skuteczna praca T-wa Propagandy, prowadzona pod wytrawnym kierunkiem swego dyrektora i założyciela inż. Rafała Mierzyńskiego uzyskała dotąd uznanie i poparcie nietylko u Członków L. M. i Rz., ale i Rządu przez oddanie do dyspozycji T-wa dla eksponowania jego wydawnictw aż dwóch stoisk Rządowej Wystawy na P. W. K. w Poznaniu (M. R. P. oddział Dróg Wodnych oraz M. P. i H. oddz. Morski).

Współpraca T-wa Propagandy Budowy Dróg Wodnych z L. M. i Rz. jest bardzo pożądana dla skupienia akcji dwóch, pokrewnych Instytucyj. Pierwszym krokiem w tym kierunku niechaj będzie praca, którą poniżej przedkładamy Sz. Czytelnikom.

WSTĘP.

NAJBARDZIEJ UPOŚLEDZONA DZIEDZINA.

Że w Polsce jest nędza — o tem, niestety wiemy dobrze wszyscy.

Że ta nędza jest w znacznej mierze skutkiem tego, iż w wielu dziedzinach życia jesteśmy w porównaniu z Europą Zachodnią i Ameryką — zacofani, — o tem też wiemy.

Że dobra i tania komunikacja jest jednym z najważniejszych czynników produkcji i warunków skutecznej konkurencji międzynarodowej,— i o tem wiemy.

Ale że najbardziej bodaj zacofani jesteśmy w tak ważnej dziedzinie komunikacji, jak żegluga wewnętrzna — i to nietylko w porównaniu z sąsiadami zachodnimi, ale i wschodnimi, — z tego nie zdajemy sobie sprawy.

O tem, że nasze rzeki dotąd są w stanie dzikim i że od stu lat nie wybudowano u nas poważniejszej sztucznej drogi wodnej, — gdy w Niemczech właśnie w tym czasie powstała wspaniała sieć takich dróg, — o tem, że nasza żegluga na Wiśle nie rozwija się, lecz kurczy, — gdy u sąsiadów ta gałęź komunikacji wykazuje stały i energiczny postęp, — o tem, że dziś jedno województwo wydaje na szosy więcej, niż cały kraj na drogi wodne, — o tem nie wiemy i nie chcemy słuchać.

Nieprzyjemnie... i wstyd!

*

Nasze surowce eksportowe, jak węgiel i drzewo, muszą przebiegać po 700 — 1000 km., zanim dojdą do portu morskiego. W kalkulacji ich kosztów na rynku wszechświatowym, — koszty transportu są decydujące.

Wszędzie, gdzie drogi wodne są należycie urządzone i pielęgnowane, — transport wodny surowców przy znacznych odległościach jest dwa razy tańszy od transportu kolejowego. Nawet na naszej zaniedbanej Wiśle transport wodny jest tańszy od przewozu na naszych kolejach *).

A przecież nasze koleje w kalkulacji swych taryf nie uwzględniają oprocentowania kapitału i podatków, gdy żegluga prywatna zmuszona jest te koszty ponosić.

Pod naciskiem opinji publicznej powstała nasza flota morska i zaczyna się, dzięki energicznemu poparciu społeczeństwa i Rządu, powoli rozwijać.

Lecz nasza żegluga rzeczna zamiera, pracując na drogach wodnych zaniedbanych, — nietylko pozbawiona subsydjów, — lecz zmuszona opłacać wszystkie podatki, gdy jej konkurent — koleje — ich nie ponoszą i nie są zmuszone do oprocentowania kapitału.

Państwo, zrzekając się oprocentowania 7-miljardowego kapitału, jaki przedstawiają nasze drogi żelazne, daje w ten sposób skrycie subsydjum w wysokości 500 miljonów złotych rocznie jednej tylko gałęzi komunikacji: kolejom.

Dla innych, mianowicie dla komunikacji wodnej i drogowej, pozostają grosze, a żegluga prywatna, zrujnowana podatkami i konkurencją tak uprzywilejowanych kolei, — upada.

W rezultacie kraj pozbawiony jest dobrodziejstwa, z którego korzystają inne kraje: taniego przewozu wodnego.

Zmuszeni do sprzedawania na Bałtyku naszego węgla taniej od angielskiego, musieliśmy za przewóz węgla do Gdańska wprowadzić ulgową taryfę po zł. 7 od tony, gdy własny koszt tego przewozu koleją wynosi nie mniej, niż zł. 12 — 13.

Niedobór ten odbijają sobie koleje na innych towarach. W ten sposób inne dziedziny życia gospodarczego są obciążone haraczem po zł. 5—6 od wywiezionej tony węgla, co czyni obecnie ok. 50.000.000 zł. rocznie.

Gdy wywóz węgla koleją wzrośnie, wzrośnie i ten haracz.

Gdy obok istniejącej linji kolejowej będzie wybudowana nowa, do kosztów eksploatacji tej kolei dojdą koszty oprocentowania jej kapitału budowy. Własne koszty transportu wzrosną, po-

---

*) Patrz artykuł p. Tadeusza Maliszewskiego w Złotej Księdze Budowy Polskich Kanałów Żeglugi, tom III i w miesięczniku „Morze" Nr. 7 z r. 1929 p. t. „Koszt przewozu wodą".

nieważ zaś taryfy na węgiel podnieść nie będzie można, wzrośnie haracz, który będzie rozłożony na inne dziedziny życia gospodarczego przez podwyższenie innych taryf.

Za cenę budowy linji kolejowej Śląsk—Gdynia moglibyśmy stworzyć w tymże czasie pierwszorzędną linję wodną, którąby rzeczywiście zmniejszyła koszty przewozu węgla do morza, nie zmuszając kolei do podnoszenia taryf na inne towary.

Nie uczyniliśmy jednak tego, — aczkolwiek to byłoby jedynym, kardynalnym środkiem do zapewnienia naszemu przemysłowi górniczemu odpowiednich warunków dla pokonania konkurencji.

A jednak należy coś zrobić. Dalsza bezczynność na polu wewnętrznej komunikacji wodnej coraz fatalniej będzie się odbijała w naszem życiu ekonomicznem.

Zanik komunikacji wodnej w Polsce sprawia, że społeczeństwo nasze nie ma w tej sprawie ani doświadczenia, ani zrozumienia, ani zaufania do niej.

W niniejszem postaramy się rzucić nieco światła na kilka spraw z dziedziny komunikacji wodnej, — które winnyby znaleźć poparcie ogółu.

Poparcie opinji sprawia, że zadania, które ogół uważa za ważne i celowe, — stają się zadaniami narodowemi i wtedy środki na ich urzeczywistnienie znajdują się.

Widzimy to na przykładzie Gdyni, lub energicznej rozbudowy szos.

Już czas, ażeby stworzenie racjonalnej sieci dróg wodnych w Polsce stało się zadaniem narodowem i pod naciskiem opinji całego społeczeństwa zostało urzeczywistnione.

*

Smutny stan ekonomiczny naszego kraju, dźwigającego się powoli z ruiny powojennej i konieczność jak najoszczędniejszego układania budżetów, — nie pozwala naszemu Rządowi na przeprowadzenie kosztownych inwestycyj.

Drożyzna kapitału zagranicznego, lichwiarskie procenty, jakie kapitał ten każe sobie u nas płacić w wypadkach, gdy raczy do nas przyjść, — czynią realizowanie przeważnej części przedsięwzięć — rzeczą ryzykowną.

To też, chcąc przystąpić do uporządkowania i rozbudowy sieci naszych dróg wodnych winniśmy uprzytomnić sobie, że przynajmniej pierwsze kroki w tej dziedzinie będziemy musieli robić o własnych siłach.

Musimy więc zaczynać od rzeczy łatwiejszych i tańszych, od rzeczy, gdzie przyroda wykonała większą część zadania, a ręka ludzka tylko dopełnienia wnieść musi. Winniśmy przedewszystkiem mieć na uwadze te zadania, które przy minimum wkładu dadzą maximum efektu gospodarczego.

Musimy działać ogłędnie, poddając nasze zamierzenia w tej dziedzinie bezstronnym i gruntownym badaniom.

*

Nie będziemy tu mówili wiele o regulacji Wisły.

Konieczność wykonania tej roboty przyznają wszyscy. Należy mieć na uwadze, że wykonanie tego zadania wymaga systematycznej energicznej pracy w ciągu dziesiątków lat.

To samo mniej więcej da się powiedzieć o regulacji innych rzek żeglowych.

Narzekaliśmy na zaniedbanie ich przez zaborców. Nasza gospodarka, niestety, jak dotąd nie jest lepsza.

Wykonanie regulacji rzek żeglownych jest wielkiem zadaniem; jednak nie da się ono wykonać inaczej, jak z budżetu Państwa, w którym muszą się znaleźć na ten cel odpowiednie środki: przynajmniej 25 milj. złotych rocznie przez długi szereg lat.

Jednakże, oprócz tego zadania — są inne, w dziedzinie sztucznych dróg wodnych, — które mogąc zapewnić pewną, bezpośrednią lub pośrednią rentowność — i nie wymagając niepomiernych, jak na nasze stosunki, sum — mogłyby liczyć na realizację przy współudziale rządu, samorządów i społeczeństwa.

Wymienimy tu niektóre z nich.

1. KANAŁ WARTA — GOPŁO.

Jednym z projektów, którego urzeczywistnieniem w pierwszym rzędzie się wysuwa, — jest projekt kanału Warta — Gopło.

Projekt ten, wyzyskując na znacznej długości nadzwyczaj dogodne dla żeglugi, a dotąd nie wyzyskane jeziora, tworzy po zbudowaniu 22 km. kanałów,—drogę wodną o długości od Kruszwicy do Konina 61 km. A więc tu ręka ludzka tworzy tylko 1/3 drogi, — a przyroda daje pozostałe 2/3.

Cała droga wodna od Konina do Brdyujścia koło Bydgoszczy przedstawia się jak następuje:

Kanał Warta — Jez. Pątnowskie	12 km. (dla statków 600 t.)
Jeziora Pątnowskie, Mikorzyńskie i Ślesińskie	14 km.
Kanał Jez. Ślesińskie — Jez. Gopło	10 km.
Jez. Gopło	25 km.
Istniejący kanał G. Notecki	88 km. (w tem 10 km. jezior)
Istniejący kanał Bydgoski	13 km.
Ogółem	162 km.

W razie sprostowania kanału G. Noteckiego przez jez. Jezuickie do portu w Brdyujściu długość ta zmniejszy się o 17 km.

Projekt ten został już opracowany szczegółowo przez Min. R. P. Kosztorys wynosi 13.000 000 zł., czyli, licząc na całą długość linji, po 200.000 zł. za km. Mniej, niż koszty jednotorowej drogi żelaznej!

Pierwszy Polski Zjazd Hydrotechniczny, który odbył się w styczniu r. 1920 — wypowiedział się za budową tego kanału. Racjonalność jej przyznała komisja ekspertów Ligi Narodów, która w r. 1926 na zaproszenie naszego Rządu badała stan dróg wodnych w Polsce.

Pod względem ekonomicznym kanał Warta — Gopło ma dwojakie znaczenie:

1) Miejscowe.

2) Jako część przyszłej arterji wodnej między Śląskiem i Gdańskiem.

Znaczenie miejscowe kanału Warta — Gopło polega na tem, że łączy on Wartę z Wisłą i z resztą polskiej sieci dróg wodnych, a przez to stwarza ściślejszą łączność ekonomiczną Poznańskiego z resztą kraju.

Brak połączenia Warty z Wisłą sprawia, że ładunki z okolic przyległych do Warty, ciążą do Szczecina, a nie do Gdańska, i że woj. Poznańskie pozbawione jest możności wymiany produktów z resztą kraju za pomocą taniego transportu wodnego.

Pod względem strategicznym ten brak połączenia ma również wielkie niedogodności i pociąga wielkie niebezpieczeństwo dla taboru żeglugowego rzeki Warty w razie wojny.

W Nr. 11 „Czasopisma Technicznego" z r. 1929 w obszernym artykule inż. T. Tillingera podane są szczegółowo podstawy ekonomiczne budowy kanału Warta — Gopło. Przyjęto przytem pod uwagę, że Warta od Konina do Pyzdr na długości 60 km. zostanie odpowiednio uregulowana, a kanał Górnonotecki poszerzony do wymiarów dla statków 600 ton.

Przedewszystkiem na podstawie szczegółowej analizy cen przewozu, — i porównania tych cen z cenami przewozów kolejowych, obliczono, że koszty przewozu na drodze Warta — Wisła będą znacznie tańsze od przewozów kolejowych i wyniosą w % taryfy kolejowej:

	Dla klasy ładunków		
Pomiędzy punktami	IX	VIII	VI
Konin — Gdańsk	71	58	46
Konin — Mątwy	38	34	26
Konin — Bydgoszcz	60	54	48
Poznań — Gdańsk	89	72	53

Dla wyższych klas ładunków różnice będą znacznie większe.

W obliczeniu tem przyjęto pod uwagę myto kanałowe, w zależności od klasy ładunku od 0,5 do 4 gr. za t-km.

W przybliżeniu można przyjąć, że frachty na drodze wodnej Warta — Wisła byłyby tańsze od frachtów kolejowych o 20—60%, w zależności od klasy ładunku.

Biorąc za podstawę statystykę przewozów kolejowych z r. 1927 i przyjmując, że ładunki z miejscowości, położonych nad Wartą i kanałem Warta — Gopło, w wypadkach, gdzie przewóz wodą będzie tańszy — częściowo (t. j. nie więcej, niż 10—25% obecnych ładunków kolejowych z tych miejscowości) przejdą na wodę — otrzymano, jako rezultat szczegółowej kalkulacji dla kilkudziesięciu stacyj, sumę tych ładunków przeszło 600 000 ton, z czego 120.000 ton do Gdańska i 40 000 ton z Gdańska.

Porównywując, według kategorji ładunków, jaką oszczędność otrzymuje się dzięki drodze wodnej, — otrzymano przy wskazanej ilości ładunków sumę przeszło 4.000 000 zł., jako korzyść gospodarczą, którą rocznie będzie dawał kanał w ruchu miejscowym, przyczem 9/10 tej sumy przypada na miejscowości Poznańskiego.

Myto przy tym ruchu, licząc w zależności od klasy od 0.5 do 4 gr. za t-km., przyniosłoby około 900 000 zł. — co, po odjęciu na koszty utrzymania drogi 300.000 zł. daje zysku 600.000 zł.

Jako poboczną korzyść wykonania kanału Warta — Gopło należy wskazać, że przewidziane w projekcie obniżenie poziomu jeziora Pątnowskiego i innych pozwoli na osuszenie ok. 7.000 ha zabagnionych terenów w nizinie Kramskiej i innych, znacznie zwiększając ich wartość i wydajność.

*

Niezmiernie ważne jest jednak znaczenie kanału Warta — Gopło dla wywozu węgla.

Po zbudowaniu kolei Katowice — Bydgoszcz — Gdynia odległość koleją ze Śląska do Konina wyniesie 280 km., do Gdańska 650 km.

W r. 1927 węgiel wożono do Solca i Kapuściska koło Bydgoszczy, by tam ładować go na barki dla przewozu wodą do Gdańska.

Węgiel szedł więc koleją 450 km. i woda 200 km.

Oczywiście, że będzie korzystniej, jeżeli będzie szedł koleją do Konina tylko 280 km. i stąd wodą 358 km.

Jednakże, wskutek wyjątkowej taryfy na przekóz węgla do Gdańska, — ten przewóz jeszczeby nie był korzystny.

Należy jednak przyjąć pod uwagę, że wewnętrzna droga wodna nie kończy się w Gdańsku. Idzie ona przez Nogat, zatokę Fryską i Pregołę do Niemna. Odległość drogą wodną z Konina do Kłajpedy wyniesie 600 km. do Kowna 730 km.

Koszt przewozu węgla drogą wodną z Konina wprost do Kłajpedy wyniesie ok. 12,5 zł.

Taryfa okrętowa z Gdańska do Kłajpedy wynosiła w r. 1927 od tony 5 sh. czyli 10.70 zł. Ponieważ zaś koszty przeładunku wynosiły w Gdańsku 3,15 zł., a w Tczewie 2 zł. — w Koninie zaś, przy stałym poziomie kanału, nie wyniosą więcej, niż 1 zł. — więc koszty przewozu węgla z Konina do Kłajpedy berlinką, czy z Gdańska do Kłajpedy okrętem — będą równe.

Oczywiście, że przewóz z Gdańska do Kłajpedy będzie mógł tylko wtedy konkurować z przewozem wprost z Konina, jeżeli węgiel na przestrzeni 350 km. od Konina do Gdańska będzie przewieziony przez koleje darmo.

To też Konin, zaraz po wybudowaniu drogi wodnej Warta—Gopło, będzie miał szanse przyjmowania ładunków węgla z kolei do punktów położonych nad dolną Wisłą, do Prus Wschodnich (Elbląga, Królewca i na Litwę (Kłajpeda, Kowno), — a może z czasem i do Wileńszczyzny.

O ile zaś wyjątkowa taryfa kolejowa na przewóz węgla eksportowego do Gdańska będzie nieco podwyższona. — w Koninie będzie mógł być ładowany węgiel, przeznaczony na eksport w Gdańsku i w Tczewie.

W każdym razie należy mieć na uwadze, że 13 000.000 zł., inwestowane w budowę kanału Warta — Gopło, wystarczą, by dać początek wywozowi węgla drogą wodną.

Dalszem zadaniem będzie już ulepszanie tej drogi (t. j. rozszerzanie kanału Górnonoteckiego, ew. jego sprostowanie) i stopniowe przedłużanie jej ku Śląskowi.

Wielka ilość jezior, rozsianych po woj. Poznańskiem, umożliwia tu połączenie miast Mogilna, Trzemeszna, Gniezna, Żnina, Rogoźna, Wągrowca i innych dojazdowemi drogami wodnemi z drogą wodną Warta — Gopło — Wisła, — i z portami morskiemi. Dzięki jeziorom te dojazdowe drogi

wodne musiałyby być budowane tylko na 1/3 swej długości, będąc w pozostałych 2/3 stworzone przez naturę.

Ta część naszego kraju przypomina Finlandję, lecz—gdy tam, na północy, w tym biednym kraju, mającym jednak wyjątkowo energiczną ludność, jeziora są ważnemi arterjami komunikacyjnemi — u nas służą tylko do upiększenia krajobrazu.

2. KANAŁ WĘGLOWY

Przedłużenie drogi wodnej z Konina na południe, — stworzy drogę do wywozu węgla ze Śląska do morza.

W r. 1920—23 opracowało M. R. P. projekt kanału Węglowego ze Śląska przez Częstochowę, Łódź do Łęczycy, skąd jedna odnoga szła do Konina a stąd kanałem Warta — Gopło i kanałem Górnonoteckim do Wisły. Drugie ramię miało iść z Łęczycy ku Warszawie.

Przeznaczeniem kanału miało być głównie rozwożenie węgla po kraju. Eksport do Gdańska był brany pod uwagę tylko jako zadanie drugorzędne. Przyjęta w obliczeniu wstępnem liczba 3 miliony ton eksportu węgla do Gdańska była uważana w r. 1921 za chimerę.

Życie pokazało, że właśnie ten eksport jest zadaniem pierwszorzędnem kanału, dowożenie zaś węgla do okręgu łódzkiego rzeczą mniej ważną.

Wobec tego należy trasę kanału zmienić i zamiast przez Łódź prowadzić ją najkrótszą i najtańszą drogą, wykorzystywując na długości 150 km. rz. Wartę od Działoszyna do Konina. Ten kierunek będzie o 50 km. krótszy. Cała długość drogi wodnej od portu na Górnym Śląsku koło Wymysłowa do portu w Brdyujściu koło Bydgoszczy wyniesie 400 km., z czego wypada:

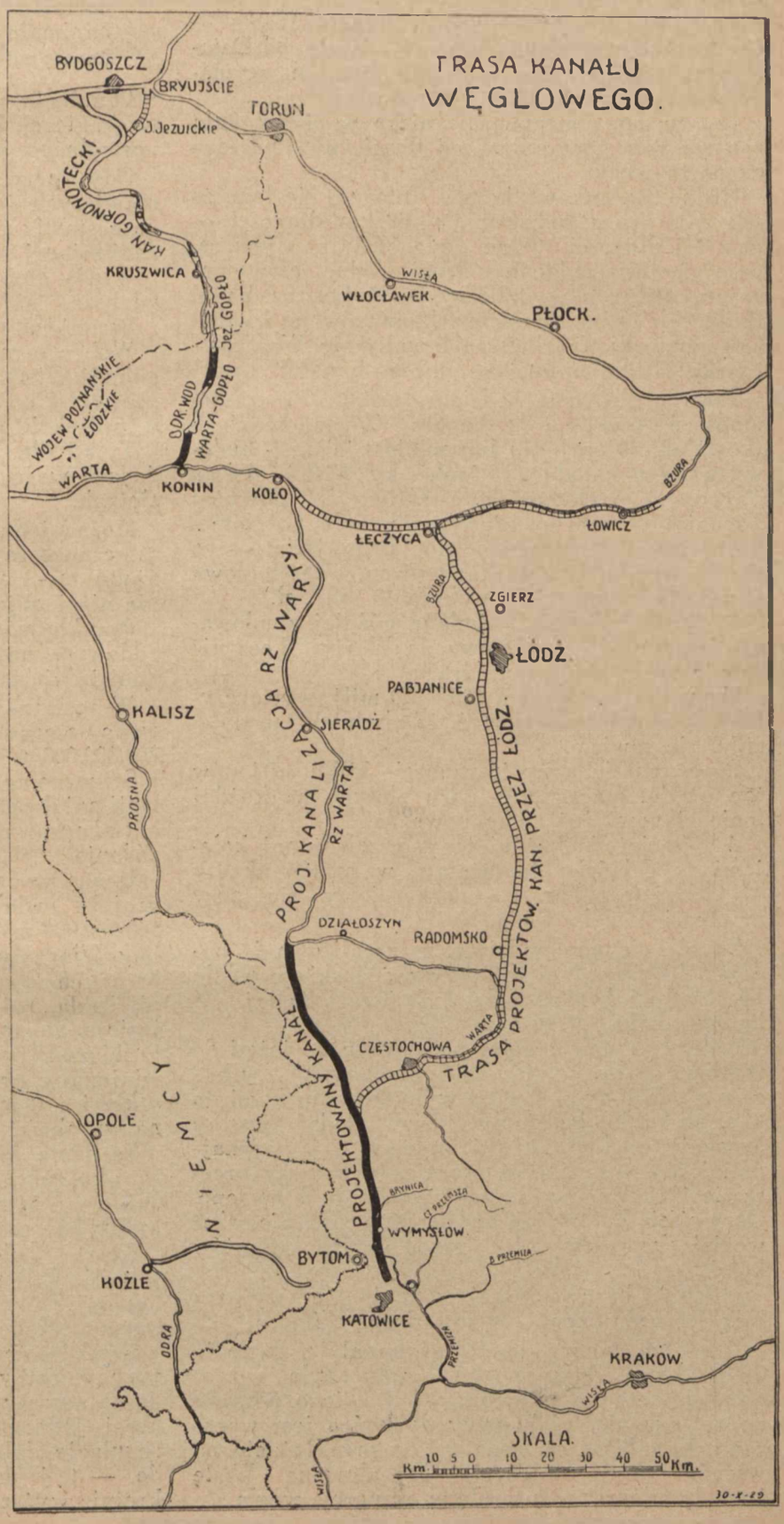
Kanał od Wymysłowa do Warty	90 km.
Skanalizowana Warta	152 km.
Droga wodna Warta — Gopło — Wisła	162 km (ew. 145 km.)
Razem	404 km. (ew. 387 km)

w razie sprostowania kanału G. Noteckiego).

