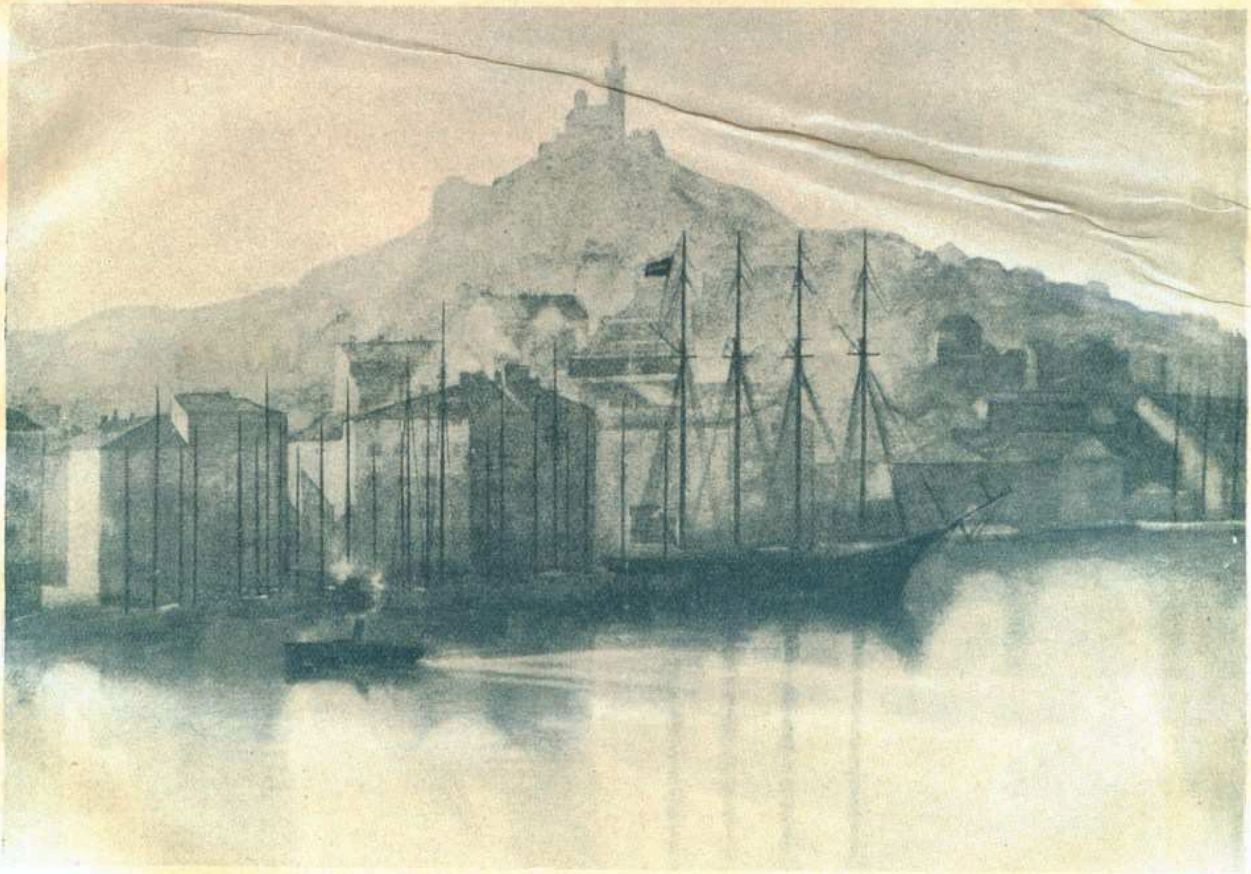
MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

Z dodatkiem „PIONIER KOLONIALNY" w tekście.



STARY PORT W MARSYLJI. *MALOWAŁ MACIEJ NEHRING.*

(Obraz zaszczytnie wyróżniony na salonie Tow. Zachęty Sztuk Pięknych w Warszawie w r. 1928).

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

GRUDZIEŃ 1928 r. ZESZYT 12

Czy jechałeś już polskim okrętem?

I-a LOTERJA FANTOWA LIGI MORSKIEJ i RZECZNEJ

250.000 losów

Co piąty los wygrywa

50.000 fantów wartości przeszło pół miljona złotych

Między innemi rozlosowane będą:

10 automobilów
2 łodzie motorowe
10 łodzi żaglowych
40 łodzi kanadyjskich

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

160 miejsc wycieczkowych do Kopenhagi i Stockholmu na pięciodniową podróż okrętem z utrzymaniem na statku.

Wyjątkowa sposobność odbycia interesującej morskiej podróży i wyjazdu zagranicę bez specjalnego paszportu.

1.900 fantów wartości od 10 do 250 zł.: rowery, poważne dzieła morskie i kolonjalne, przybory sportowe, jak rakiety, piłki tennisowe etc.

15.000 fantów wartości od 5 do 10 zł.: belletrystyka morska, drobne przybory sportowe.

32.000 fantów wartości od 3 do 5 zł.: różne przedmioty i pamiątki z zakresu sportu i morza.

Cena losu 3 zł.

Losy nabywać można: w Centrali Ligi Morskiej i Rzecznej, Warszawa, Elektoralna 2, i w jej Oddziałach, oraz w Jeneralnej Kolekturze: Kantor Wymiany Juljana Dzierżanowskiego, Warszawa, Nowy-Świat 64, i we wszystkich kolekturach Loterji Państwowej.

Akc. W Nr 51/82

Cena numeru 1.20 zł.

MORZE

ORGAN·LIGI·MORSKIEJ·I·RZECZNEJ

Nr. 12. Warszawa, grudzień 1928 r. Rok V

TREŚĆ NUMERU: 1. Rewja sił i środków—*A. Uziembło;* 2. Zbrojenia Niemiec na morzu—*Dr. W. Rosiński;* 3 Z Warszawy na Gopło—*Konrad Prószyński;* 4. Tydzień na Bliskim Wschodzie—*Inż. Witold Komocki;* 5. Sławne bitwy morskie Lissa—*Bohdan Pawłowicz;* 6. Mała wojna i wojna małemi siłami na morzu—*S. K. K.;* 7. Tajemnica walki podwodnej—*S. T.;* 8. Własność prywatna, jako łup w wojnie morskiej—*H. B.;* 9. Wigilja na morzu—*Tadeusz Szczygielski;* 10. Wielka dyskusja—*A. Uziembło;* 11. Gadulki wilka morskiego—*M. Zaruski;* 12. Port—*Zdzisław Andrzejowski;* 13. Podróż do Nantes—*Stanisław Dmochowski;* oraz bogata Kronika i Dział Oficjalny L. M. i Rz.—PJONIER KOLONJALNY: 14. Koncentrować, czy rozpraszać—*K. Głuchowski;* 15. Akcja kolonjalna Ligi Morskiej i Rzecznej; 16. Handel wewnętrzny Angoli—*Fr Łyp.;* 17. Przegląd Kolonjalny—*Dr. Jan Rozwadowski.*

34 ILUSTRACJE I RYSUNKI W TEKŚCIE.

REWJA SIŁ I ŚRODKÓW

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Pierwszy Walny Zjazd Delegatów L. M. i R. wywarł na wszystkich swych uczestników wrażenie imponujące. Liczba delegatów, ich wysoki poziom umysłowy i ideowy, rzeczowy stosunek do wszystkich zagadnień, jakie porządek obrad wyłonił, wzorowa organizacja zjazdu ze strony sympatycznych gospodarzy—wszystko to sprawiało wrażenie niezwykle dodatnie i pozwoliło stwierdzić, żeśmy się istotnie skonsolidowali wewnętrznie, że stanowimy organizację zwartą i mocną, zdolną do podejmowania i prowadzenia twórczych wysiłków.

Z natury rzeczy, zjazd miał charakter przedewszystkiem organizacyjny. Trzeba było utwierdzić to, co życie stworzyło, dać ramy statutowe temu, co już się stało, przeobrazić stowarzyszenie lokalne na organizację ogólno-państwową w całem tego słowa znaczeniu, ustalić wzajemny stosunek poszczególnych ogniw Ligi i to zostało zrobione przynajmniej w najbardziej zasadniczych zarysach.

Przyszły zjazd na tem polu już nie będzie miał tyle do roboty. Oczywiście, że dalsza dyskusja nad naszym ustrojem wewnętrznym musi być prowadzona. Doświadczenie roczne zapewne wykaże pewne usterki, być może wykaże konieczność pewnych uzupełnień. Prace nad tworzeniem okręgów, które się już rozpoczęły pozwolą nam sprawdzić, czy szkicowo nakreślone artykuły statutu, poświęcone tej sprawie czynią zadość potrzebom. W każdym razie dyskusje te, o ile się wyłonią, będą najwyżej wstępem do ułożenia jakichś konkretnych wniosków.

Główny nacisk atoli będzie zjazd musiał położyć na ideologję Ligi i na ucieleśnienie jej zamierzeń. Pod tym względem Zjazd katowicki, poza dość szczegółowem opracowaniem zagadnienia komunikacji śródlądowej, wyniósł jedną tylko zasadniczą rezolucję, domagającą się tworzenia floty nie na podstawie składek, lecz drogą tworzenia wielkiej organizacji gospodarczej pod gwarancją Państwa, organizacji akcyjnej, któraby mogła zrzeszyć najszersze warstwy społeczeństwa, nie jedynie na drodze ofiary, ale otwierając widoki oprocentowania włożonego kapitału. Ta niezmiernie doniosła uchwała, przesądzająca stanowisko Ligi względem całego szeregu nieprzemyślanych posunięć, zachwaszczających dziś naszą myśl morską, wytknęła drogę, ale jeszcze jej nie utorowała.

Jedno z pism codziennych, omawiając obrady naszego zjazdu w Katowicach, nazwało go parlamentem morskim Polski i jeżeli na określenie to, jak dotąd nie zasłużyliśmy w całej rozciągłości, to najbliższa przyszłość musi je w całej rozciągłości usprawiedliwić. Zjazd L. M. i R. winien dać obraz całkowity naszych poczynań na morzu i potrzeb morskich, kolonjalnych, postulatów w dziedzinie żeglugi śródlądowej. Równolegle rozwijać musimy konieczności gospodarcze, jak i stale zaniedbywane i dość systematycznie pomijane wymogi gotowości obronnej na morzu, marynarki wojennej, pojętej nie jako jeden z rodzajów broni, lecz jako samodzielnej zupełnie siły zbrojnej, której rozwój bez szkody dla stanowiska mocarstwowego Państwa nie może być pominięty.

Zjazd nasz ma za zadanie kreślić drogi, jakiemi zdążać będziemy do ziszczenia wszystkich tych życia wymogów. Musi wyraźnie powiedzieć, czego w tej dziedzinie będziemy się domagali od władz ustawodawczych i wykonawczych i czego od sfer gospodarczych, od kapitału, przemysłu i handlu i rolnictwa, od poszczególnych regjonów kraju i zawodów i szerokich warstw społeczności, od generacji starszej i od młodzieży. Doświadczenia i przeżycia pozwalają nam zdobyć się na to, czego nikt poza nami nie zrobi, nakreślić plan wielki pracy nad przeobrażeniem psychiki narodowej i stworzeniem wszystkich organów, niezbędnych do pełnoprawnego bytowania nietylko w śródlądziu, ale i na kuli ziemskiej.

Rzecz jasna, że do tak potężnego zjazdu przygotować się należy nie

na dwa miesiące przed jego zwołaniem, ale przez cały rok, że roku pracy nawet na to zamało, że jeżeli wogóle ważymy się na stworzenie parlamentu żeglugowo-kolonjalnego, to dlatego, że mamy za sobą dziesięciolecie twórczych wysiłków, w którego czasie wyrobiliśmy własną ideologję i, śmiemy twierdzić, umieliśmy zmusić Polskę to myślenia o morzu.

Przygotowanie tej wielkiej rewji idei morsko-kolonjalnej musi być dziełem wszystkich naszych ciał organizacyjnych i wszystkich naszych członków. Już teraz winny być przygotowane tematy i referaty z najróżnorodniejszych dziedzin życia, już teraz powinny być opracowywane wnioski i szerokie ich uzasadnienie, już teraz trzeba gromadzić materjał o znaczeniu zarówno ogólno-państwowem, jak i regjonalnem, trzeba wzmagać organizację naszą — aby spełnić to, co spełnić jest naszym obowiązkiem.

A. UZIEMBŁO

ZBROJENIA NIEMIEC NA MORZU

Kiedy po zwycięskich wojnach z Austrją, a później z francuzami Niemcy zabrali się do konsolidacji swoich stosunków wewnętrznych — cała ich uwaga zwróciła się przedewszystkiem na zbrojenia.

Buta niemiecka wzrosła do niemożliwych poprostu rozmiarów. Nadużywanie haseł ludzkich i boskich było tam na porządku dziennym: „Deutchland über alles" i „Gott mit uns" cechowały psychikę niemiecką aż do czasów przegranej przez Niemcy wojny światowej.

Dzisiaj, Niemcy, aczkolwiek zwyciężone — nie zdołały jednak w całości swojej odrodzić się moralnie. Zamiast cały swój wysiłek wkładać w pokojową pracę kulturalną i gospodarczą, zamiast pracować nad przysporzeniem dorobku ogólnoludzkiej kulturze — Niemcy pracują i dzisiaj nad gazami trującemi, armatami i pancernikami.

Parlament Rzeszy, aprobując w dniu 10 listopada r. b. budowę pancernika, stwierdził, że większość reprezentantów Republiki Niemieckiej dąży oficjalnie i zdecydowanie do odbudowania potęgi militarnej Niemiec.

Jak wiadomo, zbrojenia można usprawiedliwić, ale wtedy tylko, o ile państwu grozi obcy najazd. Co natomiast grozi niemcom? Przeciwko komu więc zbroi się obecny rząd socjalistycznego kanclerza?

Analizując ostatnie zbrojenia niemieckie, b. członek aljanckiej komisji kontroli wojskowej w Berlinie, angielski generał Morgan, w artykule napisanym do „Times'a" stwierdza, że Niemcy, mimo kontroli, dokonywanej przez sojuszników, zachowały około 10.000 dział oraz poważne ilości innego materjału wojennego. Generał Morgan stwierdza również, że oficjalny budżet wojskowy Niemiec jest fikcją, ponieważ wydatki wojskowe poukrywane są w budżetach wielu ministerjów cywilnych, tak Rzeszy, jak i poszczególnych państw związkowych.

Ze swej strony zauważyć musimy, że zbrojenia niemieckie na morzu, nie ograniczają się bynajmniej do obecnie będącego w budowie pancernika.

Budowa pancernika odgrywa tutaj raczej rolę taranu, którym Niemcy pragną rozbić nieprzychylny dla ich zbrojeń stosunek mocarstw europejskich.

Pancernik ten nie będzie ani pierwszy, ani też ostatni. Imperjalizm i militaryzm zaczyna się na nowo odradzać.

Według artykułu zamieszczonego ostatnio w *„Kreuzzeitung"*, nowy pancernik ma być dziełem ostatniego wyrazu techniki. Siła bojowa i zdolność obronna pancernika ma być daleko większa, niż na innych podobnych okrętach. Pancernik ten ma być zbudowany z najbardziej wartościowej stali, przygotowanej najnowszemi i dotychczas nieznanemi sposobami. Zamiast normalnych parowych maszyn, posiadać on będzie motory Diesla, co go znakomicie odciąży i umożliwi zaopatrzenie okrętu w znacznie silniejszą artylerję. Pancernik ten posiadać ma 6 dział 28-cm., kilkanaście średnich i wielką ilość dział przeciwlotniczych. Szybkość nowego pancernika wynosić będzie 26 mil morskich na godzinę. Pisząc dalej o praktycznem znaczeniu pancernika, *„Kreuzzeitung"* odkrywa karty: „w razie konfliktu (Niemiec) z Polską, Francja ze względu na Włochy nie zdecyduje się na wysłanie na Bałtyk wielkich, trudnych do zastąpienia okrętów linjowych i ograniczy się do wysłania tam tylko nowoczesnych szybkich krążowników o 10.000 ton pojemności, które nowy pancernik (niemiecki) przewyższać będzie pod każdym względem, a przedewszystkiem w uzbrojeniu i opancerzeniu".

O ile dodamy, że Niemcy już dzisiaj rozporządzają poważną flotą wojenną morską, złożoną z całego szeregu łodzi podwodnych, torpedowców i różnej wielkości krążowników oraz hydroplanów, to zobaczymy, iż obecnie budujący się pancernik jest ukoronowaniem tych zbrojeń.

Nie należy w każdym razie mieć żadnych złudzeń. Zbrojenia niemieckie są wymierzone przeciwko Polsce i Francji. Trzeba sobie to jasno uświadomić, zresztą wszelkie złudzenia rozwiewa nam właśnie cytowany wyżej artykuł *„Kreuzzeitung"*, który jasno i wyraźnie wskazuje, dla jakich celów obecny pancernik się w Niemczech buduje.

Pomimo, że granice Niemiec mają dostateczne gwarancje bezpieczeństwa tak ze strony Polski jak i Francji — morskie zbrojenia swoje Niemcy potęgują.

Wprawdzie nacjonaliści niemieccy we wniosku swoim w parlamencie Rzeszy „motywowali" konieczność budowy pancernika potrzebą zabezpieczenia się przed... Sowietami, jednak tego wykrętu nikt poważnie brać nie może. Robotę odwetową niemieccy nacjonaliści przygotowują nie przeciwko Sowietom. Stamtąd nie Niemcom grozi niebezpieczeństwo.

Niema jednak nic złego, coby na dobre nie wyszło. Niemcy, podejmując z nami wojnę celną, doprowadziły do wzmożenia wysiłków naszych w dziedzinie gospodarczej. Wojnę tę wygraliśmy, budując własny port w Gdyni, oraz wchodząc na drogę normalnej współpracy gospodarczej z Gdańskiem.

Na prowokację militarną niemiecką Polska też będzie musiała i znajdzie sposoby.

Dr W. ROSIŃSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Fragment przystani Yacht Klubu Polski na Wiśle w Warszawie.

Z WARSZAWY NA GOPŁO

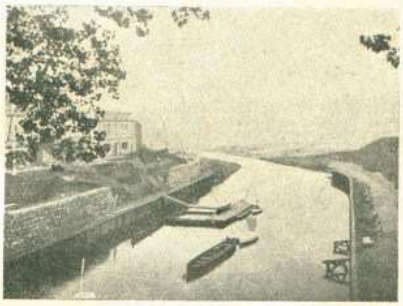
Miejże się dobrze łisie i sterniku,
Rotmanie, szyprze, i ty czytelniku.
Dziękuj mi, chceszli, com cię
przeprowadził,
Życzliwość radził.
Bądź bracie łaskaw, a ja zawsze z tobą,
Snać i po śmierci, jeśli nie osobą
Popłynę, tedy na papierze w sznurach,
Abo w klauzurach.

S. F. Klonowicz. Dokończenie „Flisa".

Na Gopło, *Mare Polonicum Internum*, nieraz odbywano wycieczki drogą wodną. Nie znalazłem jednak opisu tej drogi, któryby zawierał potrzebne dla żeglarza rzeczowe wiadomości.

W końcu października i na początku listopada r. b. odbyłem 15-dniową wycieczkę z Warszawy na Gopło na żaglowym kajaku, zbudowanym z dychty. Myślę, że te krótkie notatki mogą się przydać niejednemu z miłośników wodnej włóczęgi i może trochę zwrócą uwagę na ważną drogę wodną, dostępną dla statków o znacznem, jak dla naszych wód, zagłębieniu. Droga ta przy dalszem zarastaniu i zaniedbaniu wzmacniania brzegów dojść może do zupełnej ruiny.

Podróż z Warszawy do Brdyujścia (260 klm.) zajęła mi 3 doby. Nocowałem na przystaniach wioślarskich w Płocku i Toruniu.



Wspaniała przystań Tow. Wioślarskiego we Włocławku w ujściu rzeki Zgłowiączki.

We Włocławku z przyjemnością oglądam nową wspaniałą siedzibę towarzystwa wioślarskiego przy ujściu rz. Zgłowiączki do Wisły. Brzegi rzeczki, ocembrowane drzewem, tworzą piękny port dla łodzi.

W Bobrownikach (15 klm. poniżej Włocławka) zatrzymuję się, chcąc sfotografować malownicze ruiny średniowiecznego zamku na wyspie. Byłem tu już w tym celu w zeszłym roku na „Vedze", ale ówczesne zdjęcia uległy zniszczeniu. Teraz chciałem sobie wynagrodzić zeszłoroczną stratę. Niezawsze jednak można zrobić dziś to, czego nie zrobiono wczoraj. Zamek, nie podtrzymywany widać przez nikogo, zdążył już od zeszłego roku zmienić swój wygląd. Wspaniały występ muru, wznoszący się groźnie na samej krawędzi wyspy, zapewne podmyty przez wodę, runął w fale wiślane.

W Toruniu, dokąd przybyłem o północy wśród gęstej mgły, reperują stary most. Wzniesiono pod nim rusztowania, pozostawiając po prawej stronie dwa wąskie przeloty dla statków. Poniżej przystani rozpoczęto na obu



Ruiny średniowiecznego zamku na wyspie wiślanej pod Bobrownikami.

brzegach Wisły budowę filarów nowego mostu.

W Brdyujściu duży ruch tratew, berlinek i statków parowych. Nie potrzebowałem długo czekać. Niebawem rozwarły się podwoje „sezamu". Wpływam do śluzy wraz z jakimś holownikiem. Wrota za nami zamknięto. Znalazłem się w obszernej cembrowanej studni. Wtem otwarto podwodne upusty, jakby nagle z dna wytrysły olbrzymie źródła. Spieniona woda z szumem wypełnia śluzę. Zdaje się, że kajak pływa po powierzchni wrzącego ukropu. W 5 minut woda w śluzie podniosła się o kilka metrów. Otwarto górną zastawę. Wypływam na Brdę, do portu drzewnego.

Za prześluzowanie łącznie z innym statkiem zapłaciłem 50 gr. Oddzielnie musiałbym zapłacić 1 zł.

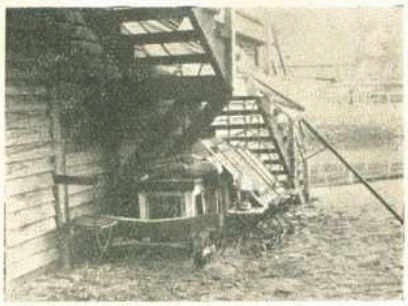
Przykre wrażenie sprawia widok nieskończonych szeregów tratew, spławianych do Niemiec. To kondukt pogrzebowy lasów nadnarwiańskich.