Najdroższą częścią składową tej drogi wodnej byłby kanał od Wymysłowa do Warty. Jednakże, możnaby go na początek nie budować, gdyż port, umieszczony na Warcie koło Działoszyna mógłby już służyć do ładowania węgla, któryby do tego miejsca mógł być dowożony koleją.

Rzeczywiście port ten byłby odległy od kopalni o 90 km., czyli o tyleż, co port na Odrze, w Opolu, — i niewiele więcej, niż port w Koźlu (60 km.)

A przecież obydwa te porty służą do wywozu węgla Odrą z niemieckiego Górnego Śląska.



A więc po zbudowaniu drogi wodnej Warta — Gopło będzie chodziło już tylko o skanalizowanie 150 km. Warty, ażeby węgiel ze Śląska mógł iść do Gdańska drogą wodną.

Koszt skanalizowania Warty na długości 152 km. dla statków 600-tonowych wyniesie 80—90 miljonów zł.

Łącznie z kosztami budowy kanału Warta — Gopło, — droga wodna Warta — Wisła, od Działoszyna do Brdyujścia o długości 300 km., wymaga wydatku około 100 000 000 złotych.

Jest to suma niezmiernie niska w porównaniu z ogromnem znaczeniem tej drogi dla naszego eksportu węgla.

Niskie stosunkowo koszty tłumaczą się tem, że gdy cała droga będzie miała 400 km. długości, — to z tej długości 50 km. odchodzi na jeziora, przedstawiające idealne drogi wodne, niewymagające żadnych wydatków, — 15 km. na kanał Bydgoski. 76 km. na Noteć skanalizowaną i kanał Górnonotecki, 152 km. na kanalizację Warty, — i tylko 22 km. na budowę nowego kanału.

Prawda, droga ta będzie wymagała z czasem ulepszeń: przebudowy kanału Górnonoteckiego (koszt ok. 20 milj. zł.) lub zamiast tego, — budowy nowego kanału od Gopła ku Wiśle) doliną Tążyny z wylotem koło Otłoczyna powyżej Torunia) — lub sprostowania kanału G. Noteckiego przez J. Jezuickie do Brdyujścia, — co skróci drogę o 17 km. (koszt razem z przebudową kanału Górnonoteckiego około 40 milj. zł.)

Oczywiście będzie pożądane później zbudowanie kanału od Wymysłowa do Warty. Lecz nie jest to rzecz niezbędna odrazu.

Tymczasem zaś suma 100—120 milj. wystarczyłaby — a należy przyznać, że wydatek ten opłaciłby się sowicie.

Rzeczywiście, przy transporcie kilku miljonów ton węgla, oszczędność paru złotych na każdej tonie stanowi już sumę poważną.

A przecież do każdej tony, przewożonej kolejami do Gdańska dopłacamy w sposób ukryty 4—5 zł., i tego haraczu pozbędziemy się przy przewozie węgla wodą.

Ze zdziwieniem widzimy, że zrealizowanie budowy drogi wodnej dla wywozu śląskiego węgla do Gdańska *kosztowałoby 2 do 3 razy taniej,* niż budowa kolei.

Należy jednak przyjąć pod uwagę, że jeżeli do wywozu węgla koleją dziś dopłacamy „tylko" 5—6 zł. do tony, — to, po wybudowaniu kolei do tego rachunku będziemy musieli dodać jeszcze procenty od kapitału tej budowy, t. j. przynajmniej 30—40 miljonów rocznie, — co przy przewozie 12 miljonów ton doda jeszcze 3 zł. na tonę. Oczywiście haracz ten będzie zapłacony nie przez węgiel eksportowy, lecz przez innych klijentów kolei.

Mimo to budowa drogi wodnej dla wywozu węgla została uznana za zbyt drogą chimerę.

Rząd ma zamiar zbudować kanał z Zagłębia do Krakowa. Budowa tego kanału była rozpoczęta jeszcze przed wojną, — i z tego powodu doprowadzenie tej budowy do końca jest wskazane. Kanał ten otrzyma dalsze przedłużenie na wschód przez należycie uregulowaną Wisłę i wtedy odegra ważną rolę w eksporcie węgla.

3. SZTUCZNE ZASILANIE WISŁY.

Jedną z okoliczności, utrudniających niezmiernie warunki żeglowności Wisły, jest ogromne wahanie się objętości jej przepływów. Pod Toruniem przepływ Wisły wynosi:

normalny (215-dniowy)	522 m³ sek.
minimalny	216 m³ sek.
maksymalny	9000 m³ sek.

Regulacja wykonana jest na części Wisły w granicach b. zaboru pruskiego dla przepływu normalnego, 400—500 m³ s.

Gdy przychodzą miesiące o przepływach mniejszych — koryto rzeki już zregulowanej przedstawia się nie lepiej, niż w częściach rzeki, znajdującej się w stanie dzikim.

Wtedy głębokości Wisły Pomorskiej nie są większe, niż głębokości pomiędzy Modlinem i Toruniem.

Wobec tego wysunięto potrzebę powtórnej regulacji Wisły Pomorskiej, na małą wodę, — oraz przewidziano taka podwójną regulację również w projekcie regulacji części średniej Wisły.

Tylko dla Wisły Pomorskiej wymagałoby to dodatkowego wydatku kilkudziesięciu miljonów złotych.

Można jednak zapobiec temu przez urządzenie sztucznego zasilania rzeki, dostatecznie obfitego, ażeby utrzymać przepływ na Wiśle Pomorskiej nie niżej objętości 400 m³ s.

Przykłady sztucznego zasilania rzeki istnieją oddawna na górnej Wołdze i na górnej Missisipi i dają tam wyniki dodatnie.

W ostatnich czasach w Niemczech zbudowano szereg zbiorników o ogólnej objętości 200.000 000 m³ dla zasilania Odry.

Sztuczne zasilanie nie wyklucza potrzeby regulacji ani doraźnej pomocy żegludze za pomocą robót bagrowych. Ułatwia im jednak ogromnie zadanie.

U nas w ostatnich czasach wysunięty został projekt wielkiego zbiornika, o pojemności 500.000 000 m³ na grupie jezior na Polesiu w okolicy Włodawy (jez. Świteź i inne) na prawym brzegu Bugu. Powierzchnia tego zbiornika wyniesie ok. 140 km², z czego 65 km² przypada na jeziora, reszta — przeważnie na bagna.

Zbiornik pozwoli utrzymać w latach średnich minimalny przepływ Bugu koło Małkini w wysokości 110 m³ s., a przepływ Wisły w Toruniu na wysokości 400 m³ s.

Zasilanie odbywałoby sie średnio około 100 dni w roku, podnosząc w tym czasie stan wody na Wiśle w Toruniu od 0 do 50 cm. nad stanem, jaki byłby bez zasilania.

Koszt budowy zbiornika nie przeniósłby 30 milj. zł. Przyjąwszy pod uwagę, że dzięki temu około 390 km. Wisły i 440 km. Bugu czyli razem 800 km. rzek otrzymałoby znaczne polepszenie warunków żeglowności, — widzimy, że wydatek ten wyniósłby nie więcej jak 38.000 zł. na km., — dając stosunkowo znaczne zwiększenie głębokości. Jednocześnie wydatek ten czyni zbędną regulację dolnej i średniej Wisły na małą wodę, — t. j. daje oszczędność na regulacji parokrotnie wyższą od kosztów urządzenia zbiornika.

Oprócz tego należy zauważyć, że zbiornik, wyrównując przepływ w projektowanym kanale roboczym Bug — Wisła, — pozwala na wyzyskanie przy nadzwyczaj dogodnych warunkach znacznej energji wodnej dla elektryfikacji Warszawy (oczem p. niżej *).

Należy tu jeszcze dodać, że aczkolwiek projektowane w Karpatach zbiorniki (w Porąbce i inne) będą nader pożyteczne i mogą zwiększyć ogólny rozporządzalny dla zasilania Wisły zapas wody, — to jednak trzeba przyjąć pod uwagę, że zbiorniki te są stosunkowo niewielkie i drogie (Porąbka 30.000.000 m³, koszt 20.000.000 zł.) i że ich głównem przeznaczeniem jest zabezpieczenie od powodzi. Z reguły więc powinny stać one puste, i zaraz po napełnieniu — być opróżniane, bez względu na te lub inne potrzeby żeglugi na Wiśle. Wobec tego wielki zbiornik, przeznaczony jedynie dla zasilania rzeki w czasach niskich stanów, — jest niezbędny.

Ministerstwo R. P. zdecydowało już wykonać szczegółowy projekt tego zbiornika.

(Dok. nast.) *T. T.*

*) Szczegółowsze dane w sprawie urządzenia zbiornika koło Włodawy umieszczono w Nr. Nr. 9 i 10 „Czasopisma Technicznego" z r. 1929 w artykule inż. T. Tillingera „Sztuczne zasilanie Wisły".

PORT W KRAJU BEZ MORZA

Bratislava, stolica dzisiejszej Słowacji, jest niezmiernie ciekawem i charakterystycznem miastem. Na wyniosłem wzgórzu zdala widnieją wysokie, prostopadłe ściany ruin zamku, zniszczonego przez wojska napoleońskie, do którego wiedzie droga przez wąskie uliczki, pełne zakamarków, o domkach przybudowanych do dawnych murów. Stare, zbutwiałe ganki, na których suszy się bielizna, wąskie okienka, z których przeziera bieda i nędza, a z których roztacza się godny zazdrości widok na wspaniały Dunaj. Tu i owdzie mansardowe dachy i facjatki, nad któremi fruwają gołębie.

Do zamku przechodzi się przez starą, gotycką wieżę z czasów króla Macieja Korwina. W bramie stoi czechosłowacki żołnierz w pełnym, pokojowym rynsztunku, który broni groźnie wstępu na zamek jedynie ludziom, niekupującym biletów wstępu. Po załatwieniu tej prostej i taniej formalności, dalsza droga jest wolna. Poza ruinami zamku, których zwiedzać nie można, bo grożą zawaleniem, są tam koszary, których zwiedzać nie warto, bo wszystkie koszary, które budowali Węgrzy czy Austrjacy, są do siebie podobne. Zrozpaczony turysta załamuje ręce, poco się tu wydrapał, wnet jednak uspakaja się, bo ze wzgórza zamkowego roztacza się najpiękniejszy widok na miasto i okolicę.

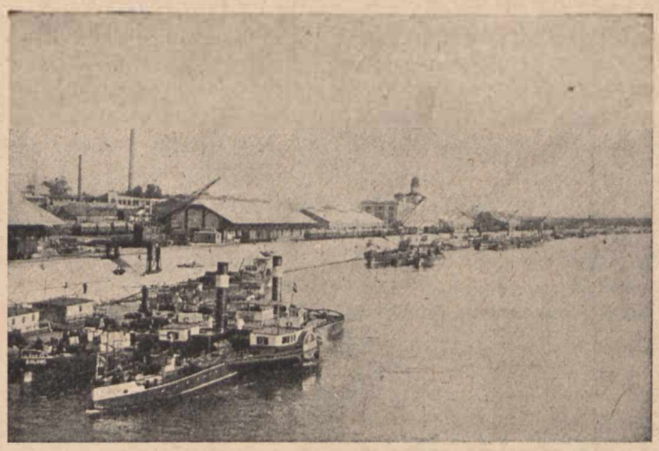
Bratislava (po niemiecku Pressburg, po węgiersku Pozsony) jest miastem pięknego, szlachetnego baroku. Całe prawie śródmieście, pełne starych, wężowych uliczek, posiada dużo ładnych i charakterystycznych budynków w tym stylu. Hełm starej wieży św. Michała, wspaniały pałac prymasowski, w którym zawarto pokój pressburski, liczne kościoły, nawet pałac ks. Sułkowskiego koło katedry, reprezentują godnie barok. Gotycka jest tylko katedra ze zmienioną później brzydką wieżą i gotycki jest stary, ponury gmach ratusza, gdzie mieści się wcale zajmujące muzeum miejskie. Z różnych stron wzgórza zamkowego widać całe miasto, jak na dłoni, przecięte od południa szeroką wstęgą modrego Dunaju. Jedyną arterją komunikacyjną, łączącą miasto z przeciwległym brzegiem Dunaju, jest wspaniały, żelazny most, przez który przechodzi kolej i tramwaj. Należy zaznaczyć, że pod Bratislavą Dunaj rozgałęzia się na dwie części: na wielki Dunaj i na mały Dunaj, który, łącząc się pod Komarnem z wielkim Dunajem, tworzy dużą wyspę o długości około 70 kilometrów, a szerokości około 20 kilometrów, zwaną „Wielkim Ostrowem Żytnim", która jest najurodzajniejszą częścią Słowacji.

W południowo-wschodniej części Dunaju, w odległości kilometra od centrum miasta, widnieją zdala rozległe budynki i magazyny portu bratislawskiego.

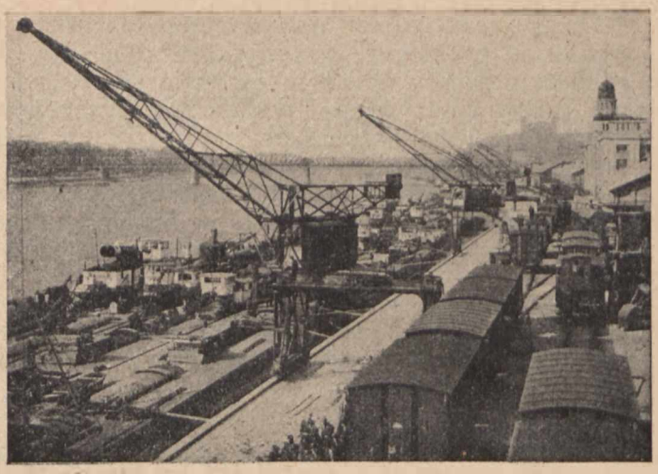
Cała długość wybrzeża portowego wynosi 3.530 metrów. Użytek wodny portu obejmuje obszar 23.2 hektarów. Port składa się z dwóch wykopanych sztucznie basenów, przedzielonych wybudowanem kamiennem wybrzeżem, długości 1.600 metrów. Całkowita powierzchnia portowego obszaru, łącznie z budynkami, magazynami, składami i urządzeniami kolejowemi wynosi 732 ha, przyczem baseny portowe, jak również port na zewnątrz rzeki, mogą pomieścić 370 statków.

Port bratislawski posiada dotąd 13 magazynów, opatrzonych rampami, pod które mogą podjechać towarowe wagony, przy-

Zamek w Bratislavie.



Port w Bratislavie. Urządzenia portowe.



Wschodnia część portu w Bratislavie.

czem kryta dachem powierzchnia magazynów obejmuje 22.500 m², powierzchnia zaś wolnych składów bez dachu 22.600 metrów kw. Urządzenia mechaniczne do przeładowywania towarów składają się: z dwóch ruchomych, mostowych dźwigów i 9 zwykłych dźwigów, zdolnych do podnoszenia od 2 do 4 ton, zbożowego elewatora z automatyczną wagą i zbożowego exhaustora, ze stacji pomp do czerpania ropy i olejów mineralnych ze statków do cystern wagonowych i ze stacji węglowej dla parowców. Urządzenia te są poruszane przy pomocy elektrycznego prądu, który obsługuje rocznie 900.000 ton towaru W budowie znajdują się trzy nowe magazyny, z tych jeden żelazno-betonowy o pojemności 600 wagonów, urządzony według najnowszych wymogów, przeznaczony będzie dla towarów sypanych.

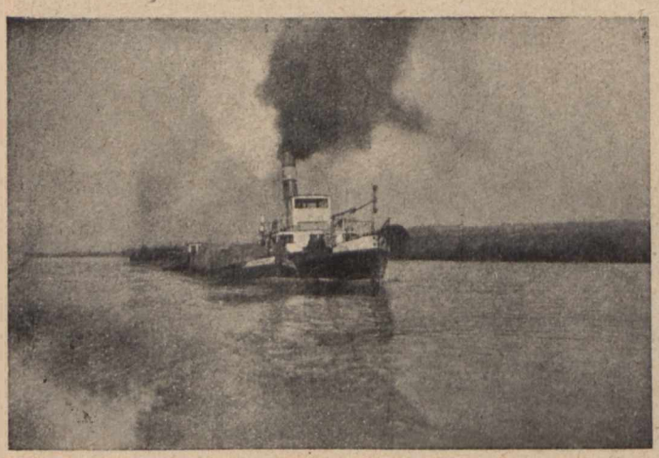
Port posiada oczywiście własną kanalizację, wodociągi, oświetlenie elektryczne i własną sieć kolejową, której długość wraz z kolejami dojazdowemi wynosi 42 kilometry. Wydatki inwestycyjne na port bratislawski do końca roku 1928 wynoszą 80 miljonów koron czeskich.

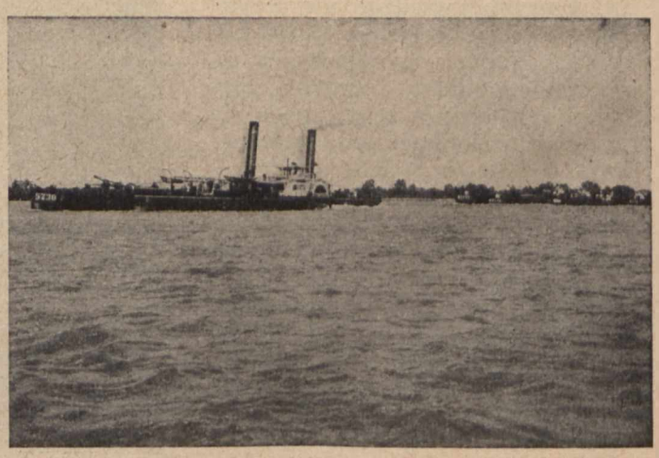
Tabor rzeczny portu składa się z 149 jednostek, a mianowicie z 2 parowców osobowych, 9 parowców holowników, 4 parowców towarowych, 6 motorowych łodzi towarowych, 127 towarowych barek i 1 elewatora, będących własnością Czechosłowackiej Akcyjnej Spółki Dunajskiej Żeglugi w Bratislavie, mających zdolność jednorazowego przewozu 83.321 ton.

Według statystyki, prowadzonej w porcie, towarów importowanych do Polski przez Bratislavę w roku 1928 wysłano ogółem 2.988.074 kg, z czego tytoniu 1.227.098 kg, suszonych śliwek 1.586.631 kg, powidła 20.895 kg, wina 7.778 kg, smarów 10.000 kg, i t. d.

Natomiast towarów, eksportowanych z Polski, przeszło przez port bratislawski znacznie więcej, bo 34.340.218 kg, z czego żelaznych towarów 4.136.158 kg, sukna 113.871, tekstylnych towarów 384.344 kg, chemikaljów 67.673 kg, soli 1.300.000 kg, parafiny 20.320 kg, rudy cynkowej 3.221.750 kg, polnych plonów 41 tys. kg, ubrań 96.596 kg, benzyny 15.000 kg, węgla 22.962.500 kg, koksu 1.968.000 kg, skór i sierści 8.870 kg i różnych innych towarów 4.136 kg.

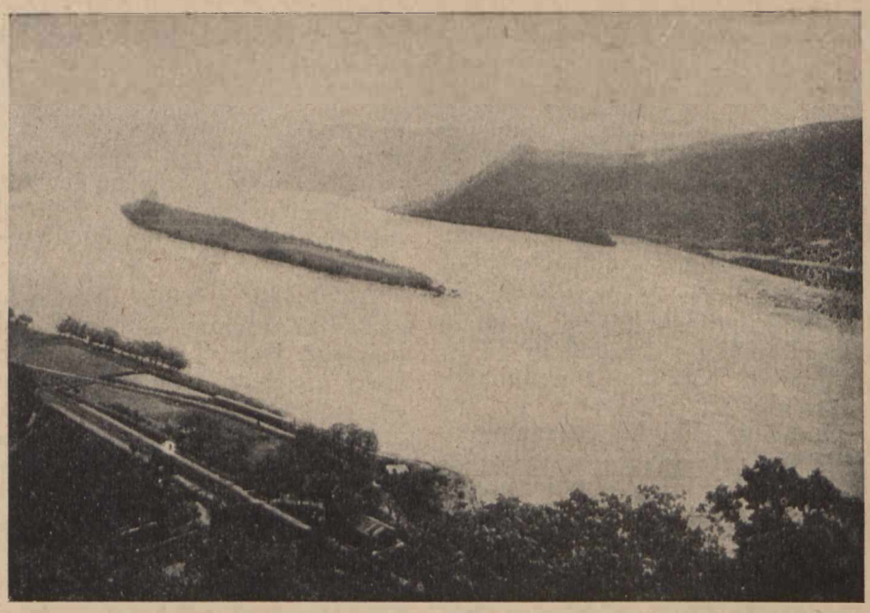
Chcąc zrozumieć znaczenie portu bratislawskiego, należy wyjaśnić, że Czechosłowacja, jako kraj pozbawiony morza, uważała za swój obowiązek i potrzebę państwową wykorzystać żeglugę na Dunaju na odcinku długości 172 kilometrów, tworzącym naturalną granicę między Czechosłowacją a Austrją i Węgrami, pomimo, iż odcinek ten rzeki od ujścia Morawy aż do ujścia do Dunaju Ipoli należy do najcięższych i najtrudniejszych dla normalnej żeglugi. Mimo to, dzięki energicznym i planowym pracom





Holowniki na Dunaju.

regulacyjnym, udało się usunąć wszystkie przeszkody po rocznym blisko zamknięciu żeglugi na Dunaju (od końca 1918, do końca 1919 roku). Po jej otwarciu przekonano się, że dotychczasowe porty na tym odcinku rzeki w Bratislavie i w Komarnie nie odpowiadają swemu zadaniu. W czasie przedwojennym oba te porty posiadały nieznaczne place przeładunkowe i ruch towarowy nie przekraczał 20.000 do 40 tys. ton rocznie. Dlatego musiano je odpowiednio przebudować i urządzić, by mogły spełniać obecną swą rolę, gdy stały się kolosalnemi stacjami ruchu tranzytowego między morzami Północnem i Bałtyckiem, a morzem Czarnem. Znaczenie tych portów wzrasta prawie z każdym rokiem w miarę ulepszeń ich urządzeń mechanicznych, przyczem należy zaznaczyć, że na port w Komarnie do roku 1928 inwestowano 35 miljonów, a więc mniej, niż połowę tego, co na port bratislavski, a jednak port komarneński, jako położony na głównej arterji komunikacyjnej między północno-wschodniemi, a południowo-zachodniemi obszarami Europy, w miejscu, gdzie już żegluga na Dunaju w kierunku Węgier nie przedstawia najmniejszych trudności, ma przed sobą jeszcze większą przyszłość, jako port tranzytowy, niż port bratislavski. Dlatego też widocznie w przewidywaniu tego fabryka Pilzneńskiej „Skody" tam założyła warsztaty statków parowych i łodzi motorowych, zaopatrując całą żeglugę na czechosłowackim Dunaju.

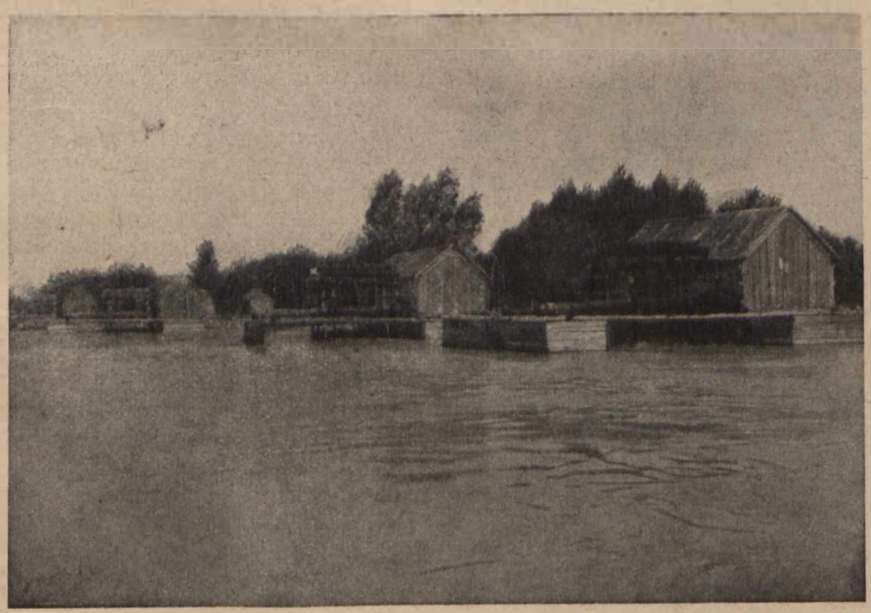


Widok na Dunaj i wyspę Helemba.

Przez port w Komarnie przechodzi również dużo towarów polskich. Oto niektóre dane, dotyczące wywozu polskiego węgla przez ten port. W r. 1926 wywieziono 228.882 ton węgla, 12.544 ton koksu i 4.876 ton brykietów. W r. 1927 wywieziono 416.615 ton węgla i 12.219 ton koksu, w roku 1928 wywieziono 522.173 ton węgla, 14.772 ton koksu i 632 ton brykietów. Wywóz węgla czechosłowackiego i niemieckiego przez ten port jest znacznie mniejszy, niż polskigo, bo w r. 1928 wywieziono węgla niemieckiego 1.123 ton i koksu niemieckiego 24.778 ton, węgla zaś czechosłowackiego 7.338 ton i koksu czechosłowackiego 37.624 ton. Ogółem przez port ten przewieziono w 1928 r. 608.604 ton węgla i koksu, z czego polskiego węgla, koksu i brykietów 537.577 ton.

Dla ułatwienia żeglugi na Dunaju między Bratislavą a Komarnem założono z dużym nakładem kosztów wodny telefon, obsługiwany przez 13 stacyj, które dają relacje o stanie wody.

Podobnie jak u nas w Poznaniu i we Lwowie, w Bratislavie co roku odbywają się międzynarodowe targi dunajskie (w r. 1929 od 25 sierpnia do 3 września). Plac wystawowy znajduje się w porcie. Targi obejmują 15 grup przemysłu, łącznie z wystawą szkół zawodowych, urządzaną przez Ministerstwo Oświaty, celem okazania postępu i nowych zdobyczy w przemyśle szklarskim, garncarskim, drzewnym, zabawkowym i biżuteryjnym. Targi te cieszą się dużem powodzeniem i jako wystawcy biorą w nich udział prawie wszystkie narody europejskie, a nawet Afryka, Chile, Indje, Kanada i t. d. Przeglądając przewodnik po targach z 1928 r., znalazłem tylko 2 polskie nazwiska wystawców: Bugajskiego w Katowicach, który wystawił rzemienie i inż. Spizy z Krakowa, który pokazał drożdże. Jak na Polskę, to zamało. Przecież jesteśmy najbliższym sąsiadem Czechosłowacji i swego przemysłu nie potrzebujemy się wstydzić, jak to dowiodła P. W. K. w Poznaniu. *S. R.*



Młyny wodne w Doborgáz.

POD JUTLANDEM

(NOWELA)

„Allo, Allo", „Iron Duke" do „Invicible", 31.V.1916, g. 16 m. 4. Admirał głównodowodzący do kontradmirała dowodzącego trzecią eskadrą krążowników: — Podtrzymać natychmiast walczącą z nieprzyjacielem flotę krążowników bojowych. O g. 15 m. 50 znajdowała się ona pod 56° 53' N. i 5° 31' E. Kierunek południowowschodni".

Gong przedziału maszynowego zadźwięczał donośnie. Strzałka tarczy telegraficznej przesunęła się z podziałki „trzy czwarte", na podziałkę „pełny". Natychmiast starszy maszynista James Clark przełączył dwie małe dźwignie i przekręcił kółko regulatora. „Invincible" (Niezwyciężony) — krążownik bojowy Jego Królewskiej Mości, — ruszył szparko na spotkanie wroga. Wślad za nim podążyły dwa okręty siostrzane „Inflexible" i „Indomitable", oraz lekki krążownik „Chester". Straż przednią dywizji stanowiły cztery torpedowce i krążownik „Canterbury".

Od kwadransa flota krążowników wiceadmirała Beatty walczyła z całą niemiecką armadą. Wciągnięta w bój z dwudziestokrotnie silniejszym przeciwnikiem, goniła resztkami sił. Admirał Jellicoe, wiedząc, że ciężkie pancerniki brytyjskie nie zdążą na czas, aby wyratować Beatty'ego z opresji, pchnął narazie na pomoc trzecią eskadrę kontradmirała Hooda.

Ale o tem wszystkiem James Clark, starszy maszynista na H. M. S. „Invincible", nie miał pojęcia. Poprzedniego dnia o g. 21, flota brytyjska wyruszyła nagle na morze w nieznanym kierunku, i od tej chwili on Clark, tkwił prawie bez przerwy przy swych dźwigniach, kółkach i manometrach.

Przedział kierownictwa maszyn, skąd ujarzmiano owe kilkadziesiąt tysięcy koni parowych, nadających olbrzymiemu okrętowi chyżość pośpiesznego pociągu, — był to duży poprzeczny tunel, którego jedną ścianę obejmowały przyrządy kierownicze: kółka, dźwignie, manometry, wskaźniki, zegary. W środku, nawprost wielkiej tarczy telegrafu maszynowego, mieściło się wysokie siodełko, na którem właśnie siedział Clark, obejmując wzrokiem cały przedział. Sześciu pomocników uwijało się nieco niżej, a w górze po żelaznej galerji przechadzał się dyżurny inżynier, niby kapitan oddzielnego okrętu.

Zadzwonił telefon: Ile na logu? — 27 węzłów — brzmiała odpowiedź. Rekord. Przy tej szybkości niedługo dosięgniemy wroga.

James Clark, siedząc na swym siodełku i instynktownie wodząc okiem po manometrach i wskaźnikach, myślą był jednak zupełnie gdzieindziej. Wczoraj właśnie, przed samym wyjazdem, otrzymał list od Daisy, czarnowłosej i niebieskookiej dziewczyny, tancerki w słynnej trupie Tillers-girls; James kochał Daisy jeszcze z lat dziecinnych, kiedy to bawili się oboje w ogródkach Kensingtonu. Ona — córka obarczonego liczną rodziną wyrobnika, on — syn ubogiej sklepikarki. Potem los ich rozdzielił; Daisy została oddana do trupy tancerek, a James wstąpił jako praktykant do zakładu mechanicznego. Spotkali się dopiero po kilku latach w rodzinnym Londynie i James aż oniemał z podziwu nad pięknością swej przyjaciółki. A jak tylko przyszedł do siebie, to jak prawdziwy Anglik, natychmiast zaproponował jej małżeństwo. Miał dość dobrze płatne stanowisko mechanika w dokach okrętowych, oraz trochę uciułanej gotówki, przyszłość więc była zapewniona. Ale Daisy parsknęła śmiechem na jego propozycję. Ona — tancerka, która święciła już triumfy w pierwszorzędnych music-hallach Londynu i Paryża, ona najpiękniejsza z całej trupy Tiller-girls, miałaby poślubić jakiegoś tam mechanika. Przecież o jej względy ubiegali się gentlemani obydwóch stolic. Nie — niech James osiągnie jakieś wybitne i intratne stanowisko, niech stanie się sławny, a wtedy zobaczymy; wspomnienia z lat dziecięcych są wszak tak słodkie...

Chłopiec miast rozpaczać, wziął się odrazu do dzieła: postanowił poprostu stać się sławny. Gdzież łatwiejsza droga do sławy, jak nie w marynarce? James wstąpił do szkoły podoficerów-mechaników i uczył się gorliwie. Odbył kilka podróży, zdobył dużo wiedzy i doświadczenia, awansował. Ambicją jego było zostać oficerem, bo sądził, że to już wystarczy, aby Daisy zgodziła się na małżeństwo. Widywali się od czasu do czasu i dziewczyna dość wdzięcznym okiem patrzała na przystojnego i zgrabnego marynarza. James za każdym razem przywoził jej egzotyczne podarki, czasami nawet dosyć cenne. Daisy odpłacała mu drobnemi upominkami, przebywała chętnie w jego towarzystwie, ale oddawna zapomniała o małżeństwie. Jakto, ona — gwiazda całej trupy, miała zostać żoną jakiegoś tam mechanika. Nigdy!

Wybuchła wielka wojna. Podczas kiedy Daisy tańczyła w paryskim Moulin Rouge, James, zaokrętowany na krążowniku „Invincible", rozpoczął kampanię. Pisywali do siebie bardzo często. Daisy żal było towarzysza z lat dziecinnych, włóczącego się gdzieś po dalekich morzach, w ciągłem niebezpieczeństwie. A kiedy po bitwie Falklandzkiej, James otrzymał urlop i przybył do Londynu wielka „star" baletowa przyjęła go mile i serdecznie. Byli nawet razem na jakiejś skromnej kolacyjce w okolicach Picadilly, a choć dziewczyna dziwnie była roztargniona i na jego nieśmiałe wzmianki o przyszłości, dawała wymijające odpowiedzi, niemniej jednak James powrócił na okręt wesół i zadowolony. W głowie nie mogło mu się pomieścić, żeby Daisy nie chciała zostać jego żoną. To tylko taka dziewczęca chytrość — myślał sobie.

Podczas następnego urlopu nie udało mu się spotkać Daisy, trupa jej bowiem wyjechała na występy do Francji. Markotny, skrócił urlop i powrócił wcześniej na okręt, ku ogólnemu zdziwieniu swych wszystkich kolegów. Ale wnet listy Daisy przywróciły mu dobry humor. Opisywała malowniczo podróż, występy, powodzenia sceniczne, francuskie obyczaje, intrygi koleżanek i t. d. — Ot i wczoraj, na parę minut przed odjazdem, James otrzymał list w pachnącej, różowej kopercie. Otworzył go zaraz, wtedy właśnie nastąpił alarm i odjazd. Zaabsorbowany służbą, lub otoczony kolegami, nie znalazł jed-

nak od tej pory chwilki wolnego czasu, aby list spokojnie przeczytać.

Ocknąwszy się z zadumy, James spojrzał instynktownie na wielki zegar. Była godzina 17.30. Statek, pędząc naprzód całą siłą pary, dygotał rytmicznie, olbrzymie turbiny pracowały bez zarzutu. — Burns — zawołał swego pomocnika — zastąp mnie tu chwileczkę, pójdę coś przekąsić.

W kącie przedziału maszynowego była przegródka, służąca personelowi do krótkiego wypoczynku, z chwilą bowiem zamknięcia przegród hermetycznych, opuszczanie stanowisk było surowo wzbronione. Od południa, wobec spodziewanego spotkania, obie wachty były na służbie i Jamesowi słusznie należała się chwila wytchnienia.

Posiliwszy się nieco, James poczuł nieprzepartą chęć przeczytania listu od Daisy. Obejrzał się, czy nikt go nie śledzi, wyciągnął list z kieszeni i, zbliżywszy go do żarówki, rozpoczął lekturę. Po kilku zwykłych zdaniach, list brzmiał jak następuje: — „Dear James. To, co ci teraz napiszę, będzie może trochę przykre dla ciebie, ale jako mój prawdziwy przyjaciel, powinieneś się przecież cieszyć mojem szczęściem. Muszę ci wyznać, że wychodzę zamąż. Poznałam w Paryżu jednego z oficerów naszej misji morskiej — komandora barona Reuthera. Zakochał się i poprosił o moją rękę. Przyjęłam bez wahania, bo choć to człowiek starszy, ale wykwintny, bogaty i na wysokiem stanowisku. Nie kocham go wprawdzie (tobie mogę to powiedzieć), ale w życiu nie można się powodować samymi sentymentami. Przypuszczam, że mnie zrozumiesz i ucieszysz się bardzo, dowiedziawszy się, że twoja towarzyszka zabaw zostanie Lady Reuther. Ślub weźmiemy zapewne w końcu lipca i mam nadzieję, że będziesz na nim obecny. James drogi, jeśli żywiłeś kiedy dla mnie jakieś gorętsze uczucie, proszę cię, dla twego i mego spokoju, wybij je sobie z głowy. Nie jesteśmy dla siebie stworzeni: tobie trzeba żony dobrej, skromnej, gospodarnej, pracowitej. Jabym taką być nie potrafiła, więc może to i lepiej. Nie miej do mnie urabom ci przecież żadnych formalnych obietnic nie czyniła, i nie oszukiwałam cię nigdy. Bądź zdrów drogi przyjacielu, i Cheer up. — Daisy".

Gong telegrafu maszynowego przywołał Jamesa do przytomności. Chwilę tylko wirowały mu w oczach żarówki i tarcze, a rytm maszyn statku pulsował w skroniach. Obowiązek! — magiczne słowo, stawiające na nogi czasem nawet ludzi nawpół umarłych. Telefon inżyniera zadzwonił raz i drugi, strzałka telegrafu skoczyła na „pół", potem znów na „pełny", gong brzmiał coraz częściej. Snać na górze zmieniono kurs eskadry. Naczelny inżynier przebiegł po galerji, kierując się ku turbinom. Gorąco było nieznośnie. Mimo wentylatorów żar przenikał aż do przedziału kierowniczego.

James odsunął Burnsa i wskoczył na swe siodełko. Zegar wskazywał godzinę 17.40.

„Allo, Allo. Dowódca 3-ej eskadry do podwładnych jednostek: 31.V-16 g. 17 m. 55. Rozpocząć akcję zaczepną. Otworzyć ogień. Dystans 13.000 yardów".

Światło w żarówkach lekko zadrżało. Zawibrowały, dźwięcząc metalicznie, ściany przedziału. Odgłos potężnej salwy, danej z ośmiu 12-calowych dział „Invincibla", doszedł, mimo hermetycznego zamknięcia, aż do wnętrza okrętu, budząc niesamowite echa. Zaczyna się — pomyślał James. Był dziwnie spokojny i obojętny na wszystko dokoła. Uważał tylko, aby należycie pełnić swą powinność.

A tymczasem w górze rozszalało się istne piekło. Kilkadziesiąt stalowych olbrzymów prażyło do siebie z armat i rur torpedowych. Okręty admirała Beatty były w odwrocie. Hood przybył w samą porę, by je uratować od klęski. Okręty niemieckie admirała Hippera, dotychczas zwycięskie, zaczynają cofać się pod osłoną dział własnych pancerników. Już „Wiesbaden" tonie, a „Lützow", okręt admiralski, ciężko uszkodzony opuszcza linję bojową. Z mostku krążownika „Invincible", admirał Hood osobiście kieruje akcją. „Prędzej strzelać, — woła do oficera kierującego ogniem artylerji okrętowej, — wszystkie wasze pociski trafiają!" [1]) — W tejże chwili salwa krążownika „Derfflinger" trafia w „Invincible", na wysokości środkowej wieżycy.

Była godzina 18 m. 30, kiedy James Clark poczuł dwa uderzenia. Najprzód lżejsze, zaraz potem drugie silniejsze. W chwilę później ogłuszający huk wstrząsnął całym okrętem. Wszystko wokoło zawirowało, poczem rozległ się brzęk tłuczonego szkła i światło elektryczne zgasło. Świeciły tylko nafosforyzowane tarcze manometrów. W mdłym ich blasku widać było biegających tu i ówdzie ludzi. Wysadzony ze swego siodełka James, ogłuszony i potłuczony, znalazł się na stalowej podłodze przedziału, która nagle przyjęła skośne położenie. Włączyć światło ratunkowe! — rozległ się głos inżyniera. James pobiegł ku drzwiom, ale w tejże chwili poczuł, że brodzi w wodzie. Całe jej strumienie wlewały się przez tuby wentylatorfów, przesiąkały pod ścianami, ciekły wzdłuż tablic kontrolujących. Nachylenie podłogi stawało się coraz większe, tak że James musiał się uczepić jakiejś klamry. Kilku marynarzy przebiegło po galerji. Nagle podłoga stała się ścianą, a ściana podłogą. Woda z pluskiem przelewała się z kąta w kąt.

Trwało to kilkadziesiąt sekund, które wydawały się wiekami. Niewiadomo jakim cudem, James znalazł się nagle na schodni, prowadzącej do galerviki inżyniera. Tysiące młotów biło mu w uszach, pierś ledwo chwytała ścieśnione naporem wody powietrze. Wtem z głuchym trzaskiem pękła potężna, z płyt stalowych zbita, ściana przedziału i całe katarakty wody lunęły do wnętrza. Porwany wirem James stracił przytomność.

Ocknął się, uderzywszy ramieniem o coś twardego. Poczuł nieznośny ból, jednocześnie zaś ujrzał, że pływa pośród szczątków rozbitego okrętu. Opodal walczyło z falami kilku ludzi, tuż obok zaś pływała wielka skrzynia kuta mosiądzem, służąca do przechowywania sygnałów: ta właśnie skrzynia musiała go uderzyć.

Po chwili, wyniesiony na grzbiet fali, usiłował rozejrzeć się wokoło, ale dostrzegł tylko potężne kłęby dymu, wśród których łyskał raz po raz ogień armatni. Potem znalazł się w wodnej dolinie, między dwoma grzbietami fal i poczuł, że tonie. Dziwnym trafem nie sprawiało mu to specjalnej przykrości. Czuł, że drętwieje, że opuszczają go siły, a ogarnia jakiś miły i kojący bezwład.

[1]) Historyczne.

Wtem ktoś chwycił go za rękę. Ujrzał wykrzywioną z bólu i wysiłku ludzką twarz i rękaw z czterema galonami. Poszli obaj na dno. Gdy wypłynęli wspólnym wysiłkiem, znaleźli się tuż przy owej sygnałowej skrzyni. Oficer, starając się przekrzyczeć szum fal i odgłos kanonady, dał do zrozumienia, że należy się tej skrzyni uczepić.

James nagle ocknął się z apatji. Obowiązkiem człowieka i marynarza było ratować drugiego człowieka i przełożonego. Mimo szalonego bólu w boku i ramieniu, dopłynął do skrzyni i przyciągnął ją do miejsca, w którem przed chwilą fala pokryła oficera. Gdy ten wypłynął, James chwycił go za rękę i posunął aż do umieszczonej z boku żelaznej antaby. Oficer uchwycił się jej kurczowo i chwilę dyszał ciężko, wypluwając z siebie wodę. James przepłynął na drugą stronę skrzyni, obawiając się, iż nierówno obciążony pływak łatwo się wywróci. Tu jednak antaby nie było, a tylko dwoje uszu do przeciągania linki: można w nie było conajwyżej założyć palce. James zrobił to właśnie w chwili, gdy skrzynka, pociągnięta ciężarem komandora, groziła już wywróceniem. Ale utrzymać się w takiej pozycji było niemożebnością. James poczuł, że mdleje. Ostatkiem sił, trzymając się wciąż jedną ręką skrzyni, ściągnął ze siebie skórzany pasek od spodni, poczem przewlókł go przez ucho od linki. Drugi koniec przeciągnął sobie pod pachami i spiąwszy klamrę, zawisł po szyję w wodzie. Równowaga była osiągnięta. — Byle tylko komandor wytrzymał — pomyślał sobie, tracąc przytomność...

* * *

Szalupa krążownika „Canterbury" wyłowiła już o zmroku obu rozbitków. Komandor był jeszcze przytomny, ale James dawał już tylko słabe oznaki życia. Przeniesiono obu do lazaretu. Okazało się, że oficer odniósł lekkie obrażenia, natomiast James miał złamane ramię, szereg ogólnych potłuczeń i ranę w boku, spowodowaną uderzeniem o jakiś wystający kawał pancerza. Stracił też sporo krwi, a w rany i ranki wżarła się morska woda, powodując ropienie. Chirurg kiwał nad nim głową z zatrasowaniem, a na pytanie komandora, który żywo interesował się losem swego zbawcy, odpowiedział tylko wzruszeniem ramion.

W białym szpitalu morskim w Sherneess złożono rannych w bitwie pod Jutlandem. James odzyskawszy na drugi dzień przytomność i dowiedziawszy się, gdzie się znajduje, nie okazał żadnego wzruszenia. — Czy ten komandor, którego uczepiłem przy skrzyni ocalał?—zapytał. Otrzymawszy odpowiedź twierdzącą, zapytał jeszcze o rezultat bitwy. Ten był dla Wielkiej Brytanji niezbyt pomyślny. Wprawdzie po nadejściu pancerników admirała Jellicoë, Niemcy zostali z ciężkiemi stratami odparci i uciekli pod osłoną swych portów, jednakże zwycięstwo to kosztowało Anglję 115.000 ton zatopionych okrętów i blisko 7.000 istnień ludzkich. Niemcy stracili 61.000 ton i 2.000 ludzi. Plac boju pozostał przy flocie brytyjskiej.

— — — — — — —

James leżał na swem szpitalnem łożu i cierpiał strasznie. Skomplikowane zabiegi chirurgiczne nie były w stanie uratować mu życia. Mimo starań lekarzy, śmierć stanęła u wezgłowia mechanika.

Któregoś dnia odwiedził go komandor. Poza słowami pociechy, którym James zresztą nie wierzył, przyniósł mu obietnicę, że otrzyma „Military Cross". — Dasz go mojej matce, Panie, — odpowiedział cicho, — niech wie, że spełniłem swój obowiązek.