Korzystając z pomyślnego, wschodniego wiatru, żeglugę przeciwko dość zresztą spokojnemu prądowi Brdy i wieczorem staję w Bydgoszczy [1]). Widok maleńkiej żaglówki gromadzi tłumy na mostach miejskich, pod któremi żagielek mój, wznoszący się około $3^1/_2$ metr. nad powierzchnią wody, przechodzi swobodnie.

Na przystani Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego nie zastałem żywego ducha. Kajak wyciągnąłem na pomost, a dla siebie zbudowałem pod schodami ze stolików, krzeseł i żagla coś nakształt domku z kart. Wyspałem się znakomicie.

W Bydgoskiej śluzie miejskiej (Nr. 2) jako „łódź sportowa, zapisana do jednego z towarzystw krajowych", zapłaciłem 90 groszy za prawo przejazdu przez wszystkie śluzy aż do samego Gopła.

Na kanale Bydgoskim w tej porze roku otwierają śluzy od 7 rano do 6 wieczorem, zaś na górnej Noteci tylko od 8 rano do $4^1/_2$ wieczorem, przy-



Zaimprowizowany nocleg w Bydgoszczy.

tem tylko w dnie powszednie. U śluzy w Lisim Ogonie na kanale górnej Noteci staję w sobotę o godz. $5^1/_2$ wieczorem, na otwarcie śluzy musiałbym więc czekać aż do poniedziałku. Ludzie, otwierając śluzę, przychodzą

[1]) Dobre zdjęcia śluz w Bydgoszczy były w zeszycie 3, marcowym („Pomorskim") „Morza" z r. b.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

tutaj z miasteczka, odległego o kilka kilometrów. Szczęściem wybawiło mnie z kłopotu trzech chłopaków, niemców. Przenosimy kajak przez obie śluzy, pół kilometra.

Nieco dalej kanał przechodzi przez las, a następnie wychodzi na rozległą nizinę. Łąki przybrzeżne leżą niżej od poziomu wody.

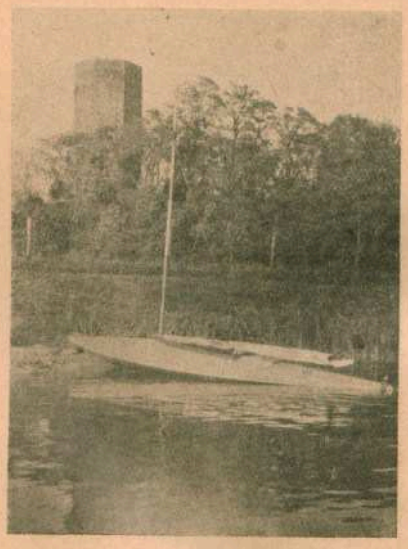
Pomiędzy dwiema śluzami w Dębinku przyrodzone łożysko rzeki Noteci, wijącej się wśród łąk torfowych, przecina kanał. Nocuję w kajaku u śluzy Dębińskiej.

Nazajutrz, w niedzielę, przechodzę przez obie śluzy Dębińskie, oraz Frydrychowo i Antoniewo, a to dzięki dużej berlince z Torunia. Zamówiła ona sobie zawczasu niedzielny przepust przez śluzy, płacąc dodatkowo po 2 złote za każdą śluzę, a za śluzy „poborowe", jak Lisi Ogon, Łabiszyn lub Pakość po 3 złote. Berlinkę do Łabiszyna ciągnęła para wynajętych koni, idących brzegiem kanału. Dalej miał ją zabrać holownik.

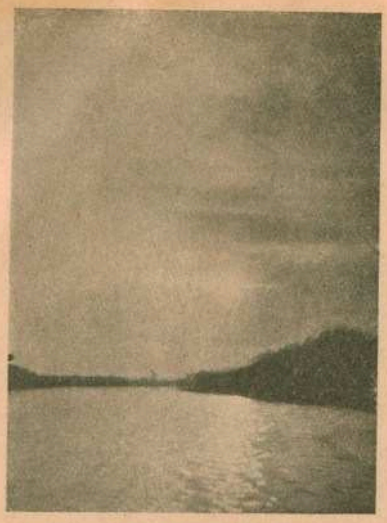
Żeglując do Łabiszyna, trzymaj się prawej odnogi, gdyż lewa wiedzie do młyna.

Drogę od Łabiszyna do Pakości (36 klm.) przebyłem w ciągu pięknej nocy księżycowej, korzystając w części z pomyślnego wiatru. Miałem tutaj powolny prąd przeciwny. Noteć przepływa przez jeziora: szerokie Pturskie [1]), podłużne Sadłogoskie (J. S.) i rozgałęzione na 3 odnogi Mielińskie. Kilkakrotnie zagradzały mi drogę sieci, rozpięte na kołkach przez całą szerokość rzeki. Przepływałem ponad niemi, opuszczając nieco siatkę, lub też przepychałem kajak z boku przez trzciny przybrzeżne. Raz trafiłem też na przeciągnięty nad wodą

[1]) Z jeziora Pturskiego wychodzi też inna droga żeglowna, ku południowi, przez jeziora: Kierzkowskie, Ostrowskie i Foluskie. Długość 11,2 klm.



Kajak na tle Mysiej Wieży w Kruszwicy.



Zachód słońca nad Notecią.

łańcuch i drut od promu, opuszczany we dnie przed statkami.

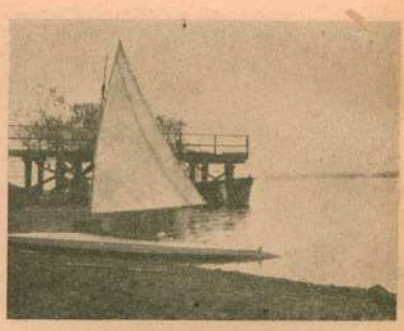
Przy wyjściach z jezior stoją znaki widoczne zdaleka, wskazujące właściwe przejście wśród trzcin przybrzeżnych. Są to kwadraty z listewek drewnianych, ustawione ukośnie na wysokich słupach.

Od Pakości rozchodzą się dwie drogi. Otwarta, właściwa Noteć prowadzi na prawo do długiego jeziora Pakoskiego. Śluza na lewo — to droga ku Gopłu. Przespawszy w kajaku pod kąpieliskiem parę rannych godzin, przechodzę śluzę i płynę dość wąskim, ale głębokim kanałem wody stojącej, czarnej i cuchnącej. Prawdziwa „aqua smrodifera". Przecinam jeszcze niewielkie jezioro i po 6-ciu dobach podróży wypływam na północną odnogę Gopła. Przepłynąwszy pod dwoma mostami staję na wielkiem Gople u stóp Mysiej Wieży. P. Tejkowski dał mi klucze od zamkniętej już na zimę szopy klubu wioślarskiego „Gopło", gdzie znalazłem 3-dniowy przytułek.

Na Gople, również jak i na Noteci, podczas jesiennej kampanji cukrowej panuje duży ruch. Widać na przystaniach zwalone góry buraków cukrowych. Spotykam wciąż krypy i berlinki, holowane przez niewielkie śrubowe parowce. Wielka cukrownia „Mątwy" na Noteci posiada 3 holowniki, cukrownia w Kruszwicy 2. Pracują też tutaj holowniki z Bydgoszczy. Berlinki ładują nawet do 1¼ metra zagłębienia.

Chciałem zbadać możliwość przejazdu z Gopła na Wartę. Miejscowi rybacy twierdzą, że takiego przejazdu niema. Łodzie przewożą lądem na jezioro Ślesińskie, skąd już można wydostać się na Wartę przez kanał Morzysławski. Na mapach 1 : 300.000, arkusz „Płock" wyd. niemieckie 1902 r. i „Poznań" wyd. polskie 1927 r. są oznaczone dwa połączenia Gopła z Wartą: przez jez. Ślesińskie i przez jez. Lubstowskie, a dalej przez kanał Morzysławski i przez kanał Krąpin.

W rzeczywistości do południowego końca Gopła wpada wśród gęstych zarośli trzcin zarośnięty kanał. Przepływa on dalej pod mostem u wsi Przewozu. Powyżej mostu przepłynąłem tym kanałem jeszcze ze 4—5 kilometrów. Zarośla trzcin rozchodzą się z lewej strony, ukazując jakby jeziorko czy też szeroką rzeczkę. Woda płynie stamtąd. Wejście do jeziorka jest tak płytkie, że nawet kajak osiadał na gruncie. Tej drogi dalej nie badałem. Sądzę, że była to Noć, i tamtędy prowadziła droga w kierunku jeziora Lubstowskiego. Przedzierałem się jeszcze trochę przez coraz bardziej zarośnięty kanał ku jezioru Ślesińskiemu, ale wkrótce przekonałem się, że tędy przedostać się niepodobna nawet na małym kajaku. Kajak wlazł w tak nieprzebyty gąszcz trzcin, że z trudem wydostałem się z powrotem. Było to w jasną noc, podczas pełni księżyca. Nie sądzę, aby i w dzień o wiele więcej można było zobaczyć. W każdym razie projektowany kanał żeglowny możnaby tutaj bardzo łatwo przeprowadzić. Do jeziora Ślesińskiego pozostawało nie więcej, jak 5 kilometrów. Jest to stare łożysko Gopła, które sięgało tutaj przy wyższym stanie wody. Nawet bez dalszej



Kajak na jeziorze Gople przy pomoście ładunkowym cukrowni w Kruszwicy.

budowy zamierzonego kanału węglowego Śląsk—Warta—Wisła ten odcinek stanowiłby wspaniałe połączenie wodne Poznania z Wisłą i polskim Bałtykiem, otwierając nową drogę dla żeglugi i łącząc znów Wartę z Notecią, których przyrodzone połączenie jest w rękach Niemiec.

Ale co tu gadać o budowie nowych dróg wodnych, snuć rojenia o kanałach węglowych, kiedy zaniedbujemy stare. Brzegi górnej Noteci dość smutny przedstawiają widok. Przed wojną były one ogrodzone kołkami, przeplecionemi chróstem. Jeden z nadzorców rzecznych opowiadał mi, że na jego odcinku pracowało stale 40—50 robotników. Obecnie nikt się tem nie zajmuje. Chróstu gdzieniegdzie tylko dopatrzeć się można, sterczą gołe kołki, a miejscami i tych już nie widać. Brzeg cofa się o 1 do 2 metrów poza linję kołków, a ku wodzie zwieszają się i walą płaty podmywanej darniny.

A co się dzieje z Wisłą? Napatrzy-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

łem się tego dosyć w powrotnej drodze z Brdyujścia do Torunia, wiosłując 17 godzin pod prąd i wiatr wzdłuż tam przybrzeżnych, t. zw. główek, obnażonych przy tegorocznym niskim stanie wody. Główki porozmywane, niektóre prawie zupełnie zniesione, poprzerywane, prąd wody wali przerwami. Jeszcze kilka lat takiego zaniedbania, a Wisła Pomorska wróci do stanu pierwotnego, w jakim widzimy ją w dawnym zaborze rosyjskim.

Stan dróg wodnych jest jednym ze wskaźników, według których na pierwszy rzut oka odróżnić można państwo kulturalne od dzikiego. Chcąc z innych cech snuć wnioski o kulturze kraju, musimy bliżej przypatrzeć się ziemi i ludziom; ale stan, w jakim są utrzymane rzeki, możemy określić nawet z wysokości samolotu. Bez trudu odróżnimy rzekę w stanie natury od uporządkowanej!