Nazajutrz w towarzystwie komandora przyszła młoda, piękna kobieta. Narzeczona chciała podziękować marynarzowi za ocalenie swego przyszłego męża. Z bukietem narcyzów w drobnej rączce, podeszła do łóżka, na którem leżał James. Położyła kwiaty na kołdrze i usiłowała dojrzeć twarz rannego. Ale z pod kompresów i bandaży wyglądały tylko płonące gorączką oczy i sine, suche usta. Wtedy wzrok pięknej damy padł na umieszczoną nad łóżkiem tabliczkę:

James B. Clark, st. maszynista
H. M. S. Invincible.

Krzyk Daisy (ona to była bowiem) usłyszano zapewne na drugim brzegu Tamizy. Cały szpital zbiegł się do sali, w której leżał James. Ale surowy rozkaz dyżurnego lekarza, wnet usunął ciekawych. Nawet komandor cofnął się dyskretnie, upewniwszy się wprzódy, że Daisy staraniem dwóch pielęgniarek, przyszła już do siebie.

Rozmowa Jamesa i Daisy długa nie była. Stojąca u łoża maszynisty śmierć zdawała się liczyć minuty i sekundy. Z właściwą konającym jasnością umysłu, James odgadł, że uratowany przezeń komandor, był właśnie narzeczonym Daisy. Przypomniał sobie, że oficer ów przybył na okręt tuż przed samym odjazdem, podobno z jakąś specjalną misją.

— Nie powiedział ci mego nazwiska, — mówił słabym głosem James — bo nie przywiązywał doń wagi. Chciał poprostu, abyś podziękowała człowiekowi który go ocalił, a z nim razem wasze szczęście. To gentleman. Obawiam się, że gdybyś zgóry była wiedziała, że to ja, pewnobyś nie przyszła. A tak los, skądinąd okrutny, dał mi jeszcze możność oglądania po raz ostatni mego ukochanego, najdroższego skarbu. Daisy, nie myśl już o mnie i bądź szczęśliwa.

Po chwili, w przyległym pokoju, Daisy dostała ataku nerwowego. Biegała od jednego do drugiego lekarza, błagając, aby ocalili Jamesa. — On umrzeć nie może — krzyczała, — inaczej całe życie nie zaznam spokoju. Ralf, —wołała do Reuthera, — powiedz im że muszą go ocalić, inaczej nic z naszego szczęścia.

Gdy Daisy po raz drugi stanęła u wezgłowia Jamesa, ten już konał. Szklanym wzrokiem powiódł wokoło, a napotkawszy załzawione oczy Daisy ożywił się nagle. Na wargach jego wykwitł słaby uśmiech, a pochylonej nad nim sanitarjuszki doszedł szept: Daisy, moja Daisy...

Nazajutrz rano przybył do szpitala wyższy oficer, który przypiął zmarłemu „Military Cross".—Jak zwykle zapóźno,— odezwał się szeptem jakiś młody oficer. — Tak — odparł drugi, — ojczyzna nasza jest stanowczo zbyt konserwatywna. Spóźniamy się wszędzie. Jellicoë spóźnił się pod Jutlandem i flota niemiecka ocalała, a my ponieśliśmy poważne straty. W dziedzinie przemysłu i handlu ubiegnie nas Ameryka, w dziedzinie nauki — Francja, w innych dziedzinach — inne kraje.

Czas już zmodernizować trochę naszego Johna Bull'a.

— Nie mówmy o polityce — wtrącił trzeci — mamy wiosnę, czas jest piękny, mówmy lepiej o kobietach. Jak wam się zdaje, czy ta wczorajsza naprawdę tak się przejęła śmiercią tego biedaka? — Mój drogi, — odparł starszy rangą lekarz, — widać że nie znasz kobiet I(chodziło o to, czy Clark umrze, czy nie, bo i tak by zań za mąż nie wyszła. Ale obawiała się. że śmierć jego stanie na przeszkodzie jej szczęściu. Czy kto z was czytał „Historję Komiczną" Anatola France'a? Tak moi drodzy, kobiety potrafią być niezrównanemi egoistkami, a najciekawsze to, że wcale tego nie spostrzegają. Ta rozpaczała, bo czuła, że wyrzuty sumienia nie dadzą jej spokojnie poślubić Reuthera, nie przyszło jej jednak do głowy, że biedny Clark, gdyby żył, cierpiałby stokroć więcej. Wtedy uważałaby to za naturalny bieg rzeczy. Kobiety lubią, aby się dla nich poświęcać, rzadko kiedy jednak potrafią takie poświęcenie ocenić. Ale uspokójcie się moi panowie. Ona i tak o nim zapomni. Życie ludzkie jest obecnie bardzo mało warte!

* * *

Ślub komandora barona Reuthera z Daisy Barratt, odbył się w listopadzie tegoż roku w Opactwie Westminsterskiem. Panna młoda wyglądała uroczo i była niezwykle wesoła i ożywiona. Wszyscy zazdrościli komandorowi tak pięknej i rozkosznej żony...

JIM POKER.

KRONIKA

GDYNIA I WYBRZEŻE

ROZWÓJ GDYNI. — Znaczenie Gdyni, jako portu przywozowego, wzrasta z miesiąca na miesiąc. Jeszcze do niedawna nadchodziły do Gdyni statki prawie wyłącznie puste, podczas gdy obecnie w coraz większych ilościach napływają ładunki rudy żelaznej i inne. W październiku przybył do Gdyni po raz pierwszy transport kawy w ilości 308 ton bezpośrednio z Brazylji.

Gdynia zajmuje obecnie, jeśli chodzi o przeładunek towarów 5 miejsce wśród portów na Bałtyku. Niedawno założona stocznia otrzymuje coraz więcej zleceń, co świadczy również o dobrym rozwoju portu. M. inn. stocznia buduje obecnie łodzie motorowe według własnych planów. Pierwsza łódź motorowa była typu ślizgowca (dla żeglugi na rzekach). Wymiary jej 7.50 m. długości, 2 m. szerokości, zanurzenie 0,40 m. Stocznia zamierza opatentować ten typ łodzi.

CUKROWNICTWO BUDUJE WŁASNE MAGAZYNY W GDYNI. — „Gazeta Handlowa" podaje wiadomość, że na posiedzeniu w dniu 12.11 w Poznaniu nadzwyczajnego walnego zgromadzenia Związku zachodnio-polskiego przemysłu cukrowniczego zapadła m. inn. uchwała budowy własnych magazynów cukrowych w Gdyni. Spodziewane jest, że już w następnej kampanji cukrowej magazyny te będą czynne.

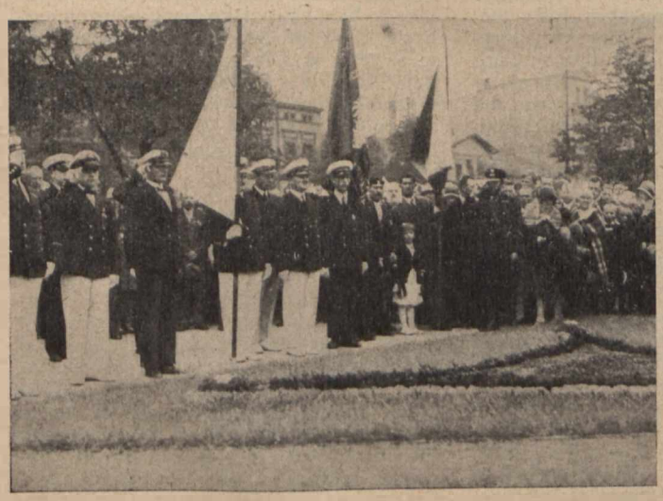
DALSZE WYDZIERŻAWIANIE GRUNTÓW W PORCIE GDYŃSKIM. — Minister Przemysłu i Handlu podpisał umowę z firmą spedycyjną „Warta" w sprawie wydzierżawienia jej terenów w porcie gdyńskim. Firma ta wydzierżawia tereny w trzech strefach. na których pobuduje składy na drobnicę, przeznaczoną na eksport.

BEZPOŚREDNIE LINJE ŻEGLUGOWE DO FRANCJI I Z PORTAMI WSCHODNIEGO BAŁTYKU. — „Żegluga Polska" rozpoczęła przygotowania do otwarcia bezpośredniej linji pasażerskiej i towarowej między Polską a Francją, oraz między Polską a portami wschodniego Bałtyku.

CZWARTY HOLOWNIK DLA PORTU GDYŃSKIEGO.—W dn. 5.12 przybył do Gdyni zakupiony w Królewcu nowy holownik dla obsługi taboru pogłębiarskiego.

Jest to czwarty i najmniejszy holownik portowy Gdyni, gdyż do istniejących „Ursusa" z 500 KM i „Tura" z 250 KM siły maszyn zakupiono miesiąc temu w Rotterdamie holownik „Wyck" o sile 350 KM.

Prócz tych holowników port gdyński posiada motorową łódź pilotową. Prywatne firmy posiadają parę holowników i kilka motorówek, pomagających przy przesuwaniu statków z miejsca na miejsce. Największy tabor pomocniczy posiada firma „Polskarob", najsilniejsze holowniki prywatne są zatrudnione przez firmy wykonywujące roboty pogłębiarskie w porcie.



Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej w Sosnowcu urządził od 8 do 15 września r. b. „Tydzień Bandery", podczas którego odbyło się szereg uroczystości. Ilustracje nasze przedstawiają złożenie wieńca na płycie Nieznanego Żołnierza. Wieniec składa w imieniu Ligi M. i Rz. Prezes Oddziału p. Rudowski.

KONTYNGENTY IMPORTOWE DLA GDYNI. — Rozporządzeniem p. Ministra Przemysłu i Handlu przyznane zostały specjalne kontyngenty dla miasta portowego Gdyni na reglamentowane towary, przyczem kontyngenty obejmują również towary z takich krajów, z któremi Polska jeszcze nie zawarła traktatu handlowego. Przyznanie tych kontyngentów ma na celu zwiększenie zainteresowania polskiego kupiectwa dla Gdyni. Zezwolenia przywozowe, zaopatrzone w warunek bezpośredniego przywozu do Gdyni mają być rozdzielane nie jak zwykle przez komisję centralną dla importu towarów, lecz na wniosek Pomorskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Grudziądzu bezpośrednio przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

PIERWSZY STATEK W DOKU. — Poświęcony 20-go w Gdyni i ustawiony w basenie rybackim dok pływający Nr. 1. Stoczni Gdyńskiej rozpoczął pracę. W sobotę wprowadzono doń O. R. P. Jaskółkę, przyczem dok funkcjonował bez zarzutu.

GDAŃSK

ROZBUDOWA PORTU GDAŃSKIEGO. — Po rozbudowaniu szeregu urządzeń w porcie gdańskim, obecnie ma być rozbudowany port wolny. Zamierzone są następujące roboty: budowa nowoczesnych składów, jak również ustawienie przy nich szeregu dźwigów i połączenie ich z torami kolejowemi. Obok wybudowanej już „Südhalle I" ma powstać drugi magazyn „Südhalle II" o powierzchni 7.500 m², wyposażony także w nowoczesne urządzenia przeładunkowe. Trzeci magazyn „Nordhalle II" ma być wybudowany po przeciwległej stronie. W związku z tem przewidziane jest przebudowanie nabrzeża na długości 450 m. i o głębokości 7 m., przy którem roboty mają być niebawem podjęte.

OŻYWIENIE OBROTÓW GDAŃSKA Z POŁUDNIOWĄ AMERYKĄ. — Między Gdańskiem a Południową Ameryką utrzymuje stałą komunikację linja „Finlandja - Południowa Ameryka". Zaznacza się ostatnio znaczne ożywienie obrotów na tej linji. M. inn. w połowie grudnia ekspedjuje tow. Bergenske parowiec jugosłowiański „Izgled" z ładunkiem 2.000 standartów drzewa do Buenos Aires. Jest to tak duży ładunek drzewa, jaki oddawna już nie opuścił portu gdańskiego.

TRANZAKCJE GDAŃSKO-SOWIECKIE NATRAFIAJĄ NA TRUDNOŚCI. — Pertraktacje między przedstawicielami Sowietów a stoczniami gdańskiemi w sprawie zamówień na statki dla Sowietów nie dały dotąd pozytywnego rezultatu. Wszystko rozbija się o trudności w finansowaniu tej budowy.

Jedna z tranzakcyj uzyskała wszakże gwarancję senatu gdańskiego. Chodzi o zamówienie, jakie otrzymała od Sowietów stocznia Klawittera. Gwarancja senatu została udzielona tylko w tym jednym wypadku.

Stocznia Schichau rozpoczęła wstępne roboty przy budowie 6 parowców rybackich, których wartość wynosi w przybliżeniu 4 miljony guldenów.

Największe i najważniejsze zamówienie, z którem Sowiety występują, obejmuje budowę 7 większych parowców pasażersko-towarowych, przeznaczonych na linje Szczecin — Leningrad, Władywostok — Szanghaj i Lena — Władywostok. Wartość zamówienia ma wynosić 6 miljonów dolarów. Przy tak wielkiej sumie dotychczas nie znaleziono zadawalającej formy pokrycia finansowego. W Gdańsku kredytu tej wysokości nie da się uzyskać. Być może, że uda się uzyskać taką gwarancję zagranicą. Pertraktacje w tej sprawie są w pełnym biegu.

ŁOTWA

PODWYŻSZENIE BUDŻETU DEPARTAMENTU MORSKIEGO. — W tych dniach minister finansów odbył naradę z dyrektorem Departamentu Morskiego w sprawie budżetu departamentu, który preliminowany był na rok przyszły w wysokości 8,7 miljonów łatów. Dotychczas budżet tego departamentu wynosił 3—4,5 milj. ł. Na konferencji zmniejszono pierwotnie preliminowaną sumę budżetu do 7 miljonów łatów. Budżet ten obejmuje m. in. wydatki na rozbudowę portu eksportowego, zakupienie lodołamacza rzecznego, budowę składów portowych, dalsze roboty pogłębiarskie i t. d. Na roboty pogłębiarskie preliminowano dotychczas po 700.000 łatów rocznie, w budżecie na rok przyszły zaś wstawiono na ten cel sumę 1.000.000 łatów.

MINY NA BAŁTYKU. — Jak donoszą pisma, w czasie ostatniej burzy na Bałtyku znowu zostało pozrywane z uwięzi szereg min niemieckich i rosyjskich, rozrzuconych na morzu jeszcze w czasie wielkiej wojny. W związku z tem żegluga w zatoce ryskiej jest połączona z dużem niebezpieczeństwem. W ostatnich czasach w krótkich odstępach po sobie morze wyrzuciło na brzegi zatoki Ryskiej 6 min. Ostatni meldunek o zauważonej minie nadszedł z Hajnasz. Minę tę, miotaną przez fale w pobliżu molo portowego, udało się unieszkodliwić.

ŁOTEWSKIE RYBOŁÓWSTWO MORSKIE. — Według informacyj wydziału rybackiego Ministerstwa Rolnictwa tegoroczne połowy morskie były pomyślne, z wyjątkiem libawskiej strefy rybackiej. Szczególnie dobre rezultaty dały połowy łososia, które w tym roku były większe o 70 proc. od połowów zeszłorocznych. Również połów sig jest o 100 proc., węgorzy o 50 proc. większy od połowów zeszłorocznych.

ZATONIĘCIE STATKU ŁOTEWSKIEGO. — Pisma donoszą o tajemniczym dramacie, jaki rozegrał się na pełnem morzu.

Kilku rybaków z wyspy Langeland napotkało na pełnem morzu mniej więcej o dwie godziny drogi od Bogenkamp zatopiony statek łotewski, z którego wystawały nad powierzchnię morza tylko maszty. Załoga jednego z niemieckich parowców, która wrak przeszukała, znalazła pod pokładem zwłoki kapitana i pierwszego oficera. Kapitan miał na głowie dużą dziurę, zaś gardło pierwszego oficera było przecięte. Dalej stwierdzono, że na statku musiała się znajdować jakaś kobieta, kilkoro dzieci i 3—4 mężczyzn, którzy opuścili prawdopodobnie statek na jednej z łodzi ratunkowych.

Ponieważ jednak łodzi takiej nigdzie na wybrzeżu nie zauważono, przeto znajdujący się w niej musieli prawdopodobnie zginąć. Zwłoki obu oficerów statku wskazywałyby na to, że na statku musiała nastąpić jakaś eksplozja, albo też, że zginęli oni w bójce. Przypuszczają, że statek zatonął w czasie silnej burzy, jaka szalała przed paru tygodniami.

FINLANDJA

FINLANDJA BUDUJE FLOTĘ WOJENNĄ. — Budowa nowych okrętów wojennych dla Finlandji została energicznie podjęta. Narazie mają być zbudowane 2 pancerniki o 4.000 ton każdy, 4 łodzie podwodne i 4 torpedowce. Pierwszy pancernik będzie gotowy w 1931 roku, pierwsza łódź podwodna ma być spuszczona na wodę na wiosnę 1930 r.

„AS PIK" W RĘKACH STRAŻY CELNEJ. — Znana, rekordowo szybka szmuglerska motorówka „Hassann Bir" wraz ze zmianą tureckiej bandery na rumuńską zmieniła nazwę — na „As de Pique". Powodzenia jednak po tej zmianie motorówka nie miała, wpadając na zatoce Botnickiej w ręce celników fińskich. Motorówka przeszła na własność skarbu Finlandji i jako szybki statek o sile maszyn 500 KM stanie się jako krążownik celny groźnym przeciwnikiem statków szmuglerskich.

SZWECJA

KONFERENCJA W SPRAWIE LINJI ZANURZENIA NA BAŁTYKU. — Dn. 2 grudnia rb. odbyła się w Stockholmie konferencja w sprawie linji zanurzenia dla statków, żeglujących po Bałtyku. Rząd szwedzki zaprosił na tę konferencję przedstawicieli: Danji, Gdańska, Niemiec, Estonji, Finlandji, Holandji i Polski, którą reprezentował z ramienia Ministerstwa Przemysłu i Handlu inż. B. Bagniewski.

NOWY STATEK SZKOLNY. — Szwedzka marynarka handlowa zakupiła w San Francisko bark czteromasztowy „Star of Greenland", zbudowany w r. 1892 w Glasgow, o pojemności 2.200 b. r. t. Statek po przeróbkach otrzyma nazwę „Abraham Rydberg" i rozpocznie służbę jako statek szkolny dla przyszłych oficerów marynarki handlowej.

DANJA

POMOC RZĄDOWA DLA RYBAKÓW DUŃSKICH. — Jak donosi „Nordisk Havfiskeri Tidskrift" rybakom duńskim przyznana została pożyczka w wysokości 2, 3 miljonów koron, z funduszów państwowych na zakup statków rybackich, remont starszych jednostek i odnowienie motorów. Pozatem przyznano 813 pożyczek na sumę 386 tysięcy koron na powiększenie kapitałów obrotowych dla rybaków oraz 201.000 koron dla rybackich towarzystw kredytowych. Do 31 maja r. b. wypłacono rybakom 4,5 miljonów koron z pieniędzy państwowych.

Z CAŁEGO ŚWIATA

PRZEŁADUNEK W RÓŻNYCH PORTACH. — Zestawione zostały już dane statystyczne, dotyczące przeładunku towarów w różnych portach w miesiącu sierpniu rb. Przeładowano w przywozie i w wywozie: w Bremie — 380.200 ton (łącznie z portami Wezery), w Hamburgu 2.704.541 ton (łącznie z Harburgiem, Altoną i Wilhelmsburgiem), w Rotterdamie 3.707.303 ton (łącznie z 2,7 milj. ton towarów, idących tranzytem), w Antwerpji — 3.470.205 ton (łącznie z wymianą towarów z portami wewnętrznemi), w Gdańsku 709.580 ton (w tem 328.173 t. węgla), w Gdyni 242.143 ton.

ANGLJA BEZ ŻAGLOWCÓW.— Wielka Brytanja straciła ostatni swój wielki żaglowiec transoceaniczny, czteromasztowy bark „Garthpool", który 11.11 został wyrzucony przez morze na mieliznę na wyspie Boavista (Wyspy Zielonego Przylądka) i zupełnie rozbity. Statek miał pojemność 2.842 n. r. t. Zbudowany był w roku 1891. W r. 1926 „Garthpool" odbył swą rekordową podróż z Callao do Sydney w ciągu 45 dni. Należał do tow. „Marine Navigation Company of Canada".

Załoga rozbitego statku została uratowana.

NOWA BUŁGARSKA LINJA OKRĘTOWA. — „Bułgarskie towarzystwo żeglugi handlowej", jedyne poważniejsze przedsiębiorstwo Bułgarji, w którem państwo jest zaangażowane w znacznym stopniu, zamierza zakupić dwa nowe parowce, które mają stanąć do pracy na świeżo planowanej regularnej linji między Warną a Amsterdamem.

PORÓWNANIE WYDATKÓW NA MARYNARKĘ WOJENNĄ. — „France Militaire" drukuje następujące zestawienie obecnych wydatków na marynarkę wojenną poszczególnych państw:

Stany Zjednoczone	9	miljard.	franków
Anglja	7	„	„
Japonja	4,5	„	„
Francja	2.5	„	„
Włochy	1.5	„	„
Polska	*0,0175*	„	„ *!!!*

ROZBROJENIE.

Następująca tabelka ilustruje rozbrojenie Anglji na morzu, dotychczas przeprowadzone:

	1914 r.	1929 r.
Pancer. linjowe w służbie	44	13
Pancer. linjowe w rezerwie	16	3
Krążow. linjowe w służbie	7	3
Krążow. linjowe w rezer.	114	52
Razem	181	72

W ciągu ostatnich czterech lat zmniejszyła Anglja swe wydatki na armję o 4 miljony funtów szterlingów, podczas gdy w tym samym czasie Stany Zjednoczone podniosły swe wydatki na wojsko o 8, Włochy o 10, Niemcy o 5, Francja o 24, Sowiety zaś, łącznie z wydatkami na flotę i lotnictwo o 40 miljonów funtów szterlingów.

KŁOPOTY SHIPPING BOARD. — Stany Zjednoczone zbudowały w czasie ostatniej wojny dla potrzeb transportowych armji specjalną państwową flotę handlową kosztem 400 miljonów dolarów. Po wojnie flota ta została zlikwidowana i odprzedana prywatnym armatorom za 43.962.308 dolarów, a więc za 10 proc. tego, co kosztowało jej zbudowanie. Generalny kontroler Mc. Carl ogłosił ostatnio raport w tej sprawie, z którego wynika, że dotychczas wpłacono z tego tytułu zaledwie około 15 miljonów dolarów. Ogłoszenie raportu generalnego kontrolera wywołało w zainteresowanych kołach wielkie poruszenie. Spodziewane są silne ataki na Shipping Board. Również prezydent Hoover zainteresował się bliżej całą sprawą i powierzył jej dokładne zbadanie naczelnemu prokuratorowi państwa Mitchellowi.