Niema pieniędzy? Mamy pieniądze na najprzeróżniejsze rzeczy, mamy na budowę zbędnych mostów i tunelów kolejowych, mamy za co malować mury staromiejskie na różne kolory, mamy na kosztowną nieraz propagandę— a brak nam na podtrzymanie i ochronę od zniszczenia tego, co zostało z wielkim nakładem pracy i kosztów zbudowane?! Jeśli tak nadal gospodarować będziemy, to żadna „propaganda" na nic się nie zda!

Podczas powrotnej drogi miałem śliczny wiatr południowo-wschodni, w dzień Wszystkich Świętych. Żeglując od Kruszwicy do Łabiszyna w dzień pogodny, mogłem nasycić wzrok swój widokiem pięknych jezior. W pierścieniu trzcin złocistych, otoczone wieńcem starych drzew, grzywią się ołowiane fale, opłókując dziób mego kajaka. Szkoda, że wody te tak rzadko są odwiedzane przez naszych żeglarzy.

Widok mknącego pod żaglem kajaka wywołuie wielkie zaciekawienie wśród mieszkańców nadbrzeżnych. Co chwila słvszę okrzyki w rodzaju: „Olaboga! Jakie czółno! Z wiatrem jedzie, że a! Ale skombinował sobie-że! To pieron!"

Dalszą 3-dniową drogę od Łabiszyna do Torunia miałem gorszą, musiałem prawie nieustannie wiosłować, mając wiatry przeciwne. Od Torunia do Warszawy wróciłem statkiem, zapłaciwszy za przewóz kajaka na pokładzie 16 złotych.

KONRAD PROSZYŃSKI

Warszawa, listopad 1928.

OBJAŚNIENIA DO MAPKI.

Kilometry.

Brdą, Kanałem Bydgoskim i Notecią od Wisły do granicy niemieckiej w Krzyżu — 179 kilometrów.

Brda i *Kanał Bydgoski:* Wisła 0,0 — Śluza Nr. 1 (Brdyujście) 1,1 — śl. Nr. 2 (Bydgoszcz) 11,1 — śl. Nr. 3 (Okole) 14,4 — śl. Nr. 4 (Czyżkówko) 16,0 — śl. Nr. 5 (Prądy) 20,0 — śl. Nr. 6 (Osowa Góra) 21,0 — ujście kanału górnej Noteci 23,3.

Od Kruszwicy do kanału Bydgoskiego (Górna Noteć łącznie z jeziorami i kanałem) kilometry są oznaczone na niskich kamiennych słupkach, rozstawionych wzdłuż lewego brzegu Noteci w odległości 0,1 klm. jeden od drugiego: Kruszwica 0,0 — śl. Pakość 23,0 — jezioro Pturskie 44,0 — śl. Łabiszyn 58,9 — śl. Antoniewo 64,6 — śl. Frydrychowo 67,9 — 1 śl. Dębinek 73 — 2 śl. Dębinek 73,5 — śl. Łochowo 87,7 — śl. Lisi ogon 88,2 — most drewniany przy wyjściu na kanał Bydgoski 89,3. Gopłem od Kruszwicy do Przewozu — 25 kilometrów.

Mosty.

Kruszwica 2. Od Gopła do Pakości 9. Pakość 2. Barcin 3. Pturek 1. Lubostroń 1. Od Łabiszyna do kanału Bydgoskiego 13 (oprócz śluzowych).

Brda i kanał Bydgoski: Port drzewny 2. Bydgoszcz przed śluzą 2. Od śl. Nr. 2 (Bydgoszcz) do ujścia kanału Górnej Noteci naliczyłem mostów 10.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

TYDZIEŃ NA BLISKIM WSCHODZIE

Czy może być coś przyjemniejszego i więcej zajmującego, jak podróż pięknym. majestatycznym żaglowcem, po rozsłonecznionych i rozkosznie ciepłych wodach morza Czarnego?

Pogoda cudowna.

Życiodajne słońce weseli, grzeje i pieści.

Jego wschody i zachody, potęgowane przez bajeczne odbicia i grę kolorów na łagodnej fali morskiej, dają bajeczne nastroje.

Ciepłe noce południa, rozsrebrzone blaskami księżyca, w których „L w ó w" pod wszystkiemi żaglami wydaje się jakiemś zaczarowanem zjawiskiem z bajki.

Z grota-luku płyną dźwięczne akordy gitary i przyciszony chór głosów, zlewających się w melodyjną tęskną pieśń.

Z dziobu słychać od czasu do czasu charakterystyczny odgłos nocnego życia statku „lampy się paaaalą".

Spokój, harmonja i majestat.

* * *

Moja obecność na statku, prującym fale morza Czarnego, pod dumnie powiewająca polską państwową banderą,, była niewiarogodnem ziszczeniem marzeń utrapionego urwisa, udającego Wołodyjowskiego w Dzikich Polach Ukrainy i przeprawiającego się z kolegami przez huczące i spienione dnieprowskie porohy ku Czarnemu morzu, na swej szalupie „Fali", na której maszcie też powiewała dumnie polska bandera.

* * *

Na „Lwowie" tym razem znalazłem się przypadkowo.

Wyznaczono mnie na komendanta transportu kandydatów (uczni Szkoły Morskiej w Tczewie, którzy mają odbyć swoją pierwszą podróż morską), jadących na „Lwów" do Constancy.

Odjazd z dworca Głównego 20 sierpnia. Rodzice, krewni i znajomi żegnali przyszłych wielkich marynarzy, którzy szczelnie wypełnili przeznaczony dla nich wagon pociągu, Warszawa-Bukareszt.

22-go rano przejeżdżamy granicę polsko-rumuńską.

Nasz pośpieszny pociąg, którego szybki bieg i minimalne postoje z przyjemnością obserwujemy, zostaje przemianowany na ziemi rumuńskiej na „express" i wlecze sie niemiłosiernie flegmatycznie.

W Czerniowcach spotykają nas przedstawiciele polskiej kolonji, z konsulem na czele.

Byliśmy tem bardzo wzruszeni.

Już w Rumunji wyczuwa się Wschód. Tempo życia znacznie się zwalnia, im dalej jedziemy na południe. Nikt tu nie śpieszy, a szczególnie nasz „exspress".

Kraj staje się płaski, niemiłosiernie spalony przez słońce. Barwa krajobrazu szaro-żółta. Wszystko pokryte kurzem. Lasów niema.

Dominującem drzewem jest akacja.

Na polach jeszcze stoją ogromne łany kukurydzy. Stada owiec szarego koloru tkwią zamyślone w szarym stepie. Zadumane, szare woły ciągną skrzypiące „arby", podnosząc tumany kurzu. Koło nich idą wieśniacy w szarych, płóciennych spodniach i koszulach, wypuszczonych prawie do kolan.

Żołnierze umundurowani są nieszczególnie, często paradują w łapciach.

Niektórzy niżsi funkcjonarjusze kolejowi pełnią swe obowiązki na bosaka, co jednak nie dodaje chyżości ich flegmatycznym ruchom.



Ogólny widok Bosforu (portu).



Meczet sułtana Ahmeda w Konstantynopolu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Rumunja jest szczęśliwym krajem, gdzie wszyscy mają wiele czasu; niebo nie zanieczyszcza się dymem fabrycznym; nad rolą zbytnio nikt się nie poci.

Rzucamy się na jej płody łapczywie. Nasz wagon wchłania zastraszające ilości kawonów, melonów i winogron.

Upał się wzmaga. „Express" wiezie nas po nasypie wśród rozległych bagien, w których brodzą liczne stada świń. W oddali widzimy most i urwisty brzeg Dunaju. W tem miejscu Dunaj wygląda dość smutnie. Brzegi gliniaste, pozbawione roślinności, woda mętna, statków nie widać.

Nareszcie 23-go, o godz. 14-tej, docieramy do Constancy, największego miasta portowego Rumunji. Dworzec ciasny, brudny i ciemny.

Po pół godzinie jesteśmy już na „Lwowie".

Uczniowie zwysoka spoglądają na kandydatów, ciesząc się, że ci zluzują ich w wykonywaniu najprostszych, a zatem najnudniejszych prac na statku.

Po posiłku idziemy zwiedzać miasto.

Koło portu na wybrzeżu jest ładny bulwar z kasynem.

Constanca posiada: niezłe plaże, które noszą nazwy: Duduja, Mamaja i Tataja, jeden meczet, pomnik Owidjusza na głównym placu i sporo sklepów z wschodniemi wyrobami.

Wschód kładzie tu coraz wyraźniej swe piętno.

* * *

Po koniecznem zaznajomieniu kandydatów ze statkiem, które trwało parę dni, wyruszyliśmy w drogę. W ciasnym porcie „Lwów" wykonał nadzwyczaj sprawnie manewr wyjścia bez holownika i majestatycznie wypłynął na pełne morze.

Po trzydziestu kilku godzinach żeglowania zarzuciliśmy kotwicę w Warnie. Tutaj honorowy konsul Polski przywitał nas i ułatwił formalności z miejscowemi władzami.

Musieliśmy jednak długo czekać, zanim wynaleziono lekarza portowego, który gdzieś się zawieruszył „na rybach".

Dopiero wieczorem zeszliśmy na ląd.

Warna jest niewielkiem miastem, liczącem około 100 000 mieszkańców. Swym ogólnym charakterem, prawie rosyiską pisownią szyldów, uniformami wojskowych i policji przypomina bardzo miasta południowej Ukrainy. Ładnie wyglądają tu wieczorem cmentarze, bo prawie wszystkie nagrobki (zresztą bardzo skromne) świecą lampkami, malowniczo rozrzuconemi w zieloności na pagórkowatym terenie.

Miasto posiada nad brzegiem morza ładny, duży park, z którego schodzi się na plażę. Plaża bajeczna! Głęboko przegrzany piach, gładkie, łagodnie pochyłe dno i rozkosznie ciepła woda wspaniałemi grzywaczami wali w rozbawionych kąpielowiczów, wywracając, skłębiając i niosąc ich na brzeg. A nad tem wszystkiem stale pogodne, promieniste słońce.

* * *

Drugiego dnia pobytu, przepełnione szalupy dostarczyły na ląd prawie całą załogę „Lwowa". W zwartych szeregach, z rozwiniętą banderą na przodzie, w asyście wszystkich oficerów statku, konsula i kilku miejscowych osób, pomaszerowaliśmy na grób Warneńczyka. Grób ten w postaci wysokiego kurhanu wznosi się na ósmym kilometrze na zachód od Warny. Na szczycie kopca stoi skromny granitowy obelisk, z napisem w językach łacińskim i bułgarskim, głoszącym, że tu poległ bohaterską śmiercią król polski w obronie wiary chrześcijańskiej i wolności.



Na starożytnym stadjonie greckim w Konstantynopolu na tle meczetu sułtana Ahmeda. Fot. inż. Komocki.

O kilkaset metrów od kopca Warneńczyka wznosi się drugi kopiec, gdzie pogrzebani są dowódcy wojsk tureckich, którzy śmiercią okupili swoje zwycięstwo.

U stóp obeliska, złożyliśmy wieniec.

* * *

I znowu jesteśmy w morzu, idąc na południe. W oddali giną wzgórza, otaczające Warnę.

Lekki, pomyślny wiatr.

Pogodne słoneczne dni i ciepłe, księżycowe noce.

Dzielimy się miłemi wspomnieniami z ostatniego portu, pokazując sobie nawzajem kupione „wyjątkowo tanio" rozmaite miejscowe drobiazgi.