RÓŻNE

BUDŻET MARYNARKI HANDLOWEJ NA R. 1930-31. — Projekt preliminarza budżetowego R. P. na r. 1930-31, złożony przez Rząd Sejmowi, przewiduje na sprawy morskie w wydatkach nadzwyczajnych zł. 29.980.160, w zwyczajnych zaś 7.417.703. Sumy powyższe nie obejmują kosztów utrzymania Departamentu Morskiego, objętych wydatkami na centralę Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

W wydatkach nadzwyczajnych przeznaczono: na rozbudowę floty handlowej — 3.075.460 zł., rozbudowę bazy morskiej floty rybackiej — 250.000, rozbudowę m. Gdyni — 500.000 zł. W wydatkach Urzędu Morskiego w Gdyni (23.627.673 zł.) przewidziano m. inn. na rozbudowę portu helskiego 250.000 zł., budowę składów śledziowych 250.000 zł., budowę portu gdyńskiego 14.050.000, urządzenia portowe i wykup gruntów 7.500.000 zł. W budżecie Morskiego Urzędu Rybackiego (400.000 zł.), na budowę schroniska dla statków rybackich na otwartym Bałtyku przeznaczono 300.000 zł. i na zasiłki zwrotne na zorganizowanie połowów na pełnem morzu 100.000 zł. Wreszcie w dziale Szkoły Morskiej preliminowano 1.200.000 zł. na dalszą budowę i urządzenie gmachu Szkoły Morskiej w Gdyni i 100.000 na pomoce naukowe i koszta sprowadzenia do Gdyni nowego statku szkolnego „Pomorze".

Pozatem przewidziana jest dopłata do P. P. „Żegluga Polska" na pokrycie straty bilansowej zł: 827.027.

W dziale wydatków zwyczajnych przewidziano na Urząd Morski 4.299.715 (administracja, utrzymanie portu, latarnie morskie, wydatki nawigacyjne itp.), Morski Urząd Rybacki 238.890 zł., Urząd Mar. Handl. w Gdańsku — 97.725 zł. i Szkołę Morską 782.373 zł. Pozatem w dziale subwencyj na popieranie żeglugi morskiej, propagandę itp. preliminowano zł. 1.790.000.

Po stronie dochodów budżetu morskiego figuruje suma 5.669.822 zł.

WĘGIEL POLSKI WYPIERA ANGIELSKI Z PAŃSTW BAŁTYCKICH. — Jak bardzo węgiel angielski w państwach bałtyckich jest wypierany przez węgiel polski może świadczyć fakt, że w sierpniu do Rygi przybyły tylko 2 statki z węglem angielskim, podczas gdy z polskim węglem przybyło przeszło 20 statków. W samej tylko Finlandji, która w związku z dużym wywozem drzewa do Anglji używała prawie wyłącznie węgla angielskiego, w roku bieżącym węgiel polski osiągnął 2/3 całego importu węgla.

PRZEDSTAWICIELE ŻEGLUGI NIEMIECKIEJ W WARSZAWIE. — W Warszawie bawili czterej przedstawiciele niemieckich linij okrętowych, a mianowicie: Hapagu, Hamburg - Południowa Ameryka, Północno - Niemieckiego Lloydu i niemieckiej linji do Afryki Wschodniej. Wszystkie te cztery towarzystwa zabiegają o koncesje w Polsce.

AKADEMICKI KURS DLA DZIENNIKARZY O POMORZU

Instytut Bałtycki w Toruniu powziął myśl zorganizowania kursu dla dziennikarzy o Pomorzu, utrzymanego na poziomie akademickim. Kurs ma objąć zasadniczo 3 grupy zagadnień:

1) Pomorze,
2) Propaganda korytarzowa,
3) Dostęp do morza.

Przewidziane są 22 następujące wykłady:

I Pomorze: 1) Pradzieje Pomorza; 2) Rola Pomorza w dziejach Polski; 3) Dzieje kościoła katolickiego na Pomorzu; 4) Odrodzenie kulturalne Pomorza w XIX i XX w.; 5) Stosunki etniczno-językowe; 6) Związek etnograficzny Pomorza z Polską; 7) Kultura umysłowa na Pomorzu; 8) Sytuacja prawno-polityczna Pomorza;

II. Propaganda korytarzowa: 1) Obrona naukowa Pomorza na Konferencji Wersalskiej; 2) Rola prasy w obronie Pomorza; 3) Organizacja propagandy korytarzowej w Niemczech; 4) Propaganda niemiecka we Francji i Włoszech; 5) Propaganda niemiecka w Anglji i Ameryce; 6) Potrzeba stałej służby informacyjnej w Polsce.

III. Dostęp do morza: 1) Geopolityczny związek Pomorza z Polską; 2) Walka o dostęp do morza w dziejach Polski; 3) Problem portu polskiego ze stanowiska politycznego i gospodarczego; 4) Współdziałanie sfer gospodarczych w rozbudowie Gdyni; 5) Konkurencja portów bałtyckich; a) Szczecin, Królewiec; b) Sytuacja portów polskich; 6) Znaczenie aprowizacyjne morza; 7) Problem polskiej floty handlowej; 8) Ewolucja polskiej polityki morskiej.

O objęcie wykładów zwrócił się Instytut Bałtycki do wybitnych specjalistów w poszczególnych dziedzinach, a m. inn.: ks. Abraham, dr. J. Borowik, prof. dr. Fr. Bujak, B. Chrzanowski, prof. Dyboski, prof. Ad. Fischer, prof. ks. Gleinma, dr. Fel. Hilchen, prof. dr. J. Kostrzewski, dyr. Z. Mocarski, prof. dr. Eug. Romer, prof. dr. J. Rudnicki, dyr. J. Rummel, dr. Siebeneychen, red. K. Smogorzewski, prof. W. Sobieski, prof. dr. K. Tymieniecki, prof. dr. B. Winiarski.

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

Słownik Morski Polsko-Angielsko-Francusko-Niemiecki. Zeszyt pierwszy. Warszawa 1929 r. Str 30 + 2 tablice rysunków. Cena zł. 4.50.

Nakładem Wojskowego Instytutu Naukowo - Wydawniczego ukazał się pierwszy zeszyt słownika morskiego. opracowanego w 4 językach przez Sekcję Słownictwa przy Lidze Morskiej i Rzecznej. Zeszyt zawiera dwa pierwsze działy sztuki żeglarskiej, mianowicie rodzaje statków i hydromechanikę stosowaną, tak zwaną teorję statku.

Oba działy obejmują 320 terminów, z których większość dotyczy teorji statku.

Słownik stanowi pierwszą próbę wydawnictwa tego rodzaju w języku polskim, zakrojonego na miarę podobnych wydawnictw w Europie Zachodniej, jak np. „Vom Kiel zum Flaggenknopf" kpt. Paascha. Praca została wykonana zbiorowo przez przedstawicieli marynarki wojennej i handlowej, szkolnictwa morskiego, sportów wodnych oraz filologów. Wśród współpracowników spotyka się nazwiska gen. Zaruskiego, kpt. dypl. mar. Stoklasy, inż. Garnuszewskiego oraz prof. Kryńskiego i prof. Kleczkowskiego. Słownik przedstawia się wzorowo, zarówno co do treści, jak i co do formy oraz wyglądu zewnętrznego. Można mieć jedynie parę drobnych zastrzeżeń, co do niektórych terminów w dziale rodzajów statków, np. „regularnik" na oznaczenie ang, liner, franc. navire de service regulier, a niem. regelmaessiger Fahrer, lub „przygodnik" odpowiadający pojęciu ang. tramp, franc. navire marchand d'aventure (tramp) i niem. Tramp.

Zastrzeżenia te jednak, jak zaznaczono powyżej, są tak małe, że ani na jotę nie ujmują wartości słownikowi i należy tylko życzyć, aby jak najprędzej ukazał się drugi zeszyt, mający obejmować budownictwo okrętowe, i aby ten nowy zeszyt przypominał pierwszy.

INŻ. W. HUBERT.

Pożyteczna książka. Ukazała się nowa książka: „Propaganda, jej metody i znaczenie". Wł. Balińskiego. Nakł. F. Hoesicka. Str. 157.

Autor, praktyk, ujmuje przedmiot szeroko i ogólnie. Praca jego jest pożyteczna dla każdej polskiej instytucji społecznej i napisana została z myślą o wszystkich instytucjach, lecz nieraz wspomina o Lidze Morskiej i Rzecznej w tekście i w ilustracjach. zdobiących książkę.

Piszemy o niej, bo zapoznanie się z nią naszych czytelników oddać może duże usługi krzewieniu idei, którym służymy.

Wskazówki, zawarte w pracy Wł. Balińskiego, dopomogą wydatnie stającym w szeregach Ligi Morskiej i Rzecznej, pod jej sztandarem, do szlachetnej rywalizacji z innemi instytucjami, o pozyskanie jaknajwiększej liczby adeptów idei Ligi i do wyścigu o powiększenie liczby jej członków.

Książka napisana jest żywo i bardzo zajmująco, to też czyta się ją lekko. Traktuje o istocie propagandy, jej znaczeniu, metodach i systemie oraz zawiera przegląd ważniejszych środków propagandy: słowo żywe i drukowane, film, radjo, sztukę, plakat, symbol, hasło, zabawki, wystawy itd.

Jest to pierwsza tego rodzaju publikacja polska.

W rozważaniach teoretycznych pirwszego rozdziału autor oparł się głównie na przesłankach Schultze - Pfaltzera, na którego się powołuje. Poza tem jednak dominuje w jego pracy mnóstwo spostrzeżeń i myśli własnych.

OSTATNIA NOWOŚĆ Z LITERATURY ŻEGLARSKIEJ

SAM JEDEN NAOKOŁO ŚWIATA ŻAGLOWCEM

J. SLOCUMA

Autor tej pracy, żeglarz amerykański, odbył w latach 1895—98 na maleńkim żaglowym statku wielorybniczym samotną podróż naokoło świata.

Głębokie umiłowanie morza, barwne opisy dalekich krajów i oceanów, niezwykłe przygody śmiałego żaglarza, to wszystko okraszone szczerym, doskonałym humorem — oto treść tej niezwykłej, pierwszej tego rodzaju w języku polskim, książki.

Z jednakowem napięciem czytają ją dorośli i młodzież.

Przekład L. Szwykowskiego.

Książka wydana jest ozdobnie, na papierze bezdrzewnym, z licznemi ilustracjami.

Stanowi przepiękny podarunek gwiazdkowy.

Cena 5,50 zł.

NA SKŁADZIE W GŁÓWNEJ KSIĘGARNI WOJSKOWEJ

Warszawa, ul. Nowy-Świat Nr. 69.

Poza tem w każdej większej księgarni.

PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

KOMITET WALKI O KOLONJE

Jesteśmy w przededniu roku 1930.

Zaledwie okres roczny dzieli nas od roku 1931, w którym Liga Narodów ma dokonać rewizji mandatów kolonjalnych.

Liga Morska i Rzeczna na początku roku 1928 podjęła hasło pozyskania dla Narodu Polskiego niezależnych terenów, nadających się dla nieskrępowanej i swobodnej ekspansji żywiołu polskiego, inaczej mówiąc — pozyskania dla Państwa Polskiego własnych terenów kolonjalnych.

W całym szeregu opracowanych memorjałów, broszur, artykułów dziennikarskich, odczytów i konferencyj Liga Morska i Rzeczna w sposób dostateczny umotywowała i uargumentowała konieczność posiadania przez Polskę własnych kolonij.

Hasła Ligi Morskiej i Rzecznej w sprawach kolonjalnych znalazły swój wyraz w rezolucji, uchwalonej przez Walny Zjazd Delegatów Ligi w Poznaniu w dniu 22 września 1929 roku, która brzmi:

„Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej, odbyty w Poznaniu w dniu 21 i 22 września 1929 r., stwierdza i uchwala: 1) Rzeczpospolita Polska posiada bezsporny tytuł prawny do uzyskania przynajmniej jednej z b. kolonij poniemieckich, uzasadniony samą przynależnością dzisiejszych Ziem Zachodnich Rzeczypospolitej do b. cesarstwa niemieckiego, oraz świadczeniami podatkowemi i służbą w b. wojskach kolonjalnych niemieckich, które to świadczenia Polacy z Poznania, Pomorza i Śląska ponosili przy tworzeniu b. dominjum kolonjalnego niemieckiego; 2) zwrócić się do Rządu Rzeczypospolitej o natychmiastowe podjęcie oficjalnych kroków na terenie międzynarodowym, celem przyznania Polsce przy rewizji mandatów kolonjalnych w 1931 r. słusznie się nam należącej części b. kolonij niemieckich. Wystąpienie to jest należycie umotywowane materjałem, popartym przez rezolucje, które podpisało około 100 tysięcy ludzi; 3) brać pod uwagę te tylko kolonje i kraje zamorskie dla naszego masowego osadnictwa rolnego, które dają wychodźtwu naszemu gwarancję: dobrobytu gospodarczego, zdrowotnego i kulturalnego".

Rezolucja ta określa podstawę prawno-formalną i merytoryczną, na której opierają się idee kolonjalne Ligi Morskiej i Rzecznej.

Propaganda kolonjalna, podjęta przez Ligę Morską i Rzeczną trafiła na grunt podatny wśród najszerszych mas społeczeństwa polskiego, wywołując jednocześnie głośne i przychylne (poza Niemcami) echo w prasie krajów zachodniej Europy.

Obecnie jesteśmy niedalecy od tego okresu czasu, w którym hasła kolonjalne, wysunięte przez Ligę Morską i Rzeczną, mogą ewentualnie wejść w fazę realizacji.

Jednakże każda sprawa, każde zagadnienie, wysłuchane na terenie międzynarodowym, ażeby mogło osiągnąć mniejszy albo większy stopień realizacji, musi być poparte przez zdecydowaną, niedopuszczającą żadnych wątpliwości i odchyleń opinję społeczną.

Dotychczas wyrazicielem opinji społecznej w sprawach kolonjalnych była Liga Morska i Rzeczna. Opinję tę Liga będzie reprezentowała i nadal. Jednakże idea kolonjalna jest tak doniosłej wagi i termin przystąpienia do praktycznej realizacji tej idei jest tak bliski, że Liga Morska i Rzeczna w porozumieniu z pokrewnemi i zainteresowanemi organizacjami społecznemi uznała za wskazne i konieczne natychmiastowe powołanie do życia specjalnego organu społecznego, który będzie miał za zadanie przygotowywanie gruntu, niezbędnego dla przeprowadzenia praktycznej realizacji haseł kolonjalnych i wykonanie wszystkich prac wstępnych, związanych z realizacją tych haseł.

Organem takim będzie Komitet Walki o Kolonje.

Ażeby Komitet Walki o Kolonje mógł wypełnić skutecznie swoje zadanie, winien on składać się z ludzi, doceniających należycie prawo posiadania przez Polskę własnych terenów kolonjalnych, ludzi, cieszących się dużym autorytetem wśród społeczeństwa polskiego, ludzi, których „ciężar gatunkowy" w społeczeństwie jest znaczny, wreszcie ludzi, znających teoretycznie i praktycznie zagadnienia kolonjalne.

Bo tylko Komitet, powołany specjalnie dla realizacji idei kolonjalnych, potrafi pogłębić pro-

pagandę kolonjalną, w najszerszych warstwach społecznych, skoncentrować w tym względzie opinję publiczną i tę skoncentrowaną opinję przedłożyć sferom oficjalnym, które w danym wypadku przed wszczęciem jakiejkolwiek akcji kolonjalnej muszą mieć za sobą zdecydowaną wolę społeczeństwa.

EKSPEDYCJA DO ANGOLI

(WRAŻENIA I SPOSTRZEŻENIA)

I znów jestem w Lobito. Wracam do Polski z bogatym materjałem, ujętym w sprawozdanie[1]) z wyników ekspedycji, która na wysokim płaskowyżu Angoli spędziła pięć miesięcy — z tego dwa w porze deszczowej, a trzy w porze suchej — zwiedziła ponad 40 plantacyj i gospodarstw, przebyła samochodami 3600 km., koleją 1140 km., a pieszo, przy oglądaniu plantacyj napewno ze 400 km.

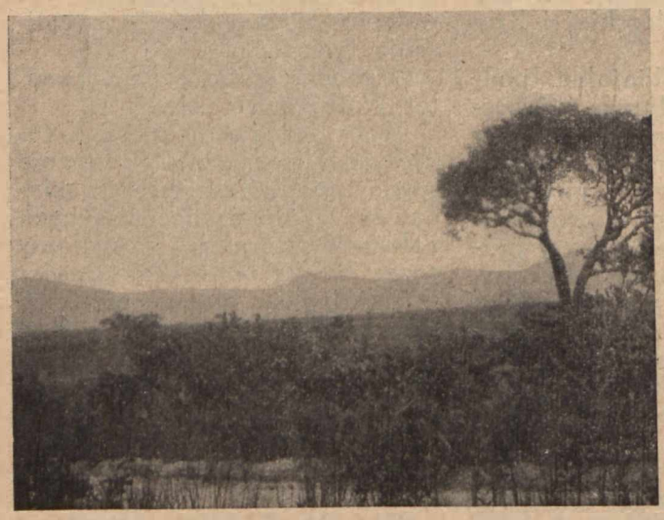
Jest już początek lipca. W Lobito, nad którem w porze gorącej dwa razy „przetacza się" słońce (ujmując sprawę obrazowo, jakkolwiek nie naukowo) w wędrówce ku zwrotnikowi Koziorożca, panuje teraz pora chłodna, a więc w dzień miłe ciepło, a nocą przejmujący chłód. Teraz dopiero odczuwa się tutaj działanie zimnego prądu, płynącego z południa i ochładzającego całe wybrzeże Angoli. Tak będzie aż do września, ale już w październiku pojawią się nieznośne upały i trwać będą bez przerwy do końca kwietnia.

Mimo wszystko jakaż jednak jest różnica pomiędzy Lobito a Huambo, leżącem na wysokiem płaskowyżu. Tam, na wyżynie o 426 km. odległości od wybrzeża (koleją) ciepłota nigdy nie jest wyższa, aniżeli w Paranie, gdzie tylu osiadło polskich kolonistów i codziennie staje do pracy w polu. Tam na wyżynie niema ani wiosny, ani jesieni, ani zimy, lecz jest tylko lato — cały rok lato. Siedm miesięcy padają deszcze, codziennie godzinę, dwie, najwyżej trzy, a potem przez pięć miesięcy jest przepiękna pogoda, w czasie której ani kropla deszczu nie spadnie na ziemię. A mimo to w ciągu całego okresu posuchy woda jest we wszystkich potokach i rzekach. Czyni to wrażenie, jakgdyby natura przezornością kierowana umyślnie zgromadziła zapasy wody w ziemi i dopiero, gdy brak jest deszczu, stale i powoli wydziela tyle wody, ile potrzeba dla utrzymania ciągłości wegetacji.

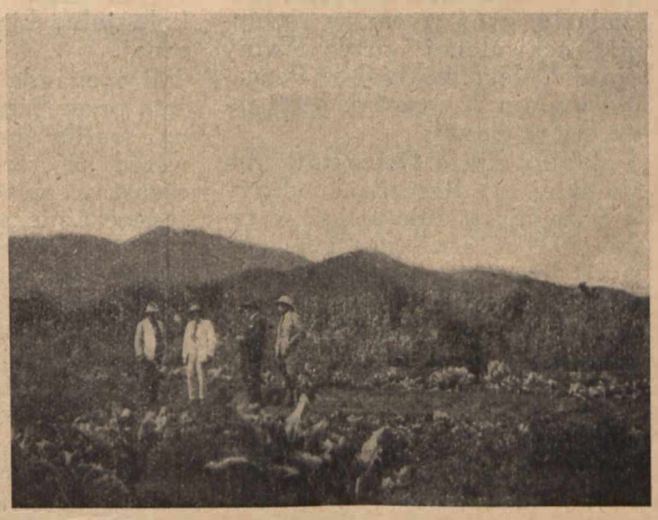
„Joao Belo" należy do Comp. Colonial de Navegacao i jest pięknym statkiem portugalskim. Na nim powracam. Gdy nocą wybiegam na przód okrętu i wpatruję się w pogodne, gwiaździste niebo, wówczas wszystkie przebyte wrażenia odżywają w mej pamięci. Analizuję, to znów syntezuję me spostrzeżenia i stale przychodzę do wniosku, że wysoki płaskowyż Angoli nadaje się w zupełności dla osadnictwa polskiego, jako teren stałego zamieszkania. Możliwości rolnicze są na nim rozliczne. Można albo prowadzić zwykłe gospodarstwo na sposób europejski, uprawiając żyto, pszenicę, fasolę, ziemniaki i warzywa, albo można założyć plantację kawy, bananów, ananasów, sizalu, można założyć sady pomarańczowe lub cytrynowe. Można także prowadzić gospodarstwo kombinowane, t. j. zbożowo-kawowe, można wreszcie zająć się wyłącznie hodowlą bydła rogatego lub owiec, czy też założyć sobie pasiekę lub zająć się hodowlą jedwabników.

O zbyt produktów niema żadnej obawy. Gdyby wysoki płaskowyż swą wytwórczością rolną starał się zaspokoić tylko zapotrzebowanie portów angolskich, wszystkich statków do nich zawijających i popyt do krajów europejskich, to zapewne rolnicy nie mogliby nastarczyć płodów swej produkcji. A cóż dopiero mówić o nowym rynku, który dla Angoli otwiera się za rok, gdy będzie ukończona linja kolejowa z Lobito, przez wysoki płaskowyż w głąb Afryki. Rynkiem tym jest Katanga w Kongo Belgijskiem. Już od wielu lat powstają tam kopalnie, głównie rud miedzi, a ponadto rud cyny, wę-

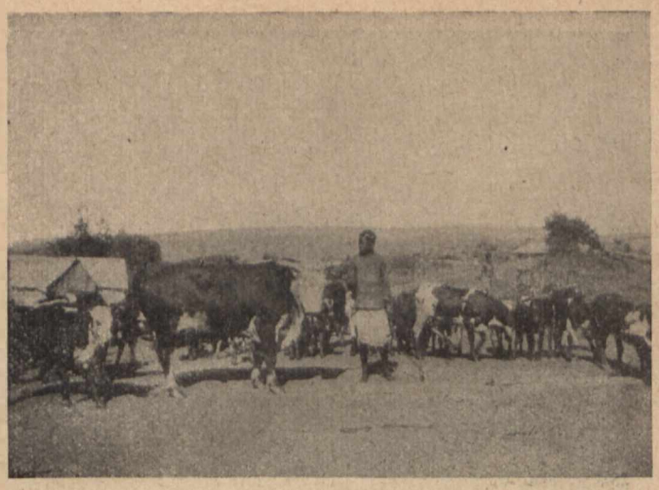
[1]) Obszerne sprawozdanie jest obecnie w druku i ukaże się nakładem Naukowego Instytutu Emigracyjnego.



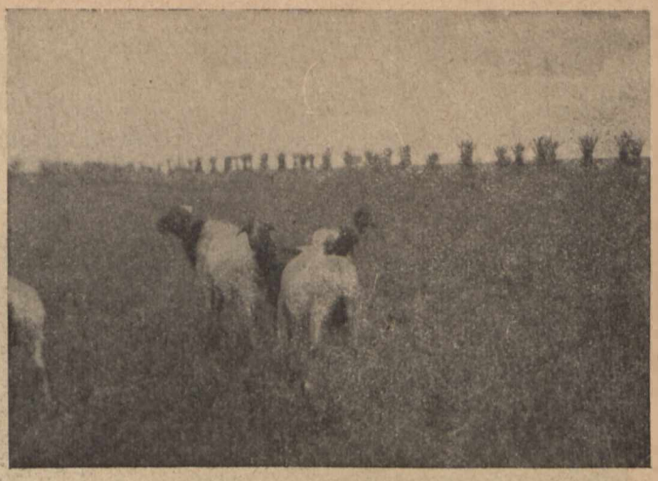
Angola. Tereny przewidziane pod przyszłe osadnictwo polskie.



Angola. Ogród warzywny.
Fot. J. Chmielewski.



Angola. Stado bydła rasowego. Fot. J. Chmielewski.



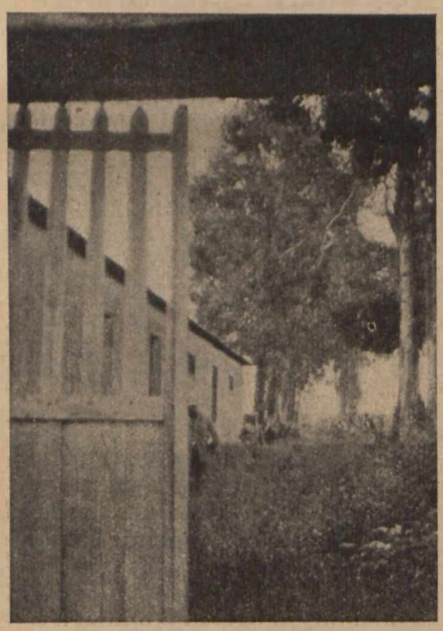
Miejscowa rasa owiec. Fot. J. Chmielewski.

gla i złota, a wydobywanie radu odbywa się w tak wielkich rozmiarach, że produkcja tamtejszu obniżyła trzykrotnie jego wartość. Kapitałów angielskich i amerykańskich jest tam zaangażowanych w górnictwie ponad 200 miljonów dolarów. Kopalnie te słabo się dotąd rozwijają, gdyż transporty rud do Anglji odbywaję się przez Mozambik, a następnie wokół Afryki, przeto koszta ich są wysokie. Ale za rok będzie ukończona kolej, łącząca Lobito z Katangą. Będzie to najkrótsza droga do Anglji, nią też pójdą wszystkie transporty z Katangi i wogóle z głębi Afryki. Kopalnie tamtejsze rozwiną się potężnie. Przewidywane jest zatrudnienie kilkuset tysięcy czarnych robotników i kilkudziesięciu tysięcy białych rzemieślników i urzędników.

Zaopatrywanie okręgu tego w żywność ma pierwszorzędne znaczenie, tembardziej, że Kongo Belgijskie dostarczyć jej nie może, gdyż posiada mało terenów, odpowiednich pod uprawę zbóż i warzyw, a najbliżsi sąsiedzi Mozambik i Rodezja, już obecnie, przy małym rozwoju kopalń nie mogą dostatecznie zaopatrzyć Katangi w żywność, którą trzeba sprowadzać z Transwaalu, Oranji, a nawet z Europy.

Im szybciej będzie się rozwijała Katanga, tem większe będzie miała trudności żywnościowe i tem wyższe ceny za produkty będą mogli osiągnąć rolnicy na wysokim płaskowyżu Angoli, t. j. na najbliższym terenie Katangi, posiadającym wszelkie warunki świetnego rozwoju rolnictwa i hodowli.

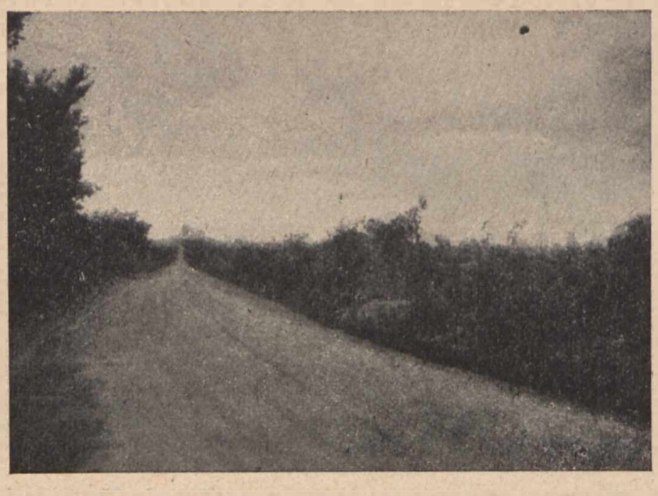
Dla gospodarczych interesów Polski, osadnictwo polskie w Angoli może mieć duże znaczenie przy odpowiedniej orjentacji w jej praktycznem zastosowaniu. Polskie plantacje w Angoli mogą dostarczyć Polsce przedewszystkiem kawy, włókna sizalu, tytoniu oraz ziarn rycynusu i sezamu. Równocześnie polscy osadnicy mogą być odbiorcami wyrobów polskiego przemysłu. Jeśli czechosłowackie towary mogły już wejść na rynek angolski, pomimo, że ani jednego Czechosłowaka niema w Angoli, to tembardziej mogą tam wejść polskie towary, gdy będzie polska kolonizacja. Rzecz cała jest realna i cała kombinacja importowo-eksportowa jest tem łatwiejsza, że może rozwijać się stopniowo w miarę rozpoczynającej się kolonizacji i produkcji plantacyj. Doniosłe znaczenie może mieć także i dla naszej żeglugi, dla której przedłużenie kursu statków do Angoli z towarami polskiemi i po produkty dla Polski, zapewne nie nastręczy trudności, gdyż np. statki tow. „Chargeurs Reunis", utrzymujące komunikację między Gdynią a Ameryką Południową, zachodzą już w drodze powrotnej do Dakaru.



Aleja eukaliptusów na jednej z plantacyj. Fot. J. Chmielewski.

Ale sprawa osadnictwa w Angoli znajduje się jeszcze w stanie embrionalnym. Jakkolwiek istnieją doskonałe komunikacje lądowe i niemniej dobra komunikacja zamorska, to jednak Angola nie nadaje się jeszcze na drobne osadnictwo chłopskie. Założenie gospodarstwa czy plantacji wymaga dużego (względnie) kapitału, t. j. ponad 10 tys. dolarów. Rolnik bowiem nie może liczyć na kredyt miejscowy (który nie istnieje), a produkcję powinien prowadzić na dużą skalę. Wymaga to posiadanie znacznej siły pociągowej (100—200 wołów lub traktorów), dużej ilości czarnych robotników, maszyn, jak: siewników, młocarni i t. p., samochodu ciężarowego dla transportu produktów do stacji kolejowej (konie na wysokim płaskowyżu źle się hodują), a wreszcie pewnych rezerw gotówki na wszelką ewentualność.

Założenie polskiego przedsiębiorstwa kolonizacyjnego przyczyniłoby się znacznie do rozwiązania problemu polskiego osadnictwa w Angoli. Kapitał osadnika, nabywającego teren od przedsiębiorstwa kolonizacyjnego przy równoczesnej organizacji (np. kooperatywy) sprzedaży produktów i nabywania wspólnie maszyn rolniczych, mógłby być zmniejszony do 3 tys. dolarów, a



Angola. Szosa samochodowa, którejby się nie powstydził niejeden kraj w Europie. Fot. J. Chmielewski.

Przeprawa samochodu przez niepewny most. Fot. J. Chmielewski.

z czasem kapitał ten mógłby ulegać dalszemu zmniejszaniu. Gdy plantacje się rozwiną i powstaną warsztaty pracy (obecnie jest absolutny brak pracy i rząd repatrjuje bezrobotnych, ale tylko Portugalczyków), wtedy przyjdzie czas na emigrację zarobkową, podobnie, jak to jest w Kanadzie lub w Brazylji, dokąd przybywają imigranci bez kapitału, a, znajdując pracę na miejscu, mają możność za zgromadzone oszczędności zakładania własnych gospodarstw.

Na prowadzenie akcji polskiej w Anglji winien zdecydować się kapitał: publiczny lub prywatny.

Do warunków naturalnych, zapewniających prowadzenie przedsięwzięcia, dołącza się sympatja, jaką cieszą się Polacy wśród Portugalczyków. Jakkolwiek ekspedycja miała charakter ściśle prywatny, to pomimo tego zainteresowanie nią było żywe w Lizbonie, skąd ekspedycja wyjechała z oficjalnemi poleceniami do władz angolskich. W ciągu całego pobytu w Anglji, władze portugalskie odnosiły się do ekspedycji z prawdziwą przychylnością, ułatwiając jej badania i służąc informacjami.

Ale jeszcze większe zainteresowanie wywołała ekspedycja u ludności portugalskiej w Angoli, która przyjmowała nas z objawami serdeczności i z gościnnością iście staropolską. Ciekawe jest, iż prawie każdy z Portugalczyków wiedział coś o Polsce współczesnej, a wielu z nich coś z historji Polski przedrozbiorowej. Wszystkim bez wyjątku znana jest Trylogja Sienkiewicza — głównie „Potop" — oraz dzieło pisarza portugalskiego pod tytułem „Filha do polaco" (Córka Polaka), romans historyczny z okresu wojen napoleońskich, w których chlubnie zapisał się w obronie Portugalji emigrant polski wraz ze swą córką.

Znane im są także sprawy litewsko - polskie, komentowane przez nich przychylnie dla Polski. Również znają treść artykułów w pismach francuskich, nieprzychylnych polskim emigrantom we Francji, omawiających przestępstwa Polaków na gruncie francuskim. Artykuły te uważane są za przesadę i omawiane są przychylnie dla Polaków, tembardziej, że podobne wycieczki są w pismach francuskich skierowane także do Portugalczyków, których imigracja do Francji osiągnęła — podobno około 150 tys.

Sympatję swą zaznaczyli wyraźnie Portugalczycy, wspominając, iż nigdy w przeszłości nie mieli spornych spraw z Polską, a obecnie zamierzona kolonizacja polska będzie mile przez nich widziana.

Niema dwu zdań, że obok względów natury uczuciowej, odgrywa dużą rolę także i strona materjalna, nakazująca Portugalczykom zwrócić uwagę na zamierzenia polskie w Angoli i ewentualną kolonizację polską przeciwstawić rozwijającej się kolonizacji niemieckiej oraz penetracji Belgijczyków w tereny angolskie. Zaznaczano to niejednokrotnie i wyraźnie z wielu stron.

W sumie, są to walory niepoślednie i wiele na nich zbudować można.

FRANCISZEK ŁYP.

DO KOGO NALEŻY ANTARKTYDA?

Na zachmurzonym horyzoncie politycznym świata gotowa wybuchnąć zupełnie nieoczekiwanie jeszcze jedna burza.

„Najmłodsza" część świata, daleka Antarktyda, która dotychczas służyła jedynie jako teren zgodnej współpracy śmiałków wszystkich narodowości nad badaniem niedostępnych, zawalonych lodem obszarów, stała się przedmiotem sporu pomiędzy Wielką Brytanją a Stanami Zjednoczonemi Ameryki, sporu, wynikłego na tle tytułu własności do tych narazie zupełnie nieużytecznych ziem.

Niezgoda powstała z powodu ogłoszenia przez znakomitego lotnika amerykańskiego, komandora Byrda, wszystkich odkrytych przez niego na Antarktydzie ziem, jako posiadłości amerykańskich. W odpowiedzi na to Anglja, wychodząc z założenia, że Antarktyda, będąc położona śród wód angielskich, do niej należy, — wystosowała do Stanów Zjednoczonych notę protestującą. Amerykanom znowu, jak widać, nie bardzo się spieszy z rezygnacją ze zdobytych terytorjów.

W związku z tym zatargiem,

niewątpliwie ciekawość budzi historja odkrycia ziem, okalających biegun południowy, która jedynie wedle utartego zwyczaju może dostarczyć danych do rozstrzygnięcia kwestji przynależności państwowej nowoodkrytych terytorjów.

Pierwszym Europejczykiem, który zetknął się z antarktycznym światem podbiegunowym, był wielki angielski żeglarz wieku XVIII, James Cook. Lecz niestrudzony ten podróżnik nie dotarł bynajmniej do właściwych wybrzeży lodowatego kontynentu, osiągając zaledwie szerokość archipelagu Południowych Sandwichów. Przez całe półstulecie, po wiekopomnych podróżach Cooka, wody Atlantyku zwiedzane były jedynie przez chciwych zarobku łowców zwierzyny morskiej, zwabionych niesłychanem bogactwem faunistycznem mórz południowych. Przedsiębiorczości tej zawdzięczamy odkrycie całego szeregu wysp. (Płdn. Orkady, Płdn. Szetlandy, Palmera i t. p.), a głównie pierwsze wiadomości o wybrzeżu antarktycznego kontynetu, do którego w kilku punktach zdołali dotrzeć odważni marynarze, pozostawiając wieczną o swych czynach pamiątkę w nazwach krajów spotkanych (ziemie Grahama, Enderby, Kempa, morze Weddella i inne).

Pierwszą w tych niegościnnych okolicach wyprawą naukową była ekspedycja, wysłana przez rząd rosyjski w latach 1819—1821 pod dowództwem Bellingshausena i Łazarewa, która, opływając Antarktydę dookoła, napotkała ziemię Aleksandra I i wyspę Piotra I.

W latach 1838—1843 wśród lodów południa znajdują się trzy ekspedycje naukowe. Amerykańska wyprawa Wilkesa płynąc na południe od Afryki, natknęła się na wybrzeże, ciągnące się parę tysięcy kilometrów: nosi ono dotychczas imię kierownika tej wyprawy. Francuska wyprawa pod wodzą Dumont d'Urville przywiozła wiadomości o ziemi Ludwika Filipa na wielkim półwyspie Zachodniej Antarktydy. Rewelacyjne natomiast były wyniki świetnie w środki techniczne wyposażonej wyprawy angielskiej pod dowództwem słynnego już wówczas badacza mórz północnych, Jamesa Rossa: odkrycie olbrzymiej zatoki morskiej na południe od Tasmanji, zamkniętej w głębi potworną barjerą lodową, zwaną „Przedmurzem Rossa", ze wschodu zaś ograniczonej ponad 4.000 metrów sięgającemi górami ziemi Wiktorji, a zawierającej śród fal swoich wyspę, ozdobioną Erebusem i Terrorem, wulkanami o iskrzących od lodów stożkach, stanowiło najwspanialszy dorobek tej znakomitej wyprawy, która zdołała dotrzeć aż do 78° szerokości południowej.

Po tym krótkim okresie energicznych badań następuje znów półwiekowa przerwa, wypełniona jedynie przygodnemi obserwacjami zabłąkanych podróżników, zdążających do innych celów. Nową falę badań antarktycznych, która nie osłabła aż do dni naszych, podjęła Belgja, wysyłając w r. 1897 pod dowództwem kpt. A. de Gerlache słynną odtąd „Belgikę", wiozącą na swym pokładzie dwóch młodych Polaków, obecnie powszechnie znanych uczonych: H. Arctowskiego i A. B. Dobrowolskiego. Wyprawa ta dostarczyła nauce dużo nowych danych o wybrzeżu Zachodniej Antarktydy i omywającym go oceanie, głównie zaś niezmiernie ciekawe wiadomości o panujących w tych dalekich okolicach stosunkach atmosferycznych. Bezpośrednio po tej wyprawie, Norweg Borchgrewinck, wdarł się na Wielkie Przedmurze Rossa i sankami dotarł po jego powierzchni do 78°50' szerokości południowej.

Podczas międzynarodowej akcji badawczej w latach 1901 — 1903, Antarktyda zostaje atakowana ze wszech stron przez Anglików, Szkotów, Niemców, Szwedów i Francuzów, wedle zgóry obmyślonego planu. Rezultatem tej kampanji było odkrycie ziemi Wilhelma II na wschodzie, i wybrzeża Coatsów na morzu Weddella, jak również zbadanie ziem Wiktorji i Edwarda VII, Przedmurza Rossa, oraz wielkiego półwyspu Antarktydy Zachodniej i przylegających do niego wysp.

W dalszych badaniach południowego kontynentu Anglicy niewątpliwie przodują: nowa podróż (w r. 1908) kierownika poprzedniej wyprawy angielskiej, Scotta, odsłania wiele tajemnic ziem, okalających morze Rossa; równocześnie Shackleton dociera lądem do 88°23' szerokości południowej, t. j. do punktu, oddalonego od bieguna o paręset niespełna kilometrów. Wysyłając ponownie zasłużonego w walce z żywiołem polarnym Scotta [1]) na zdobycie bieguna, Anglicy są już pewni zwycięstwa, kiedy brawurowa wyprawa Amundsena wyprzedza Brytów o pięć tygodni i wyrywa Anglji zaszczyt pierwszeństwa, zatykając na biegunie w dniu 14 grudnia 1911 roku flagę norweską. W późniejszych wyprawach, które były aż do czasów wojny światowej podejmowane w celu dalszego odsłonięcia tajemnic antarktycznego lądu, biorą udział przedstawiciele wielu nacyj, lecz ster nadal pozostaje w rękach angielskich. Druga wyprawa Shackletona do morza Weddella, podróże Australijczyków Mawsona w głąb ziemi Wiktorji i Dawisa do ziemi królowej Mary, są tego wymownym dowodem.

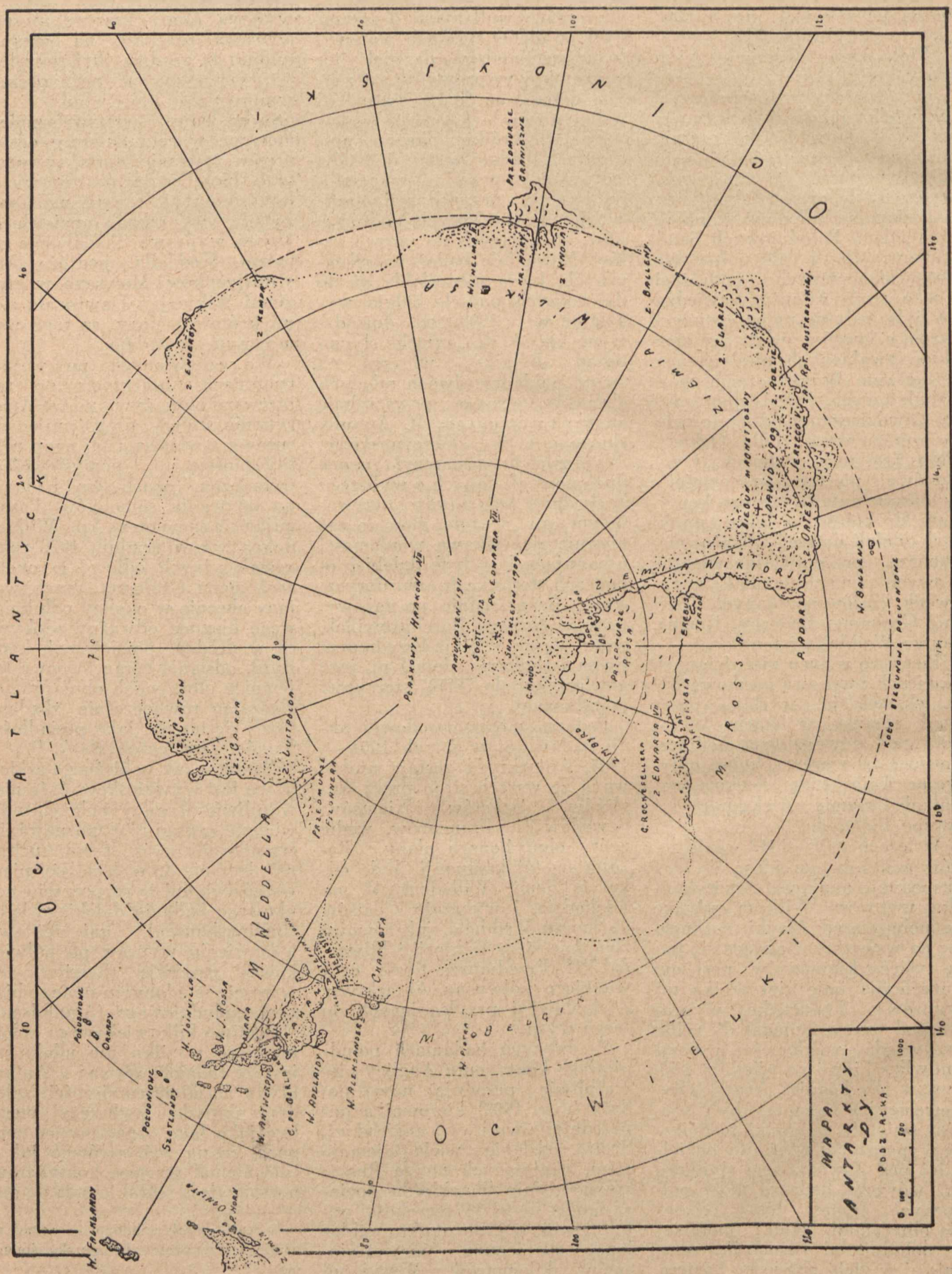
We wznowionych po wojnie badaniach Antarktydy po raz pierwszy biorą żywy udział Amerykanie, którzy, przystępując do sprawy z właściwą tej nacji praktycznością i pomysłowością techniczną, oparli swe badania na używaniu samolotów. Posługując się samolotem, kpt. Wilkins dokonywa w grudniu 1928 roku rewelacyjnych odkryć w okolicach ziemi Grahama; przebywający obecnie w okolicy południowego bieguna odważny zdobywca w drodze powietrznej, kom. Byrd, odsłania coraz to nowe tajemnice olbrzymich obszarów, ogłaszając równocześnie zbadane przez się tereny, jako posiadłości Stanów Zjednoczonych A. P.

Nawet z tak pobieżnego szkicu łatwo jest wywnioskować, że niewątpliwie Anglicy położyli największe zasługi przy poznawaniu legendarnej ongiś „Terra Australis", lecz nie do nich należy pierwszeństwo ani w rozpoczęciu naukowego badania dalekiego lądu (Bellingshausen), ani też we wznowieniu wypraw po półwiekowej przerwie (Belgika), ani wreszcie w zdobyciu samego bieguna południowego (Amundsen).

Pomimo kilkuwiekowego bohaterskiego wysiłku nie udało się jeszcze ludziom zerwać z Antarktydy maski tajemniczości: zaledwie skrawki wybrzeży mogą być jako tako oznaczone na mapach, reszta zaś, zarówno jak i całe niemal wnętrze kontynentu, pozostawiają szerokie pole do do-

[1]) Scott — jak wiadomo — zginął w czasie tej wyprawy bohaterską śmiercią

mysłów i hipotez. Natomiast olbrzymie bogactwa zwierzyny morskiej w wodach Antarktydy zwróciły już oddawna i praktyczną uwagę wielu narodów, a przedewszystkiem zdobywczych Brytów, którzy, korzystając z tej okoliczności, że najbardziej do Antarktydy zbliżone części innych kontynetów lub też wyspy (Tasmania, Afryka południowa, Falklandy) do nich należą, poddali jurysdykcji angielskiej w latach 1908 a następnie 1917 wszystkie ziemie na południe od



50° szer. płdn., a między 20° i 50° dług. zach., jak również ziemie, położone na południe od 58° szer. płd. a między 50° i 80° dług. zach., to znaczy południową Georgję, Południowe Orkady, Południowe Szetlandy, Południowe Sandwicze, kraj Grahama i całe obramowanie morza Weddella: Ostatnio w r. 1923 rząd nowozelandzki objął w posiadanie otoczenie morza Rossa i ziemi Wiktorii między 150° dług. zach. i 160° dług. wsch., włączając w te obszary również i biegun. Te posunięcia rządów brytyjskich przyłączyły do posiadłości wszechświatowego mocarstwa kolonjalnego obiedwie trzecimy Antarktyky, nie mówiąc o olbrzymich terenach łowieckich, w których posiadaniu zainteresowane są również inne narody, a przedewszystkiem Norwegja, mająca niebyle jakie prawa, przysługujące wedle utartego zwyczaju odkrywcom nowych ziem, przed odkryciem do żadnego państwa nienależących.