Czas mija przyjemnie i szybko. Aż któregoś wieczora zamrugały ku nam życzliwie latarnie wejściowe Bosforu. O parę kilometrów od ujścia Bosforu zarzuciliśmy kotwicę i przenocowaliśmy.

Rano wygramolił się na statek gruby i uśmiechnięty turczyn-pilot. Po wizycie doktora, podnosimy kotwicę i na motorach, wśród malowniczych brzegów Bosforu, zmierzamy do Konstantynopola.

Na wysokich, górzystych brzegach widać ogrody, willę, gospodarskie zabudowania. Nad samą wodą, po dobrej szosie brzegu europejskiego, suną samochody.

Brzeg azjatycki jest znacznie mniej zaludniony.

Strzeliste minarety, parasolowate pinje i ciemne, wysmukłe, zadumane cyprysy, nadają specyficzny ton krajobrazom.

Imponująco i malowniczo wyglądają dobrze zachowane ruiny starożytnej twierdzy tureckiej Rumeli Hissar, w najwyższem miejscu Bosforu. Twierdza ta kiedyś zamykała morski korytarz.

Nareszcie naszym ciekawym oczom ukazała się w oddali stolica państwa półksiężyca, ten tajemniczy, sławny Carogród, o którym się słyszało tyle opowieści, legend i pieśni.

Panorama Konstantynopola przedstawia się wspaniale i oryginalnie, dzięki pięknemu położeniu i ogromnej ilości świątyń muzułmańskich.

„Lwów" postawiono na honorowem miejscu, w pewnem oddaleniu od wybrzeża Galaty.

Pomimo znakomitych naturalnych warunków, port w Konstantynopolu jest ciasny i nie posiada technicznych urządzeń.

Na pokład przybyli przedstawiciele naszego poselstwa i miejscowy urzędnik policyjny.

Po załatwieniu dość skomplikowanych i nudnych formalności, szalupa okrętowa dowozi nas do schodów przystani, wśród gęstwiny tureckich „kaïków".

Z wielkiem zaciekawieniem i nabożeństwem stawiamy swe pierwsze kroki w tej sławnej, faktycznej stolicy Turcji. Przez brudnawą portową uliczkę wychodzimy na most, prowadzący z Galaty do Stambułu ponad Złotym Rogiem. Ruch panuje ogromny.

Za mostem wchodzimy w wąską uliczkę koło meczetu, którego szerokie schody prowadzą do podsienia, wspartego na kolumnadzie, z otwartemi podwojami, ukazującemi ogromne wnętrze usłane dywanami z nisko spuszczającemi się pająkami z pod wysokich kopulastych sufitów.

Idziemy dalej wąskiemi uliczkami, wznoszącemi się w górę.

Pełno malutkich sklepików i restauracyjek.

Ciasno, rojno i... brudno.

Natrafiamy na wysoki mur, zazdrośnie ukrywający dawne pałace, ogrody i haremy sułtańskie.





Dwa charakterystyczne fragmenty z Brusy. Wiszące nad ulicami winnice i bogactwa ogrodów, rozłożone na bruku.
Fot. inż. Komocki.

Wchodzimy przez pierwszą napotkaną bramę do tych tak kiedyś strzeżonych i uprzywilejowanych miejsc.

Ogrody sułtańskie, obecnie niedbale utrzymywane, wyglądają dość smutno, jak również pałace i haremy, w których obecnie mieści się muzeum.

Obecny władca Turcji zabronił noszenia fezów i zasłon na twarzach, (nic ciekawego, coprawda, te zasłony nie ukrywały) więc tłum stracił na specyficznym charakterze. Mężczyźni noszą teraz przeważnie kepi, zwrócone daszkiem do tyłu.

Kobiety, wyprowadzone z zamknięcia domowego nie znalazły jeszcze dróg w nowem życiu. Zewnętrznie, poza domem, są jakieś jednostajnie szare. Twarze bez wyrazu, z mocno malowanemi oczami. Ubierają się przeważnie czarno. Kapeluszy nie noszą.

Następne dni spędzaliśmy pracowicie na oglądaniu osobliwości miasta pod przewodnictwem członków miejscowej kolonji polskiej. Kolonja polska w Konstantynopolu liczy koło 50 rodzin i posiada Dom Polski w Perze — europejskiej dzielnicy. Jest to instytucja nadzwyczaj pożyteczna dla podróżujących polaków, w tym, trzeba pocichu przyznać, dość pierwotnym kraju.

Szczególnie dokucza turyście iście perfidna formalistyka policyjna, dorównywująca chyba bolszewikiej. Moc czasu traci się w policji. Ciągle bowiem trzeba meldować się albo wymeldowywać, brać bez końca przepustki do każdego tureckiego miasta, czy miejscowości i znosić stosy fotografij. Uchybienie policyjnym przepisom grozi ogromnemi karami pieniężnemi. Cała ta nudna i głupia procedura zabiera turyście zbyt wiele czasu i sporo pieniędzy w postaci przewidzianych opłat i obyczajowych „bachczyszów" (napiwków) dla przyśpieszenia procedury.



Starożytna twierdza turecka Rumeli Hisar nad Bosforem. Fot. inż. Komocki.

Jako ilustracja tych miłych stosunków, może służyć fakt, że nie dano nam przepustki do polskiej kolonji Adampola, odległej o kilkadziesiąt kilometrów. Czekano nas z utęsknieniem w tym polskim zakątku na azjatyckiej ziemi i planowane jeszcze w kraju spotkanie z rodakami nie doszło do skutku. Byliśmy wściekli i klęliśmy niemiłosiernie turecką formalistykę. Adampolanie dowiedzieli się o naszem niepowodzeniu i przyjechali do nas na „Lwów".

Jeszcze charakterystyczny obrazek. Jest w Konstantynopolu przepis, zabraniający zakładania restauracji w odległości bliższej, niż 100 m. od świętych miejsc. Jeden z naszych rodaków miał nieszczęście źle odmierzyć odległość od mogiły jakiegoś świętego, do swego handelku. Po jakimś czasie policja powiada, że trzeba zakład zamknąć. Zrozpaczony gospodarz zbiera komisję z miarodajnych figur, które, po sutym poczęstunku, decydują, że handelek może pozostać, gdyż święty jest odwrócony plecami i na handelek nie patrzy.

Jednego z następnych dni wybraliśmy się na wycieczkę po Złotym Rogu. Nazwa bardzo obiecująca, ale we dnie zwiedzać go nie radzę. Wieczorem zaś, gdy nie widać niezbyt ciekawych detali, a moc świateł odbija się w wodzie, poruszanej przez setki „kaików" Złoty Róg jest godny widzenia.

W jego końcu na wysokim brzegu rozrzucone są stare cmentarzyska i ładny meczet. Cmentarze robią tu smutne wrażenie opuszczenia i bezładu. Spotyka się je na każdym kroku, wciśnięte między domostwa.

Upiększeniem Konstantynopola są meczety. Bardzo często meczet stanowi cały blok budynków, zawierających oprócz świątyni, szkołę, bibljotekę, łaźnię, cmentarz i duże podwórza, z których jedno się mieści przed wejściem do właściwego meczetu, stanowiąc jakby jego przedsionek bez dachu. Otacza je zwykle wysoki mur, który do wewnątrz przechodzi w podsienie, wspierające się na smukłej kolumnadzie. W środku podwórza stoi tradycyjna studnia, lub zbiornik wody z kranami pod ładnym dachem, podtrzymywanym kilku kolumnami.

Wierni, przed wejściem do świątyni, myją się, siedząc w kucki, z właściwym sobie wschodnim spokojem.

Drugie podwórze ma charakter gospodarski, często zadrzewione, przeważnie platanami, które dochodzą do kolosalnych rozmiarów.

Między meczetami króluje Aja Sofja, ponująca ogromem i bogactwem. Związane z nią legendy i opowieści nadają tej świątyni dużo uroku.

Godny widzenia jest jeszcze olbrzymi bazar i starożytny, wspaniały zbiornik wody, który się mieści pod ziemią, z sufitem wspartym o 1.001 kolumnę. W tym roku założono tam światło elektryczne i spuszczono na wodę łodzie, któremi można pływać wśród kolumnady tego fantastycznego pałacu.

* * *



Ogólny widok Brusy. Fot. inż. Komocki.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR



Majolikowe zdobnictwo w Brusie.
Fot. inż. Komocki.

Pożegnawszy gościnny „Lwów", w poszukiwaniu egzotycznej Turcji, udałem się z Konstantynopola tureckim parowcem do miasteczka Mudanji, znajdującego się na południowym brzegu morza Marmara. Miasteczko to jest portem dla Brusy, (tubylcy wymawiają Bursa), położonej o 30 km. wgłąb M. Azji u stóp azjatyckiego Olimpu.

Urządzenia portowe Mudanji składają się z dwóch niewielkich, drewnianych pomostów.

Na podróżnych ze statku czekają samochody, które dowożą nas do Brusy. Do Brusy z Mudanji prowadzi kolej, ale widocznie ten sposób lokomocji nie cieszy się zaufaniem, gdyż do pociągu nikt nie wsiadł.

Szosa wije się po pochyłościach wzgórz nadbrzeżnych, wśród oliwkowych ogrodów i winnic.

Poprzez srebrne oliwkowe listowie odcina bajecznym szafirem morze. Błękitnawa mgła upalnego dnia zlekka przysłania najbliższy skalny cypel Boz Burun, otoczony białą wstęgą, rozbijającej się o jego brzegi fali morskiej.

Dalej samochód pędzi po kiepskiej drodze, urodzajną doliną, zamkniętą przez pasmo gór z najwyższym szczytem Olimp.

Tu dopiero spotykam tubylców w oryginalnych strojach. Mężczyźni w spodniach o niewiarogodnej szerokości, sfałdowanych i sięgających w kroku do kolan. Niewiasty w strojach biblijnych, jadące na przemiłych osiołkach. Z pod płóciennych nakryć „arb", zaprzężonych w czarne kosmate woły z rogami wzdłuż szyi, wychylają się twarze rozmaitego koloru i rysów, rzadko regularnych. Czasami uchylona poła pasiastego namiotu ukaże takie czarne straszydło, że człek machinalnie chwyta za aparat.

W Brusie zaczynają się przyjemne rozmówki, polegające przeważnie na rozmaitem kiwaniu głową i wymachiwaniu rękami. Nawet w hotelach mówią tylko po turecku. Język nieznany, cyfry też tureckie i nawet gestykulacja inna. Naprzykład „nie", pospolicie wyrażane przeczącym ruchem głowy, u tubylców wyraża się podniesieniem głowy w górę i charakterystycznem cmoknięciem.

Brusa zajmuje ogromną przestrzeń u stóp gór. Ma około 100.000 mieszkańców. Bogata dolina dostarcza moc owoców i jarzyn, to też ceny ich są bardzo niskie i za 2 złote można doskonale przeżyć dzień, opł.ywając w kawony, melony, winogrona, pomidory, brzoskwinie i t. p. smakołyki. Często ulice mają dach z łozy winogronowej ze zwieszającemi się wspaniałemi gronami.

Brusa posiada źródła lecznicze. Sezon trwa cały rok.

Na południowo-wschodnim krańcu miasta, mieści się dzielnica meczetów, ogrodzona wysokim murem. W ogrodach, wśród wiekowych platanów, porozrzucane są malowniczo świątynie. Gdy robiłem zdjęcie z minaretu, muezin wdrapał się za mną i w cztery strony świata tęsknie nawoływał wiernych do modlitwy. Sfotografowałem go potem przy wspaniałym platanie.

Po kilkudniowem zwiedzaniu miasta wybrałem się na szczyt Olimpu, wypychając jadłem plecak, do którego przytroczyłem namiot i ciepłe ubranie.

Francuski „Baedecker" radził poinformować się w poselstwie, czy w górach nie grasują bandy półdzikich tubylców. Otrzymawszy niewyraźne, choć bardzo grzeczne wyjaśnienie i korzystając z mglistych wskazówek „Baedeckera", wybrałem się w drogę.

Na wysokosci jakichś 200 m. ponad doliną zaczynają się gęsto splątane krzaki tureckiej leszczyny i posuwać się można tylko głębokiemi krętemi ścieżynami, po których w deszczowym czasie płyną z gór huczące strumienie. Ale teraz było tu sucho, gdyż od pięciu miesięcy deszczu nie było ani śladu.

Nie mając mapy (w Turcji dostać jej nie można), byłem narażony na niezbyt miłe błądzenie.

Po sześciu godzinach marszu wydostałem się na płaski szczyt pierwszej kondygnacji gór. Na północ poprzez dolinę i dalsze wzgórza widać morze. Na SO piętrzyły się zwały gór, na które zacząłem się piąć po stromej ścieżynie. Pragnienie zaczęło mi dokuczać. Wody ani na lekarstwo. Naraz słyszę wyraźny bulgot pod



Biwak na wysokości 2.000 m. w drodze na szczyt Keshish Dagh'u.
Fot. inż. Komocki.

powierzchnią ubitej i suchej, jak pieprz turecki, ścieżki. Okazuje się, że natrafiłem na „aryk", t. j. rurociąg, którym ludność dolin sprowadza na swoje pola wodę z gór. W pewnych odstępach rura ma otwory przykryte płaskiemi kamieniami.

Po 4-godzinnem wspinaniu się wydostałem się na bardzo rozległy płaskowyż, pokryty skalnemi zwaliskami i iglastemi drzewami. Przypuszczam, że wysokość tego miejsca sięga 2 000 m. Na S z tej płaszczyzny wyrastał nagi, jasno popielaty szczyt Olimpu, po turecku zwany górą 40-tu strumieni, albo *Keshish Dagh.*



700-letni platan w dzielnicy meczetów w Brusie. *Fot. inż. Komocki.*

W górach pustka niezwykła. Zrzadka tylko spotyka się po kilka osiołków naładowanych drzewem i parę stad owiec, strzeżonych przez niewzbudzających zbytniego zaufania „czabanów" (pasterzy).

Zbliżał się wieczór i trzeba było pomyśleć o noclegu.

Przy strumyku rozpiąłem namiot, rozpaliłem ognisko, raczyłem się herbatą, intensywnie się posilając.

Przejmujący chłodek zmusza do cieplejszego ubrania się.

Moje beztroskie zachowanie się zwabiło jednak kilku tubylców, o przykrym wyrazie twarzy, jeśli można użyć w tym wypadku tego terminu.

Nie chcąc zawierać z nimi zbyt bliskiej znajomości, spakowałem się i rozwalając od niechcenia po drodze jakiś pień ciupagą (szczęśliwie, że był spróchniały) z miną obojętną odmaszerowałem w stronę czerniejącego w oddali lasu, który skrył mię od wiatru i nieproszonych wizyt.

W lesie znalazłem skałę z jedynem stromem wejściem i, nie paląc ogniska, szczelnie zawijając się w namiot, zasnąłem.

O świcie obudził mię chrzęst łamanych gałęzi. Koło mego schroniska przeszło 5 dzików.

Po rannym posiłku powędrowałem dalej.

Przeszedłem kilka skalistych wąwozów i nareszcie zacząłem się wspinać na szczyt Keshish Dagh'u, który wznosi się na wysokości 2.530 metr.

Drzewa ustąpiły miejsca jakimś iglastym krzaczkom, a wyżej tylko sucha trawa i usypiska ciągnęły się aż na sam szczyt. Ranek był słoneczny i widok, którego nic nie zasłania, roztoczył się wspaniały.

Napasłszy oczy widokiem, z pustym już plecakiem odmaszerowałem, drogę powrotną znacznie skracając.

Mocno strudzony i głodny przyszedłem do Brusy wieczorem.

Następnego rana, żegnając Azję, płynąłem już do Konstantynopola na statku, którego dominującemi pasażerami były barany.

Z Konstantynopola morzem dostałem się do Constancy, a stamtąd koleją do domu.

Inż. WITOLD KOMOCKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

MARYNARKA WOJENNA

SŁAWNE BITWY MORSKIE

LISSA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Bitwa pod Lissą jest jedną z najcharakterystyczniejszych bitew morskich, w których silniejszy ilościowo i technicznie przeciwnik ulega słabszemu, lecz za to bardziej zdecydowanemu, bardziej umiejętnemu i stanowczemu. Marynarzom italskim i ich oficerom nie brakło odwagi i nie brakło woli, prowadzącej do zwycięstwa. Ożywiała ich przytem wiara w słuszność sprawy, zagrzewała chęć pomszczenia niedawnej klęski na lądzie: bitwy pod Custozzą; ilościowo byli silniejsi, statki ich były nowocześniejsze i zasobniejsze... Brakło im tylko sprawności, osiąganej na morzu przez długie ćwiczenia — flota italska była wówczas flotą młodą, nieledwie niemowlęciem — brakło im... wodza.

Bitwa pod Lissą jest jeszcze i pod tym względem bardzo ciekawa, że jest ona jedną z niewielu bitew, odegranych na arenie świata na przełomie okresów drewnianego i żelaznego na morzu. W bitwie tej okazała się ostatecznie bezapelacyjna przewaga statków opancerzonych-żelaznych nad statkami drewnianemi. Jest to zwycięstwo pancerza, po którem dawne statki wojenne, budowane z drzewa, ostatecznie giną w cieniu zapomnienia.

Jeżeli uprzytomnić sobie, że od tego czasu upłynęły zaledwie sześćdziesiąt dwa lata, zdumiewa ogrom wyników, osiągniętych na tem polu, zdumiewają i przerażają rezutlaty myśli ludzkiej, wynalazczości ludzkiej doprowadzonej na tak zawrotne wyżyny doskonałości wzajemnego mordowania się.

Twórcą floty wojennej zjednoczonej Italji był wielki minister hr. Camil Benso di Cavour (1810 † 1861). Chciał on stworzyć flotę na tyle potężną, aby mogła ona zaobyć przewagę i wyłączne panowanie na „wewnętrznem morzu Italji" — Adrjatyku. W roku śmierci Cavoura (1861) liczyła flota italska: 1 statek linjowy o sile 400 koni parowych i o 46 działach, 5 dużych fregat wojennych z posiłkową maszyną śrubową i 10 fregat-kołowców.

W roku wojny 1866, na wiosnę, flota Italji składała się z 12 statków pancernych i 8 fregat-śrubowców. Pancerniki wyposażone były w 16 i 25 centymetrowe, gwintowane działa Armstronga. Pozostałe statki uzbrojone były w działa o gładkiej lufie tego samego kalibru. Pozatem na niektórych pokładach znajdowały się jeszcze haubice 20 cm. Flota italska zaopatrzona była bogato we wszelki sprzęt wojenny i morski, oraz liczne statki posiłkowe.

W znacznie gorszem położeniu pod tym względem była marynarka wojenna austrjacka. Wiedeńskie ministerjum wojny nie kwapiło się z udzieleniem kredytów na flotę, a gdy na wiosnę 1866 roku konflikt zbrojny z Italją okazał się nieunikniony, przygotowania na morzu ożywiły się tylko dzięki niespożytej energji i przedsiębiorczości kontradmirała Tegetthoffa.

Tegetthoff zgromadził wszystkie siły morskie Austrji na redzie Fazany i tam gorączkowo szkolił załogi i artylerję. Marynarzy zaś miał świetnych, rekrutujących się ze sławnych na całą Europę wilków morskich — chorwatów dalmatyńskich. Doskonały materjał ludzki był rekompensatą niezliczonych braków w sprzęcie i materjale.

Eskadra austrjacka składała się z 7 statków pancernych, 1 statku linjowego (drewnianego), 5 fregat, 1 korwety, 7 kanonierek, 2 małych szkunerów ze śrubą, 3 parowców kołowych i 1 parowca pomocniczego.

Statki pancerne były to okręty stare, powolne, słabo opancerzone i słabo uzbrojone. W porównaniu ze statkami itaskiemi były to zabytki muezalne. Jedynie świeżo ukończone pancerniki: „Arcyksiąże Ferdynand-Maks" i „Habsburg" przedstawiałyby dużą wartość bojową, gdyby nie niedostateczne uzbrojenie, składające się z 18 gładkolufych czterdziestoczterofuntowych dział. Obstalowane u Kruppa 15 cm. szybkostrzelne działa nie nadeszły w porę.

Nie miała też eskadra austrjacka dostatecznej ilości zapasów węglowych i ewentualną swobodę jej ruchów krępował brak odpowiednich baz na Adrjatyku.

Tymczasem italskie statki miały do swego rozporządzenia tak wyborne porty jak Tarens, Ancona, Mansredonia i Brindisi.

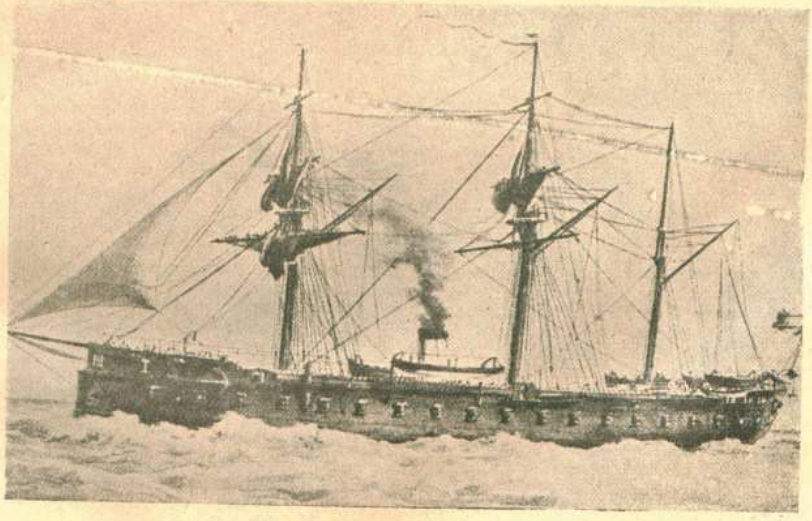
Flota italska zgromadziła się w porcie Ancony pod wodzą admirała Persano — dobrego marynarza, ale bardzo słabego wodza, miernego strategika i człowieka o nadmiernem wyobrażeniu o sobie. Te cechy jego charakteru w połączeniu z brakiem zdecydowania w działaniach wojennych przesądziły o wynikach starcia, mającego, zdawałoby się, tak pomyślne perspektywy. Italskiemu ministerstwu wojny zależało na jaknajszybszem działaniu. Prezes ministrów Ricasoli i minister wojny Depretis spodziewali się, że przez zwycięstwo na morzu da się ożywić ducha Italji, oszołomionej klęską na lądzie. Persano jednak zwłóczył i mitrężył, a gdy eskadra austrjacka zaawanturowała się aż pod Anconę nietylko, że nie był gotów do wystąpienia, ale o mały włos nie spowodował katastrofy.