Tak łatwemu nabyciu nowych terenów bez wątpienia sprzyjała decydująca rola Wielkiej Brytanji w międzynarodowych stosunkach powojennych, niepodobieństwem jest jednak uznać te przywłaszczenia za oparte na prawie zwyczajowem, sprawiedliwości i uznaniu zasług współpracujących na tych terenach. Obecnie zaś wysuwane przez Anglię w sporze o przynależność odkrytych przez kom. Byrda ziem argumenty świadczą jedynie o niezgłębionej dumie i niezłomnem poczuciu swych odwiecznych przywilejów w sprawach, dotyczących mórz i kontynentów poza granicami Europy położonych. Niesposób przecież na serjo traktować Antarktydę, kontynentu o powierzchni 14 miljonów km.² przewyższającą półtora niemal raza powierzchnię Europy — jako małą, zabłąkaną wśród fal oceanu wysepkę. Jakkolwiek spór o ląd Antarktyczny nie posiada w chwili obecnej żadnego praktycznego znaczenia i nie wychodzi narazie ze sfery ambicyj narodowych, należy pamiętać o napotkanych przez Shackletona pod 85° szer. płd. pokładach węgla kamiennego o miąższości do dwóch z górą metrów. To też można się spodziewać, że Anglja, w której zapasy węgla są wedle przewidywań na wyczerpaniu, nie odstąpi tak łatwo od swych rzeczywistych, czy też urojonych praw do kryjących niezgłębione jeszcze możliwości obszarów.

Skoro kwestja przynależności państwowej Antarktydy weszła na porządek dzienny polityki światowej, byłoby wskane przeniesienie tej sprawy na szerokie forum międzynarodowe z tem, by przy podziale tego lądu i mórz do niego należących uwzględnione zostały prawa wszystkich nacyj, nabyte z racji ich udziału w badaniach i odkryciach. Może wtedy i Polska, której synowie też spozierali odważnie w oblicze polarnej nocy antarktycznej, otrzyma tam swoją „kolonję".

P. ORDYŃSKI

PIERWSZA KSIĄŻKA POLSKA O ANGOLI

Polska, dzięki przyrostowi naturalnemu ludności, jednemu z największych w Europie i słabemu stosunkowo uprzemysłowieniu kraju, skazana jest od szeregu lat na emigrację. Corocznie dziesiątki tysięcy Polaków wędrują za morze w poszukiwaniu lepszej doli. Kiedyś, kiedy nie było jeszcze niepodległego Państwa Polskiego, wędrował lud na obczyznę na własną rękę, niejednokrotnie drogo okupując zdobyte, ciężkie doświadczenia. Lud ten, werbowany przez agentów różnych przedsiębiorstw emigracyjnych cudzoziemskich przy jawnem nieraz poparciu władz, okupujących podówczas ziemie polskie, wyzyskiwany bezlitośnie, obdzierany na każdym kroku, potrafił jednak mimo rozlicznych, bardzo ciężkich ofiar, składanych z własnego potu i krwi, utrzymać się w różnych zakątkach globu ziemskiego, co więcej przywrzeć tak mocno do zdobytej w ciężkim trudzie ziemi, że niema dzisiaj siły, któraby go stamtąd ruszyć potrafiła.

Dziś jakże zmieniła się sytuacja! Polski Rząd czuwa nad polskiem wychodźtwem. I chociaż, jak to zwykle przy każdych początkach bywa, popełniono w pierwszych latach szereg błędów, to wszakże dzisiaj już powstają zręby świadomej celów, państwowo twórczej polityki emigracyjnej.

P. Jerzy Chmielewski, członek ekspedycji L. M. i R. do Angoli i autor książki p. t. „Angola".

Z drugiej strony następuje również znamienna ewolucja w stosunku społeczeństwa polskiego do emigracji. Przestaje się patrzeć na wychodźcę, opuszczającego kraj rodzinny, pod kątem ckliwego sentymentalizmu, czy taniej filantropji, ale zaczyna się na niego spoglądać, jako na jeden z państwowo twórczych czynników, zupełnie dotychczas przez Ojczyznę niewyzyskanych. Coraz głębiej przenika w społeczeństwo polskie przeświadczenie, że skoro nie potrafimy emigracji zahamować, jako zjawiska przerastającego wolę i siły ludzkie, to należy uczynić wszystko, aby element ten nie marnował się, nie rozpraszał wśród obcych, jedynie i wyłącznie dla tych obcych nie pracował, ale w miarę możności i sił przyczyniał się do rozwoju swego ojczystego kraju, chociaż losy rzuciły go poza granice tego kraju.

Poglądom naszym na tę sprawę, jako Związek Pjonierów Kolonjalnych, dawaliśmy niejednokrotnie wyraz na szpaltach „Morza". Powtarzać tych rzeczy niema potrzeby. Są one nazbyt jasne i zrozumiałe i całkowicie

wśród Czytelników naszego pisma się przyjęły. Przypomnieć tylko należy, że jedną z zasadniczych tez naszego programu emigracyjno-kolonjalnego jest idea koncentracji żywiołu polskiego na terenach, na których zarówno warunki gospodarcze, jak polityczne, zdrowotne i t. d. sprzyjać będą najbardziej nieskrępowanemu rozwojowi gospodarczemu naszego wychodźtwa i zachowaniu jego związku duchowego jak i materjalnego z Macierzą. Wiadome jest również, że jako jeden z takich terenów po dokładnych rozważaniach wybrana została Angola, kolonja portugalska w Afryce Zachodniej. Liga Morska i Rzeczna, która program Związku Pjonierów Kolonjalnych włączyła oficjalnie do programu swego działania, wysłała przed rokiem mniej więcej, wespół z Naukowym Instytutem Emigracyjnym i Polską Stacją Badań Tropikalnych, specjalną ekspedycję do Angoli, której powierzone zostało zbadanie na miejscu warunków, w jakich znalazłoby się nasze wychodźtwo, na wypadek, gdyby na ten teren miało być skierowane. Chodziło przed rozpoczęciem jakiejkolwiek akcji o zdobycie pewności tam, gdzie były jak najlepsze prognostyki.

Owocem wyprawy do Angoli, w której wzięli udział trzej uczestnicy, mianowicie pp.: Franciszek Łyp, Jerzy Chmielewski i Bronisław Nojszewski, jest bogaty materjał doświadczalny. W ciągu roku bieżącego „Morze" drukowało stale impresje z bezpośrednich przeżyć członków wyprawy pióra jej kierownika, p. Franciszka Łypa. Obszerna praca sprawozdawcza tegoż autora znajduje się w druku i ma się niebawem ukazać nakładem Naukowego Instytutu Emigracyjnego. Ukazała się również już w druku książka p. Jerzego Chmielewskiego p. t. „Angola-Notatki z podróży po Afryce". O tym debjucie młodego autora chcemy bliżej tutaj pomówić.

Zacznijmy przedewszystkiem od stwierdzenia, że debjut ten wypadł nader szczęśliwie. Książkę p. Chmielewskiego czyta się od chwili rozcięcia pierwszych kartek z jak najżywszem i stale rosnącem zainteresowaniem. Wielce pomocna jest tutaj forma bezpośredniego oddawania przeżytych wrażeń, w jaką ujął swą książkę autor. Czytelnik przeżywa wszystko razem z autorem. Razem z nim staje u progu lądu afrykańskiego, razem z nim poznaje ludzi, pochłoniętych pracą na tym kontynencie, odbywa arcyciekawe wyprawy w głąb tego lądu, ugania się w samochodzie po wyżynie angolitańskiej i w marzeniach widzi ją pokrytą przyszłemi polskiemi farmami i osadami, to wreszcie błądzi na samotnych wycieczkach wśród gór i lasów tego kraju i spogląda oczami autora na ich czar i ukryte, swoiste piękno. Prostota, z jaką autor podaje swe obserwacje w wielu miejscach sięga do wyżyn szczerego talentu, mimo, że nie było bynajmniej założeniem autora danie jakiegoś mniej lub więcej udanego wypracowania literackiego na temat: Angola. Słusznie powiada w przedmowie do książki Chmielewskiego p. Janusz Makarczyk: „Autor książki nie jest literatem. To też w jego pracy pociąga czytelnika nietyle piękno słów, co piękno czynu..."

Poza szeregiem barwnych i soczystych obrazów z życia portugalskich kolonistów i przedsiębiorców, poza fotograficznemi niejako odbitkami przeżyć wyprawy, książka Jerzego Chmielewskiego zawiera szereg ciekawych reminiscencyj na temat wysiłków rządu portugalskiego w kierunku podniesienia tej kolonji do stanu kwitnącego, w formie rozmów i wywiadów z ludźmi, zamieszkałymi od szeregu lat na tych terenach, daje szereg charakterystycznych rzutów oka na tamtejsze stosunki.

Kilkanaście ilustracyj, częściowo podanych także przez „Morze", zdobi tę ciekawą książkę.

Zkolei wskazać należy na kilka niedociągnięć, jakie książka, mimo swoich niezaprzeczonych zalet, posiada. Dotyczą one nietyle merytorycznej jej wartości, ile samej formy i są zresztą drobnego znaczenia. Niepotrzebna jest pewna rubaszność, w jaką w kilku miejscach przybrał autor swe opowiadanie. Dla pełności obrazu nie jest konieczne podawanie kłopotów, jakie z załatwianiem fizjologicznych potrzeb mieli poszczególni członkowie wyprawy. Niepotrzebnie również autor używa zbyt często takich słów, jak: „interior" „byznes" i t. p. Niestaranna korekta, jeśli chodzi o nazwy i słowa portugalskie, nie jest prawdopodobnie winą autora.

W każdym razie książka Jerzego Chmielewskiego jest nietylko nader udałym debjutem autora, ale także bardzo ciekawym przyczynkiem do poznania wnętrza Afryki i warunków życia w Angoli. Pod tym względem spełnia ona podwójnie pożyteczne zadanie: daje garść cennych wiadomości o Angoli, i rozpala ciekawość do tematu: przygotowuje grunt dla oficjalnego sprawozdania z wyprawy, które wydaje Naukowy Instytut Emigracyjny.

HENRYK TETZLAFF

PRZEGLĄD KOLONJALNY

ŚWIADOMOŚĆ ZAGADNIEŃ KOLONJALNYCH W SPOŁECZEŃSTWIE FRANCUSKIEM.

Francuski dwutygodnik kolonjalny „La Quinzaine Coloniale" drukuje ankietę, która ma za zadanie uwypuklić stopień świadomości zagadnień kolonjalnych w społeczeństwie francuskiem. W numerze z 25 listopada 1929 r. pismo to ogłasza wywiad z generałem Messimy, byłym ministrem kolonij. Z wywiadu tego wynika, że uświadomienie społeczeństwa francuskiego w sprawach, dotyczących olbrzymiego Imperjum Francji, jest bardzo nikłe. Uświadomienie to, pomimo wojny europejskiej, w której kolonje brały niepoślednі udział, pomimo wykładów i odczytów postępuje naprzód w tempie dosyć powolnem. Jako przykład generał Messimy przytacza fabułę świeżo wystawionej w teatrze „Femina" sztuki Romain Coolus pod tytułem „La Guêpe". Bohaterką komedji jest żona urzędnika kolonjalnego. Po powrocie do Francji opowiada ona swej przyjaciółce, że przybywa z Afryki Zachodniej Francuskiej, która to kolonja w języku urzędowym francuskim nosi nazwę w skrócie A. O. F. (Afrique Occidentale Française). Przyjaciółka odpowiada, że nie zna maszyny, która ma taką nazwę. Generał dodaje, że jeśli chodzi o dalsze kolonje fracuskie, to podobna opinja co do tych kolonij, istnieje wśród 38 miljonów Francuzów. Korzystniej się ta sprawa przedstawia, jeżeli chodzi o wiadomości, dotyczące Afryki Północnej, t. j. Algieru, Tunisu i Maroka,

ponieważ kraje te położone są bliżej Francji.

Indochiny również cieszą się popularnością wśród społeczeństwa, ponieważ pensje urzędników i oficerów francuskich, stacjonowanych w tej kolonji, są wysokie i dla tych powodów kolonja ta uważana jest za swego rodzaju Eldorado.

Na taki stan rzeczy wpływa w znacznym stopniu niejednolity zarząd kolonjalny.

We Francji kolonje są zależne albo od Ministerstwa Kolonij, albo od Ministerstwa Spraw Zagranicznych (Tunis, Maroko).

Z ankiety wynika, że w pewnych sferach, zwłaszcza przemysłowych i rolniczych Francji, istnieje antagonizm, co do poglądów na produkcję rolną metropolji i kolonij. Pewne sfery francuskie uważają, że kolonje powinny służyć wyłącznie życiu gospodarczemu Francji i nie mogą prowadzić własnej polityki gospodarczej, oraz że produkcja rolnicza w kolonjach winna być podporządkowana interesom produkcji rolniczej w metropolji. Są to poglądy zacofane, które należy wyeliminować z polityki kolonjalnej Francji.

Ankieta przytacza ciekawe liczby, dotyczące francuskiej produkcji w kolonjach.

Bawełna: przemysł bawełniany zatrudnia we Francji 250.000 robotników. Dla przemysłu tego Francja potrzebuje corocznie 230.000 ton surowca. Kolonje własne dostarczają zaledwie od 3—4 tysięcy ton bawełny. Reszta, t. j. 98% surowca Francja sprowadza z zagranicy za sumę 5 miljardów franków. Przy racjonalnej produkcji Afryka Zachodnia, Algier i Maroko powinny dostarczyć Francji jedną trzecią surowca, niezbędnego dla przemysłu bawełnianego.

Kauczuk: światowa produkcja kauczuku w ostatnim roku wyniosła 400.000 ton (w roku 1910 wynosiła ona 50.000 ton). Francja potrzebuje od 30—40 tysięcy ton kauczuku, kolonje dostarczają obecnie jedną czwartą kauczuku, zużywanego przez przemysł francuski. Bogactwo kauczuku w kolonjach jest tak wielkie, że przy należytej produkcji, kauczuk ten, po całkowitem pokryciu zapotrzebowania Francji, mógłby być nawet eksportowany.

Wełna: Francja potrzebuje 2 miljony q wełny, z czego 1.700.000 q sprowadza z zagranicy, płacąc za nie około 4 miljardów franków. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że Afryka Zachodnia i Maroko przedstawiają wspaniałe warunki dla masowej hodowli owiec.

Jedwab: Francja potrzebuje rocznie 150.000 q jedwabiu, sprowadzanego dzisiaj wyłącznie z zagranicy. Wspaniałe warunki dla produkcji jedwabiu przedstawiają Indochiny, które zaspakajają zaledwie 1 proc. zapotrzebowania metropolji.

Z powyższego wynika, że metropolja otrzymuje zaledwie dziesiątą część tego, co mogłyby dać jej kolonje przy należytem postawieniu produkcji w poszczególnych działach gospodarki.

INDJE JAKO SAMODZIELNE DOMINJUM ANGIELSKIE.

Anglja jest klasycznym krajem, gdzie nietylko instytucje państwowe i społeczne, ale i nawet system rządzenia, z biegiem lat w drodze ewolucji osiągają wyższy poziom organizacyjny. Ta zasada dominuje w całem życiu Anglji, eo ipso dominuje ona również i w angielskich zagadnieniach kolonjalnych, a zwłaszcza w stosunku metropolji do kolonij.

Angielskie tereny kolonjalne, zależnie od stopnia ich rozwoju gospodarczego i kulturalnego, osiągają, w drodze ewolucyjnej, samodzielność, możność własnego rządzenia się, wznosząc się w ten sposób coraz wyżej po szczeblach drabiny hierarchicznej, która łączy metropolję z kolonjami i dominjami.

Jest tu cała gama zależności, począwszy od kolonji, stojącej na najniższym szczeblu tej drabiny, kolonji, rządzonej przez gubernatora, mianowanego przez Londyn, a kończąc na samodzielnych dominjach, jak Australja, Kanada i Unja Południowo-Afrykańska, które nawet wysyłają swych pełnomocnych przedstawicieli na zgromadzenia Ligi Narodów.

Ostatnio lord Irwin, wice-król Indyj, po odbyciu w Londynie całego szeregu narad z rządem centralnym, ogłosił deklarację, która precyzuje przyszłe zamierzenia metropolji w stosunku do Indyj. W deklaracji tej mówi się: celem polityki angielskiej jest stopniowy rozwój indyjskich reprezentacyj narodowych w kierunku zrealizowania postulatu, polegającego na wytworzeniu własnego, odpowiedzialnego rządu indyjskiego.

Parlament angielski już w roku 1919 uchwalił program, wytykający drogę, która doprowadzić może Indje do zajęcia należnego im miejsca wśród dominjów angielskich.

Rząd centralny niejednokrotnie oświadczał publicznie, iż życzeniem jego jest, aby Indje we właściwym czasie zajęły miejsce w Imperjum Brytyjskiem równorzędne z dominjami. Droga jednak, która pozwoli Indjom osiągnąć najwyższy stopień w hierarchji imperjum, jest drogą naturalnego rozwoju konstytucyjnego tego kraju.

Deklaracja powyższa precyzuje dokładnie, czem mają się stać Indje w przyszłości i, nie oznaczając terminu usamodzielnienia, wskazuje jednak drogę, po której winny Indje kroczyć w kierunku osiągnięcia samodzielności.

Droga ta może być krótsza, albo dłuższa, jednakże proces ewolucyjny musi się dokonać w sposób zwykły i naturalny.

W każdym razie zaraz po ogłoszeniu deklaracji, została powołana do życia specjalna komisja, która zajmie się studjami nad możliwością utworzenia w Indjach odpowiedzialnego rządu.

Ogłoszenie tej deklaracji wpłynie bezsprzecznie na przyśpieszenie procesu usamodzielnienia Indyj. W ciągu ostatnich kilku lat, pod wpływem propagandy komunistycznej, życie społeczne w Indjach jest podobne do wulkanu, ziejącego stale lawiną.

Przed kilku miesiącami byliśmy świadkami rozruchów w większych miastach indyjskich, a nawet zamachu podczas obrad Zgromadzenia Narodowego Indyjskiego na życie najwyższych urzędników angielskich w Indjach. To też deklaracja wice-króla została przyjęta przez ugrupowania narodowe indyjskie, jako zapowiedź wielkiej reformy w najbliższym czasie.

Gandhi, największy działacz indyjski doby obecnej, w Zgromadzeniu Narodowem domagał się natychmiastowego zastosowania przez metropolję względem Indyj statutu, obowiązującego w stosunku do samodzielnych dominjów. Już najbliższa przyszłość pokaże, czy droga ewolucyjna, o której jest mowa w deklaracji wice-króla, będzie mogła być zachowana w całej pełni, czy też będzie musiała być znacznie skrócona.

BUDŻET KOLONIJ PORTUGALSKICH.

Budżet kolonij portugalskich na rok 1929/30 przedstawia się jak następuje:

ANGOLA:

Budżet zwyczajny

Dochody	.	170.352.600.— angolarów[1])
Wydatki	.	170.352.600.—

Budżet nadzwyczajny

Dochody	. .	19.456.400.— angolarów
Wydatki	. .	19.446.400.— „

Budżet nadzwyczajny będzie pokryty częściowo z pożyczki, zaciągniętej przez Two dla Produkcji Djamentów w Angoli (2.750.000.—), częściowo przez skarb metropolji (4.896.911.—), reszta z pożyczki wewnętrznej.

Kwota, wykazana w budżecie nadzwyczajnym, zużyta będzie wyłącznie na przeprowadzenie robót publicznych w Angoli oraz na zakup aparatów dla

———

[1]) 1 angolar = 1 escudo.

rolniczych stacyj doświadczalnych i maszyn, niezbędnych dla produkcji rolnej.

CAPE VERDE.

Dochody . . . 19.803.740.— escudów
Wydatki . . . 19.803.400.— „

SAINT-THOMÉ I PRINCE

Dochody . . . 12.509.985.— escudów
Wydatki . . . 12.280.744.47 „

GWINEJA.

Dochody . . . 23.484.500.— escudów
Wydatki . . . 23.377.864.24 „

KOMISJA MANDATOWA LIGI NARODÓW.

W skład Komisji Mandatowej Ligi Narodów w chwili obecnej, wchodzą: lord Lugard — przedstawiciel Anglji, Merlin — Francja, Orts — Belgja, Sakenhobe — Japonja, Vanrees — Holandja, Theodoli — Włochy, Palacios — Hiszpanja, Garcia — Portugalja, Kastl — Niemcy, Dannevig — Norwegja, Bappardo — Szwajcarja i wreszcie przedstawiciel Międzynarodowego Biura Pracy.

Pismo paryskie „Journal de Debats", omawiając skład Komisji Mandatowej, pisze, że w komisji zasiadają ci, którzy mają mandaty i kolonje, dalej ci, którzy posiadają tylko kolonje, ci, którzy posiadając kolonje, pragną zwiększyć swój kolonjalny stan posiadania, ci, którzy utracili kolonje i ci, którzy kolonij nigdy nie mieli. Dalej dziennik francuski stwierdza z ironją, że Komisja Mandatowa nie uważa mandatarjuszów za suwerennych właścicieli kolonij mandatowych, zwłaszcza kolonij afrykańskich. Dziennik zadaje pytanie: któż tedy będzie właścicielem? Czy Liga Narodów, będąca jedynie stowarzyszeniem państw suwerennych i nie będąca podmiotem prawa międzynarodowego?

Dr. JAN ROZWADOWSKI

KRONIKA KOLONJALNA

WYJAZD SEKRETARZA ZARZĄDU ZW. PJONIERÓW KOLONJALNYCH DO PARYŻA I DO ANTWERPJI.

Sekretarz Zarządu Związku Pjonierów Kolonjalnych dr. Wiktor Rosiński wyjechał dnia 2 grudnia r. b. do Paryża i do Antwerpji celem poinformowania się na miejscu i przeprowadzenia wstępnych pertraktacyj w sprawie udziału Związku Pjonierów Kolonjalnych i Ligi Morskiej i Rzecznej w organizujących się tam wystawach kolonjalnych. Jak wiadomo — Belgja urządza wystawę w Antwerpji w roku 1930, jako w setną rocznicę swej niepodległości, Francja zaś w 1931, w roku rewizji mandatów kolonjalnych nad kolonjami b. cesarstwa niemieckiego, organizuje pod Paryżem największą w dziejach świata wystawę kolonjalną. W obu tych wystawach musimy wziąć udział, aby dać wyraz zdolnościom kolonizatorskim narodu polskiego oraz naszym dążeniom kolonjalnym.