Statki jego, nieubezpieczone dostatecznie wywiadem, montowały działa, ładowały węgiel, poprawiały takelunek i t. p. — znajdując się w zupełnej niegotowości bojowej.

Dnia 27 lipca o szóstej rano ukazały się dymy eskadry austrjackiej. Dopiero zaś o ósmej udało się admirałowi Persano sformować na otwartem morzu jaką taką linję bojową. Na szczęście do bitwy nie doszło.

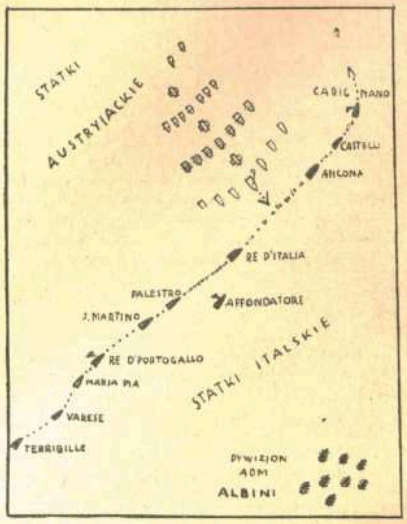
Tegetthoff cofnął się do Fazany naskutek mylnych, przesadzonych informacyj o sile przeciwnika i rozległości pól minowych przed Anconą. Persano uniknął zagłady.

Nacisk na italskiego admirała ze strony ministerjów wzrastał. Minister Depretis przyjechał do Ancony i 15 sierpnia na wspólnej konferencji postanowiono zaatakować fortyfikację wyspy Lissa. Liczono na doraźny efekt moralny, gdyż zdobycie tej wyspy nie było czynem koniecznym ze stanowiska morskiej strategji. Oczywiście, gdyby się powiódł zamiar zdobycia jej, zyskaliby italijczycy dobry punkt oparcia w pobliżu bazy austrjackiej. Austrjacy jednak nie pozostaliby bezczynni i utrzymanie wyspy kosztowałoby dużo wysiłków, które nie równoważyłyby korzyści. Tembardziej, że Lissa bez posiadania sąsiedniej Lessiny nie zamykała wejścia do baz austrjackich.



Pancernik italski „Ancona" (1866).

Lissa jest wyspą górzystą. Najwyższy szczyt górski wznosi się na 592 metry nad powierzchnią morza. Liczne potoki wpadają wprost do morza i wyżłobiły w skałach nadbrzeżnych liczne zatoczki i zatoki. Nad największemi rozsiadły się małe miasteczka z dogodnemi portami: San Giorgio, Comisa i Manego.



Porty te ufortyfikowane były słabo, a baterje pochodziły jeszcze z pierwszych lat dziewiętnastego wieku. Działa i uzbrojenie przestarzałe. Załoga liczyła około dwóch tysięcy ludzi.

Na zdobycie tej wysepki wyruszył Persano w dniu 16 sierpnia 1866 r., wiodąc pod rozkazami wiceadmirałów Vacca, Riboty, Faad Bruno, Albini, 11 statków pancernych, 4 fregaty-śrubowce, 2 korwety-kołowce, 4 aviso, 5 kanonierek, 1 statek transportowy i 1 statek szpitalny.

18 sierpnia pancerniki rozpoczęły silny ogień. Fortyfikacje odpowiadały im w pewnych chwilach bardzo żywo, czyniąc statkom italskim znaczne szkody. Walka ogniowa trwała z przerwami dwa dni. Austrjacy 20 sierpnia mieli już prawie wszystkie baterje zdemontowane i odpowiadali bardzo słabym ogniem. Persano dopiero teraz zdecydował się na desant. Dwa dni wątpliwej wartości wymiany strzałów kosztowały go 16 zabitych i 96 rannych. Dwudziestego desant był już trudny do wykonania. Morze zaczynało się burzyć. Tem niemniej przygotowywano się do wylądowania.

O siódmej z rana dwa avisa wysłane, jako ubezpieczenie, zameldowały pojawienie się nieprzyjaciela. Przygotowania przerwano, szalupy wciągnięto. Lissa narazie była uratowana.

Słońce przedostało się na chwilę poprzez skłębione, stalowo-rude chmury i oświetliło nadpływającą eskadrę przeciwnika. Wiatr dął silny południowo-wschodni i siekł mętno-szare fale, uwieńczone białemi, pienistemi grzywami. Obsługa dział była bardzo trudna. Silne kołysanie stwarzało niebezpieczeństwo, nieznane dzisiejszym stalowym kolosom. Działa wyskakiwały z łożyska i w gwałtownych skokach miażdżyły obsługę. Wypadki takie wydarzyły się podczas bitwy na kanonierkach austrjackich: „Seehund" i „Preska".

O dziesiątej rano 20-go sierpnia, mimo nadal niespokojnego morza, wyjaśniło się na tyle, że obie floty widziały się wyraźnie po przez lekką mgłę.

Tegetthoff uszykował eskadrę w trzy linje. Pierwszą formowały statki pancerne, drugą ciężkie statki drewniane, trzecią kanonierki. 3 kołowce przydzielone zostały do każdej linji, stanowiącej jednocześnie organizacyjny dywizjon, jako statki sygnałowe.

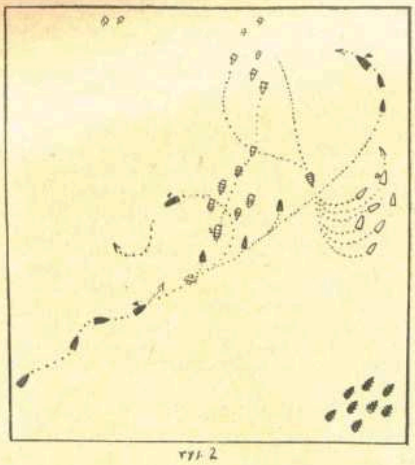
Persano sformował tymczasem ze swych pancerników nadmiernie rozciągłą dwarslinję, zasłaniając swoją eskadrę drewnianą, zajętą pośpiesznem porządkowaniem materjału desantowego.

Gdy ukazała się flota austrjacka i zbliżyła się na sześć mil morskich do przeciwnika, admirał Persano zmienił uszykowanie, rozkazując utworzyć kil-linję (statki jeden za drugim) z kursem północno-wschodnim. Manewr pomyślany i wykonany był zbyt późno, już w obliczu nieprzyjaciela i w rezultacie między italskiemi statkami potworzyły się przerwy.

Największa luka zrobiła się między statkami „Re d'Italia" i „Ancona" i w tę przerwę uderzył pancerny dywizjon austrjacki.

Nadomiar zamieszania Persano przesiadł się ze swego admiralskiego statku „Re d'Italia" na pancernik „Affondatore" nie zawiadamiając o tem innych statków. „Affondatore" zaś, nie posiadając flagi admiralskiej, wywiesił flagę wiceadmirała.

Pancernik „Formidabile" mimo silnych uszkodzeń, których doznał podczas ataków na Lissę, przyjął udział w bitwie, lecz gdy niespokojne morze zaczęło się wdzierać do statku po przez uszkodzone falsz-



ryf. 2

burty i luki, komendant pancernika wycofał swój statek i odpłynął do Ancony.

„Varese" i „Terribile" zmarudziły. „Terribile" pozostał przy statkach drewnianych, a „Varese" przyłączył się do tylnej straży pancerników italskich, gdy bitwa wrzała już w całej pełni.

W ten sposób płynęły italskie statki, w zwartej, o koncentrycznym ogniu kolumnie jedynie na przedzie. W środku „Re d'Italia" został osamotniony, w tyle odstępy między statkami były dużo większe, aniżeli być powinny i zasięg artylerji poszczególnych statków był indywidualny. O koncentrycznym ogniu nie mogło być mowy.

Austrjacy zbliżali się pod prostym kątem do italskiej linji. Gdy czoło eskadry italskiej minęło statki austrjackie, rozpoczęły obie floty ogień z odległości 1500 metrów.

Pancerny dywizjon austrjacki przeciął linję italską przed „Re d'Italia", zawrócił na północ i na sygnał Tegetthoffa począł formować kil-linję. Italskie statki indywidualnie zaczęły zawracać na lewo. Nawet zwarty dywizjon przedni skręcił na północ. W ten sposób italijczycy sami wprowadzili nieład.

Drugi i trzeci dywizjony austrjackie (statki drewniane) pod wodzą komandora Petza skręciły nieco w prawo, aby popłynąć w kierunku na italską eskadrę drewnianą. Petz zasygnalizował: „Sformować kil-linję na flagową fregatę „Kaiser".

„Kaiser" natknął się na wstępie na błądzący i sygnalizujący wściekle (czego flota italska nie rozumiała, nie wiedząc, że Persano zmienił statek) „Affondatore".

Walka była nierówna. Od pierwszego trzystafuntowego granatu pancernika pryska ster „Kaiser'a", demontuje się działo pokładowej baterji i zostaje zniszczony telegraf maszynowy. „Kaiser" odpowiada skoncentrowanym ogniem burty i ogniem karabinowym. „Affondatore" zawraca na zachód.

Na kursie fregaty „Kaiser" pojawia się pancernik „Re d' Portogallo". Komandor Petz atakuje ostrogą. Cios był potężny, jednakże dzięki ostremu kątowi uderzenia („Re d' Portogallo" obracał się na lewo) pancernik italski szkody poniósł minimalne.

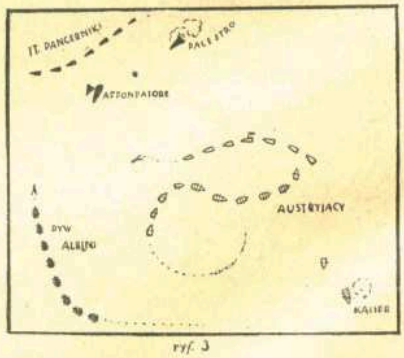
Fregata zato straciła bukszpryt, Fokmaszt padł w poprzek pokładu, przednie baterje, zaplątane w powikłanym takelunku, wyłączone z boju, a komin został zdruzgotany. Sześć lin, które padły na połamany komin, zajęło się i powstał groźny pożar na pokładzie. W bunkrach, wskutek braku przewiewu, wybuchł drugi.

Na tę groźną chwilę nadpłynął następny pancernik włoski „Maria Pia" i otworzył ogień na nieszczęsną fregatę, niszcząc jej resztę takelunku, wzniecając nowe pożary i uszkadzając poważnie maszyny. Komandor Petz zdecydował wycofać „Kaiser'a" w kierunku na Lissę. Drugi i trzeci austrjackie dywizjony osłaniały odwrót swego flagowego statku.

Tymczasem bitwa wrzała w całej pełni, przeradzając się zwolna w pojedynki poszczególnych statków. Był to wynik bezładnego szyku italskiego. Austrjacki „Erzherzog Ferdinand Max" atakował ostrogą dwukrotnie jednakże bez wyniku.

Dopiero za trzecim razem uderzył pancernik w bak-burtę italskiego „Re d'Italia". Cios był śmiertelny. „Re d'Italia" przechylił się na lewą stronę, woda zaczęła gwałtownie wdzierać się przez olbrzymią dziurę i w trzy minuty wspaniały statek zatonął.