SUBWENCJA NA AKCJĘ KOLONJALNĄ ZWIĄZKU.

Dnia 30 listopada w gmachu Ministerstwa Przemysłu i Handlu odbyło się doroczne walne zebranie członków Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej Urzędników tegoż Ministerstwa. Na zebraniu tem uchwalono jednogłośnie, na wniosek p. Stanisława Kosko, przyznać Związkowi Pjonierów Kolonjalnych z funduszów Oddziału jednorazową subwencję w wysokości 300 złotych. Subwencja ta została przeznaczona na akcję kolonjalną, jaką prowadzi Związek.

Sądzimy, że obywatelskie stanowisko członków Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu znajdzie licznych naśladowców. Członkom tego Oddziału za przyczynienie się do akcji, jaką dla przyszłości Państwa Polskiego prowadzi Związek Pjonierów Kolonjalnych Zarząd Związku na tem miejscu składa gorące podziękowanie.

ODCZYT PROF. O. BUJWIDA.

Dnia 23.XI 1929 r. staraniem Naukowego Instytutu Emigracyjnego odbył się w sali konferencyjnej Ministerstwa Przemysłu i Handlu odczyt prof. Odo Bujwida o wrażeniach jego z podróży po Brazylji. Odczyt zaszczycili swą obecnością m. inn.: Marszałek Senatu — prof. Juljan Szymański, Minister Pracy i Opieki Społecznej — płk Aleksander Prystor, Dyrektor Urzędu Emigracyjnego — p. Nakoniecznikoff i inni.

Prof. Bujwid, wybitny, o światowej sławie bakterjolog polski, odczyt swój, wygłoszony wobec licznego audytorjum i ilustrowany ciekawemi przezroczami, ujął pod kątem widzenia warunków zdrowotnych, z jakiemi styka się nasze wychodźtwo po przybyciu do Brazylji. Sędziwy uczony, odznaczający się werwą iście młodzieńczą, mimo 72 lat pracowitego życia, dotarł koleją, samochodem, miejscową carossą, wreszcie na koniu, do najrozmaitszych skupisk polskiego wychodźtwa w Brazylji. Bezpośrednia obserwacja, szereg przeprowadzonych badań, studja w brazylijskich instytutach naukowych lekarskich i t. d. dały prof. Bujwidowi moc materjału do wyrobienia sobie poglądu na warunki zdrowotne Brazylji. W odczycie swym zapoznał prof. Buwid słuchaczów z drobną zaledwie częścią wyniesionych z podróży doświadczeń i spostrzeżeń. Prelegent, nie zamykając oczu na szereg ujemnych zjawisk, w konkluzji swego odczytu dał wyraz mniemaniu, że Brazylja nadaje się jako teren osadniczy dla naszego wychodźtwa, czego zresztą dowiodło już doświadczenie dotychczasowe. Jeśli chodzi zaś o zwalczanie różnych plag chorobowych, tropiących ludność tego skądinąd błogosławionego kraju, to władze brazylijskie bardzo energicznie je zwalczają i osiągnęły już duże rezultaty na tem polu, a poza tem wielce pomocna być może dla naszego wychodźcy, przynajmniej w pierwszym okresie po przybyciu do Brazylji, krótka, jasno napisana instrukcja lekarska, w którą każdy emigrant, udający się do tego kraju, winien być przez odpowiednie władze ojczystego kraju wyposażony, podobnie, jak czynią to rządy innych państw.

W bardzo ciekawej dyskusji, jaka się po odczycie wywiązała i która znacznie wybiegła poza ramy samego odczytu, mającego jak wspomnieliśmy, charakter naukowo-lekarski, zabierali głos m. inn. pp.: Marszałek Senatu, prof. Juljan Szymański — jak wiadomo — sam lekarz z zawodu, były profesor Uniwersytetu w Kurytybie, mający bogate doświadczenie z kilkunastoletniego pobytu w Brazylji, Redaktor Michał Pankiewicz, jeden z nielicznych, gruntownych znawców stosunków brazylijskich, dr. Gustaw Załęcki, Sekretarz Generalny Naukowego Instytutu Emigracyjnego, kpt. Mieczysław Fularski, znany podróżnik, który również przez dłuższy czas przebywał na terenie Brazylji, dr. Aleksander Freyd, specjalista medycyny subtropikalnej, którą studjował przez kilka lat w Paryżu, dr. Wiktor Rosiński, Sekretarz Zarządu Związku Pjonierów Kolonjalnych, prof. dr. Stołyhwo, znany antropolog, wreszcie dr Tadeusz Grabowski, Minister Pełnomocny i Poseł Rzeczypospolitej Polskiej w Brazylji. Zamknął dyskusję końcowem przemówieniem p. Marszałek Szymański.

Niesposób w krótkiej notatce niniejszej streścić tę niezwykle ciekawą dyskusję, w której poruszono wiele najżywotniejszych spraw naszego wy-

chodźtwa. Trzeba stwierdzić jedno w każdym razie, że zarówno sam odczyt, jak i dyskusja, przyczyniły się wielce do pogłębienia naszych wiadomości o Brazylji.

ODCZYT MIN. GRABOWSKIEGO O BRAZYLJI.

Drugi odczyt o Brazylji wygłosił na zaproszenie Polskiego Towarzystwa Emigracyjnego Minister Pełnomocny i Poseł Rzeczypospolitej Polskiej w Brazylji, dr. Tadeusz Grabowski. Odczyt odbył się dnia 5 grudnia r. b. w sali P. T. E. przy ul. Al. Jerozolimskie 33. Bawiący na urlopie zdrowotnym w Polsce min. Grabowski obszerny swój odczyt ujął niejako w formę sprawozdania z warunków, w jakich przebywa i pracuje nasze wychodźtwo w poszczególnych stanach Brazylji.

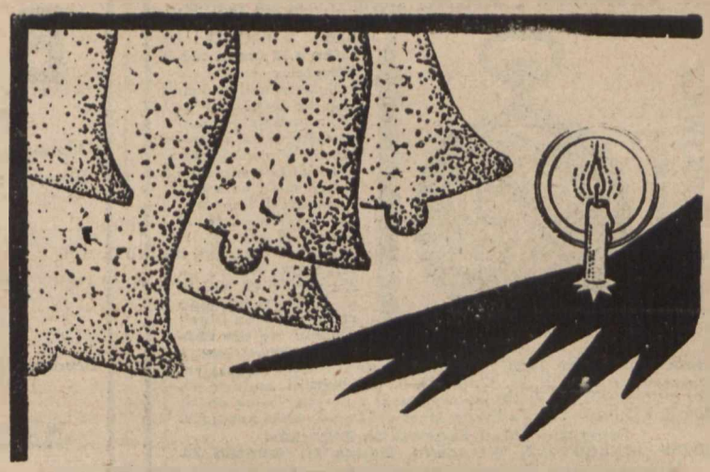
W dyskusji zabierali głos p. p.: Red. Michał Pankiewicz, kpt. M. Fularski, dr. Gustaw Załęski, prof. Stylyhwo, p. Jahołkowska i inni.

PIERWSZE KROKI W AKCJI KOLONIZACYJNEJ W ANGOLI.

Przed kilku tygodniami utworzył się Komitet Organizacyjny Spółki z o. o. „Polangola". Komitet ten składa się z pp: Edwarda Jankowskiego, jako prezesa, Jerzego Chmielewskiego sekretarza i pp: Kazimierza Głuchowskiego, Franciszka Łypa, Krzysztofa Krzysztofowicza i Adama Piątkowskiego, — jako członków.

Komitet ma na celu stworzenie spółki z o. o. „Polangola", któraby ujęła całkowitą gestję spraw wymiany handlowej i wszelkich stosunków ekonomicznych z Portugalją oraz z kolonjami portugalskiemi.

Dnia 7 grudnia wyjechał wraz z małżonką samochodem z Warszawy do Lizbony, Michał hr. Zamoyski, reprezentant Komitetu Organizacyjnego. Z Lizbony 20 grudnia, po załadowaniu samochodu na okręt, wyruszy on do Angoli. W Angoli p. Zamoyski, po zapoznaniu się z warunkami, ma zamiar osiąść na stałe.



WIECZNA GWIAZDKA

Piękne, pogodne, wesołe dni świąteczne miną... A później szary dzień powszedni troski, walka i tęsknota.

Darujmy sobie radjo..
Genjalny wynalazek MARCONIEGO pozwala każdemu z nas na kontakt z całym światem. Radość, wesele i barwne wrażenia — zewsząd i zaw. będą naszym udziałem.

Radjosprzęt Marconi jest nietylko dobry — jak wszystko co nosi imię tego genjusza — jest trwały, pewny, jest oparty na największem doświadczeniu.

Zobacz i usłysz odbiornik i głośnik Marconi Przekonaj się. Kup sobie i swoim WIECZNĄ GWIAZDKĘ.

Początek i szczyt radjofonji, to...

Marconi

Warszawa, ul. Narbutta 29.

Salon demonstracyjny: Warszawa, ul. Marszałkowska 142.

33— 0 -XI.

„OSTOJA" Węgiel
KATOWICE
MARJACKA 24 — TELEFON 1984
8291—403—XII

Dom Towarowy
BOBREK
Katowice, Poprzeczna 10
Królewska Huta, ulica Wolności 24.
Jedyny i największy
DOM TOWAROWY
Województwa Śląskiego.
8285—404—XII

GAZOWNIA MIEJSKA w BIELSKU
Prędko, czysto GAZ tanio, wygodnie
do gotowania, do pieczenia i do smażenia, do prasowania | do oświetlania, do opalania dla motorów dla przemysłu
w każdej chwili ciepła woda.
8275—393—XII—II

NA GWIAZDKĘ DLA MŁODZIEŻY I DZIECI
Najtańsze i najłatwiejsze do kupienia
KSIĄŻKI RÓŻOWE I BŁĘKITNE
Cena tomu w oprawie z 10 ilustracjami zł 1.50.
Żądać we wszystkich księgarniach.

PŁASKI ZEGAREK!! Z wiecznem nietłuczącem się szkłem.

Firma nasza egzystuje od r. 1900. Nagrodzona wielomi złotymi medalami i krzyżem.

J. JAKUBOWICZ
Warszawa

NOWY WYNALAZEK!!!
tylko 7.70 (zam. 25). Wysyłamy pocztą za zaliczeniem elegancki zegarek cyklowy s. „Chronometr".—Chód dźwięczny na kamieniach. Wyreg. do minuty z gwarancją za dobry chód na **8 lat.** 4 szt. 29.50. Lepszego gat.: 9.50, 11,50, 15, 18 21, 25, 35, 40, 45, 51, 60 i 65 zł. **Na rękę z paskiem** 14 17, 20, 25, 30, 35, 40, 50 i 57 zł. **Z franc. nowego złota „Platka D'or" niczem się nie różni od prawdziwego złota 14 proc. kar. 15.50,** 2 szt. 30, 3 szt. 44 zł., ręczne z paskiem lepszego gatunku 20, 25, 37, 45, 55, 65 zł. Budziki stołowe 15, 17 i 20; lep. gat. 25, 30 i 40 zł. Łańcuszki z nowego złota po zł. 2.15, 3, 3.75, 4.85 i 6 zł. Za koszta przesyłki i opak. płaci kupujący.

Fabryczny Skład Genewskich Zegarków
JÓZEF JAKUBOWICZ, Warszawa, Sienna 27. Oddział 68.

Mnóstwo listów dziękczynnych. Z braku miejsca zamieszczamy niektóre:

(Nr. 1350). Zegarek otrzymałem, bardzo dziękuję, chodzi on co do minuty i bardzo miły dla oka. Ku mojemu miłemu zdziwieniu, chodzi lepiej od „Omegi", który robi różnicę naprzód, albo wtył. Zegarek od Pana nie robi żadnej różnicy, tak dał się dokładnie wyregulować, proszę przysłać mi jeszcze dwa zegarki płaskie. Po otrzymaniu zrobię zamówienie na większą ilość. **Jan Kałużyński, Lublin.**

(Nr. 1355). Sz. P. Proszę o wysłanie jeszcze jednego zegarka z fr. nowego złota. Przy tej sposobności mamy zaszczyt podziękować za otrzymane 3 zegarki, z których jesteśmy zadowoleni. W najbl. dniach wyślę zam. na kilka zegarków. **Prezes, Stan. Borowicz w Kutnie**

(Nr. 4706). Sz. P.! W dniu dzisiejszym otrzymałem zamówiony przezemnie w firmie pańskiej zegarek budzik z dzwonkiem, z którego jestem zadowolony w zupełności i tę drogą składam Panu podziękowanie. z poważaniem

POST.. POL. PANST. poczta Jasno. **Pilat Konstanty**

(Nr 4357). W. P. Za przesłane mi dwa zegarki składamy Panu serdeczne podziękowanie, gdyż jestem z nich zadowolony, proszę o przysłanie zegarka. **Burkiewicz, Post. Pol. w Szczepanowie.**

4501. Sz. P.! Otrzymałem już od Pana dwa zegarki, które dobrze chodzą; proszę przysłać jeden zegar. Z poważaniem **Bronisław Madaliński.** Szkoła Powszechna p. Jody, z. Wileńska.

Dobry zegarek kupisz tylko w znanej we wszystkich dzielnicach kraju firmie **J. JAKUBOWICZ — Warszawa.**

8503-401-XII.

BROTELLA

(Tylko z nazwiskiem Prof. Dr. Gewecke).

Odznaczona „Medalem Bronzowym" na IV Międzynarodowej Wystawie Sanitarno-Hygienicznej w Warszawie w 1927 r.

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

Środek „Brotella" może być zażywany w 100 różnych rodzajach przy śniadaniu, obiedzie i wieczerzy.

W APTEKACH I DROGERJACH NALEŻY ŻĄDAĆ:

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

Generalne Przedstawicielstwo na Gdańsk i Polskę;

ALFRED FINK

Gdańsk, Hundegasse 52,
r-k w P. K. O. Poznań 207277.

843.127.XII.

HERBATĄ CUDOTWÓRCZĄ

nazywa prof. dr. Gürber w Nr. 31 niemieckiego tygodnika lekarskiego

Indyjską herbatę na nerki i pęcherz
„KOEMIS-KOETJING"

i opisuje przy tej okazji beznadziejny wypadek choroby nerkowej rewnej niewiasty. Pacjentce opuchły tak dalece nogi, ręce i twarz, że zaledwie mogła patrzeć. Codziennie otrzymywała trzykrotnie jedną łyżeczkę powyższej herbaty, sparzoną w filiżance wody. Prof. Gürber wskazuje na zadziwiający nad wyraz skutek tej kuracji herbacianej:

Po dwumiesięcznem używaniu tej herbaty nie było w moczu ani białka, ani czegokolwiek nienormalnego, opuchlizna zupełnie zniknęła, a chora uzyskała znowu pełną zdolność do pracy.

Indyjską herbatę na nerki i pęcherz (także herbatę na reumatyzm i artretyzm) jak i indyjską herbatę przeciwko chorobom wątroby i żółci „Temolawak" **tylko prawdziwą w żółtem, oryginalnem opakowaniu puszkowem plantacji, z zamknięciem noszącem godło: „MARKE HESS",** można nabyć w aptekach, drogerjach, albo w generalnem przedstawicielstwie:

ALFRED FINK, Gdańsk, Hundegasse 52.

TAMŻE ODPOWIEDNIA LITERATURA!

KONTO W P. K. O. POZNAŃ 207.277.

842-128-XII.

Najwygodniejsza droga przewozu towarów — to droga powietrzna.

Towar, wysłany samolotem, w przeciągu kilku godzin przybywa na miejsce przeznaczenia, poczem natychmiast zostaje doręczony adresatowi.

Ułatwione formalności celne.

Informujcie się: w Bydgoszczy, Katowicach, Krakowie, Lwowie, Poznaniu, Warszawie, Gdańsku, Brnie i Wiedniu w biurach P. L. L. „Lot“ oraz we wszystkich oddziałach firmy ekspedycyjno-przewozowej S. A. Hartwig.

WYDAWNICTWA MORSKIE

NAKŁADEM
INSTYTUTU WYDAWNICZEGO
SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWE

Wyszły:		zł.
St. Dłuski.	Dewiacja kompasu.	5.50
A. Garnuszewske.	Budowa okrętu I.	4.50
„	Teorja okrętu.	4.25
A. Hryniewiecki.	Zarys meteorologji.	5.20
G. Kański.	Opisowy kurs lodji.	6.50
A. Ledóchowski.	Kurs nawigacji (Wyd. 2-gie)	6.50
„	Astronomja żeglarska.	7.—
K. Bielski.	Turbiny parowe.	19.—
„	Mechanika teoretyczna.	16.—
„	Prawidła wykonywania rysunków maszynowych.	1.—
MONOGRAFJA Państwowej Szkoły Morskiej.		10.—
INFORMATOR dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej.		3.—
USTAWA o służbie marynarza.		2.50
HANDEL morski w praktyce.		5.—
STATUT Państwowej Szkoły Morskiej.		—.80
OPIS UNIFORMU dla uczniów Szkoły Morskiej		—.20

Nadto Instytut Wydawniczy poleca:

F. A. Ossendowski.	Na skrzyżowaniu dróg.	6.50
J. Słowacki.	Pisma wybrane (według programu dla szkół średnich).	3.80

Podręczniki te można nabywać w Instytucie Wydawniczym Szkoły Morskiej w Tczew, Pomorze—Konto czekowe P.K.O 39.602) oraz we wszystkich księgarniach.

Koszty przesyłki poleconej 1.— zł.

VII-XII

CZYTAJCIE CO TYDZIEŃ

„LE JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE“

JEDYNE CZASOPISMO FRANCUSKIE, POŚWIĘCONE ROZWOJOWI MIĘDZYNARODOWEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Paris — 190, Boulevard Haussmann.

378—IX—XII.

DLA PODRÓŻUJĄCYCH
DO POLSKI

Najkrótsza, najwygodniejsza i najprzyjemniejsza linja okrętowa.

Okręty „Compagnie Générale Transatlantique“, pierwsze w służbie komunikacyjnej z Gdynią:
„POLONIA“ i „VIRGINIE“.

Częste połączenia między Havre i Gdynią—Ryga/Kłajpeda.

W sezonie letnim komumikacja do Leningradu.

Na żądanie wysyła się bezpłatnie prospekty i rozkłady jazdy.

Po informacje zgłaszać się:

„Cie Gle Transatlantique“
Paris—6, rue Auber
oraz do Oddziałów.

398—XI-IV.

UNION DE CINQ CHANTIERS FRANÇAIS
DE CONSTRUCTIONS NAVALES

ZWIĄZEK PIĘCIU FRANCUSKICH
STOCZNI BUDOWY OKRĘTÓW

na morzu Północnem, w Kanale La Manche, na Atlantyku na morzu Śródziemnem

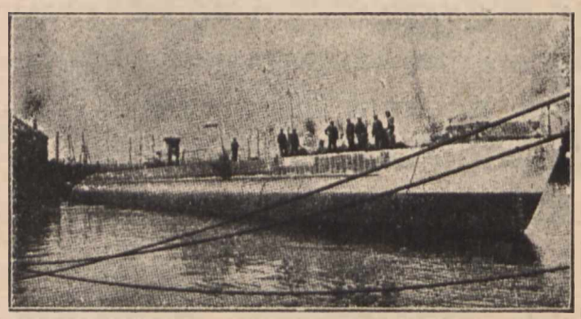
6 BIS, RUE AUBER, PARIS

STOCZNIA DE FRANCE W DUNKIERCE, Société des Ateliers et Chantiers de France
STOCZNIA DE NORMANDIE W ROUEN, Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire.
STOCZNIA DE GRAVILLE W HAWRZE, Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée.
STOCZNIA DE LA SEYNE W TULONIE, Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée
STOCZNIA DE PENHOËT W SAINT-NAZAIRE, Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire.

Wszelkie okręty wojenne i statki handlowe, krążowniki, torpedowce, łodzie podwodne, statki luksusowe, statki-cysterny do nafty, statki parowe i motorowe.

373. VIII-XII.

CHANTIERS & ATELIERS
AUGUSTIN-
-NORMAND
LE HAVRE (FRANCJA)



„Wilk", pierwsza z serji 3 łodzi podwodnych, budowanych dla marynarki polskiej według planów stoczni i zakładów „AUGUSTIN NORMAND".

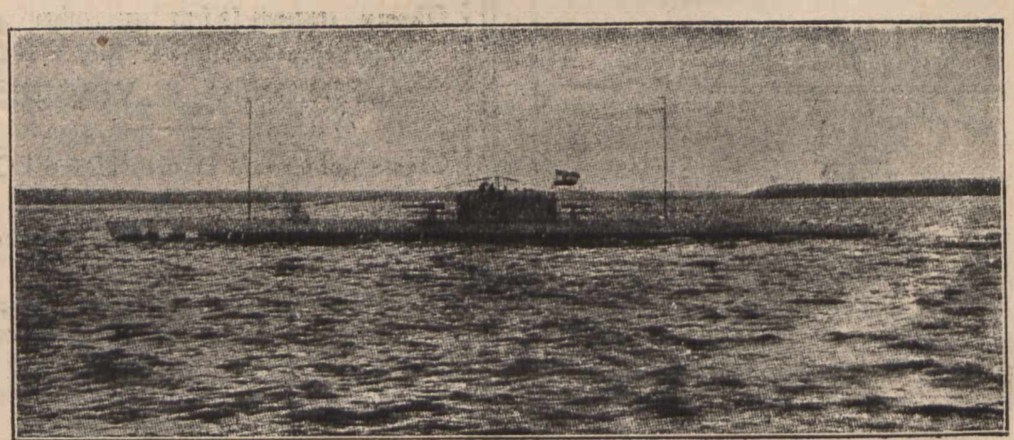
BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH
I STATKÓW HANDLOWYCH.

SPECJALNOŚĆ: BUDOWA ŁODZI PODWODNYCH.
WSZELKIE ŚRODKI I PRZYRZĄDY DO WYŁAWIANIA MIN.

MOTORY DIESLA VICKERS-NORMAND.

372. VIII-II.

ATELIERS ET CHANTIERS
DE LA LOIRE
4, RUE DE TÉHÉRAN, PARIS
STOCZNIE I ZAKŁADY W ST. NAZAIRE I W NANTES — ZAKŁADY W ST. DENIS (PARYŻ).
BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH



Łódź podwodna „Smeli" dla Marynarki Królestwa S. H. S.

KRĄŻOWNIKI — KONTRTORPEDOWCE — ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot).
TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESLA LOIRE-SULZER.

Budowa maszynerji dla kontrtorpedowców polskich „WICHER" i „BURZA" oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYŚ".

374. VIII—II.

zakł. Graf. „Polska Zjednoczona". Warszawa, Nowolipie 2.

Biblioteka Uniwersytecka w Lublinie Marii Curie-Skłodowskiej