Skroś huku dział przedarły się przeraźliwe krzyki tonących ludzi zdrowych i



ryf. 3

rannych. „Erzherzog Ferdinand Max" parł dalej naprzód, nie troszcząc się o tonących i wzywających pomocy przeciwników. Nie raczył opuścić ani jednej szalupy, nie zatrzymał się ani na chwilę.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Usprawiedliwieniem kapitana Steinecka, dowódcy pancernika mogło być, iż niebawem „Erzherzog Ferdinand Max" sam wytrzymać musiał atak ramowy. Italski pancernik był mniej szczęśliwy i nie zrobił austrjackiemu prawie żadnej szkody. Co dziwniejsze, gdy statki znajdowały się o parę metrów zaledwie, plunął żelazem całej burty wprost na „Erzherzog'a Ferdinand'a Max'a", a salwa ta nie uczyniła przeciwnikowi żadnej szkody.

Tymczasem na „Palestro" wybuchł pożar i pancernik ten wycofywać się począł z bitwy, płynąc na zachód. Tu zaatakowany został przez austrjackiego „Drache".

„Affondatore", błądząc z admirałem Persano na pokładzie, natknął się na ciężko uszkodzonego „Kaiser'a". Dwa razy próbował włoski pancernik zaatakować dogorywającą fregatę ostrogą, obydwa razy bez powodzenia. Za pierwszym razem „Kaiser" zdołał się wykręcić, za drugim Persano w ostatniej chwili wydał niezrozumiały rozkaz odwrotu.

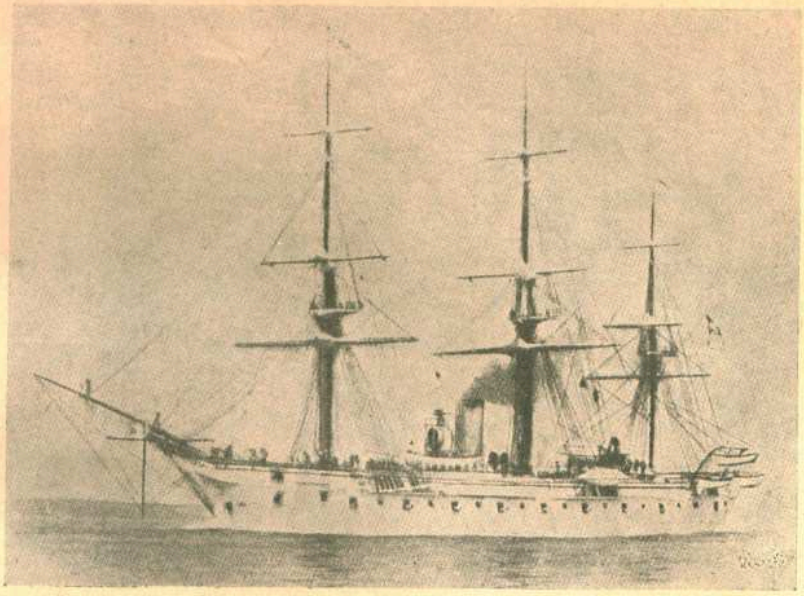
Gdy zaś jego szef sztabu, oraz komendant „Affondatore" prosić go zaczęli o ponowienie ataku, dwoma wyniosłemi słowy: „Tak rozkazuję" przeciął dyskusję. Po chwili było już zapóźno, gdyż nadpłynęły „Don Juan" i „Prinz Eugen", z któremi „Affondatore" został zmuszony nawiązać walkę.

„Kaiser" tymczasem osłaniany przez „Reka" zdołał dowlec się do portu San Giorgio. Austrjackie dywizjony drewniane popłynęły teraz zpowrotem do swych pancerników.

Zauważył ten manewr dowódca drewnianej eskadry italskiej Albini, który dopiero teraz zdecydował się działać. Dotychczas, po zabraniu zpowrotem na pokłady ludzi z desantu, trzymał się on na uboczu, bojąc się narazić swe drewniane statki na spotkanie z pancernikami przeciwnika.

„Affondatore" sygnalizował mu już kilkakrotnie, aby eskadra „drewniana" ruszyła na statki austrjackie, otaczające rannego „Kaiser'a". Albini nie zważał na sygnały „Affondatore", nie domyślając się, że Persano znajduje się na pokładzie tego pancernika.

Wreszcie zdecydował się Albini ruszyć w kierunku na formującą się w kil-linję austrjacką flotę. Gdy jednak drogę przecięły mu 2 austrjackie statki pancerne („Don Juan" i „Prinz Eugen") zawrócił i popłynął w kierunku na formującą się linję italskich pancerników. Te zbierały się na sygnały viceadmirała Vacca.



Austrjacka fregata śrubowa drewniana „Adria" (1866).

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Tegetthoff, zauważywszy, że eskadry italskie koncentrują się, zgromadził flotę austrjacką na północ od portu San Giorgio i uszykował się w trzy równoległe linje: pancerniki, fregaty i kanonierki.

Persano na „Affondatore" dopłynął do italskiej linji, która zdążyła się tymczasem uformować w dwa rzędy: pancerników i fregat, i umieściwszy swój statek na czele, powiódł flotę ponownie w kierunku na nieprzyjaciela. Italski admirał sygnalizował: „Każdy statek, który nie walczy nie znajduje się na stanowisku!" Tym wielkim słowom nie towarzyszyły jednak czyny.

O drugiej godzinie minut czterdzieści pięć płonący między obiedwiema przeciwnemi eskadrami „Palestro" wyleciał w powietrze. Zaledwie 26 ludzi zdołało się wyratować z pośród załogi liczącej 228 marynarzy.

Szef sztabu italskiego d'Amico błagał admirała Persano, aby skierował flotę na nieprzyjaciela i bój odnowił. Przewaga była wciąż jeszcze po stronie italskiej, pomimo utraty „Re d'Italia" i „Palestro", pomimo wycofania się „Formidabile", pomimo rozpaczliwych meldunków z „San Martino". Jeżeli zwyięstwa osiągnąć nie było można, to honor ocalić pragnęła cała flota.

Persano zdecydował odwrót. O trzeciej popołudniu flota italska w dwóch kolumnach zawróciła na północ. Na końcu wlókł się silnie uszkodzony „Varese".

Tegetthoff opuścił także plac boju i zakotwiczył eskadrę w porcie San Giorgio. Cel jego akcji został osiągnięty: Lissa była wolna. Dalszych skutków bitwa pod Lissą nie miała. 23 sierpnia został zawarty pokój.

Straty w ludziach obu stron były stosunkowo niewielkie. Flota italska, nie licząc katastrof „Re d'Italia" i „Palestro", straciła 17 zabitych i 36 rannych, pomiędzy ostatnimi 4 oficerów. Na „Re d'Italia" zginęło jednak 27 oficerów i 364 marynarzy, a na „Palestro" 11 oficerów i 191 marynarzy.

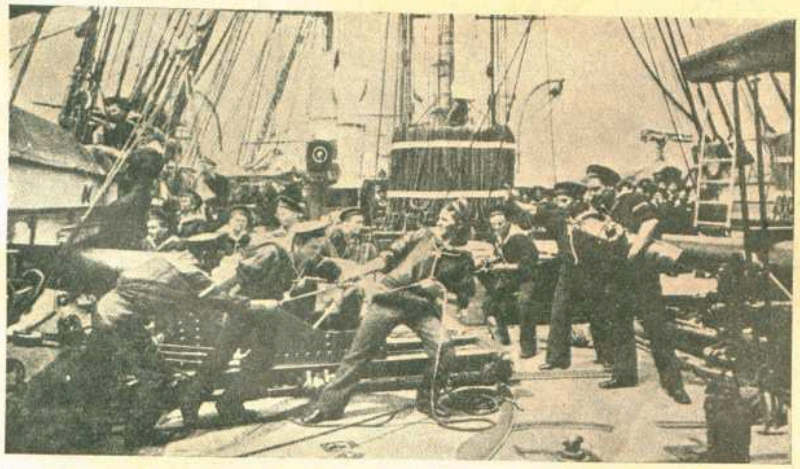
Austrjacy stracili: zabitych 3 oficerów i 35 marynarzy, oraz rannych 15 oficerów i 123 marynarzy.

Bitwa była więc stosunkowo mało krwawa, a zwycięstwo austrjackie osiągnięte zostało przedewszystkiem dzięki moralnej przewadze cesarskiego wodza nad niedołężnym i nieopatrznym admirałem odradzającej się mimo wszystkich klęsk Italji.

O godzinie trzeciej popołudniu, w chwili, gdy Persano zdecydował odwrót, załogi statków italskich nie były zdemoralizowane. Przeciwnie marynarze pełni byli zapału i ochoty do walki. Eskadry skoncentrowały się. Przewaga liczebna, mimo dotkliwych strat, w stosunku do nieprzyjaciela niestracona, pozycja taktyczna względnie pomyślna, eskadra Albini nietknięta. Można było i należało działanie bojowe rozpocząć na nowo...

Przez niewczesny rozkaz odwrotu w narodzie italskim zakorzeniło się na długie lata poczucie klęski, a bitwa pod Lissą stała się epizodem bitwy pod Custozzą. Na długi okres czasu zatamowano rozwój floty wojennej Italji na Adrjatyku.

BOHDAN PAWŁOWICZ



Na pokładzie pancernika „Erzherzog Ferdinand Max" (1866).

MAŁA WOJNA I WOJNA MAŁEMI SIŁAMI NA MORZU

(Wojna „małym (słabym) flotom" i „małaja wojna" w epochu parowowo flota — Morskoj Sbornik, Sieńtiabr' 1918, Leningrad).

Interesująca dyskusja na temat bardzo zasadniczy i szczególnie ciekawy i aktualny, zwłaszcza dla Polski, gdyż tyczący się prowadzenia przyszłej wojny na morzu przez ZSSR., znalazła swe odbicie w artykule pod wyżej podanym tytułem.

Wśród kół kierowniczych czerwonej marynarki wojennej walczą ze sobą dwie szkoły: stara i nowa.

Pogląd „starej szkoły".

Doświadczenie wojen mosrkich wykazuje, że wojny te mają następujące cele:

a) *przerwanie nieprzyjacielskich linij połączeń na morzu* (oraz obrona własnych),

b) *zajęcie wybrzeża nieprzyjacielskiego lub zagrożenie ostatniemu* (i ochrona własnego wybrzeża).

Osiągnięcie tych dwóch celów rozwiązuje wszystkie zadania, stojące przed flotą wojenną.

Wyżej wymienione cele wojny na morzu mogą być osiągnięte w zupełności i jaknajprędzej tylko pod warunkiem zupełnego *opanowania morza.*

Zniszczenie floty nieprzyjacielskiej w bitwie rozstrzygającej lub oblężenie podstawy działania floty nieprzyjaciela (czasem oblężenie to przechodziło w blokadę floty w jej podstawie) jest zasadniczym sposobem osiągnięcia „opanowania morza".

Głównym środkiem walki jest *artylerja,* a ponieważ najpotężniejsza artylerja znajduje się na *okrętach linjowych,* przeto tylko flota linjowa może być *podstawą* każdej prawidłowo zorganizowanej marynarki wojennej, gdyż tylko ona (flota linjowa) może osiągnąć wyżej zaznaczone cele wojny morskiej.

Ze względu na: 1) długość wybrzeży i ich znaczenie dla ZSSR, 2) coraz bardziej zwiększający się handel — tylko flota, posiadająca *okręty linjowe,* będzie w stanie osiągnąć „opanowanie morza".

Pogląd „młodej szkoły".

Ponieważ: 1) ZSSR posiada na Bałtyku (jeden z najważniejszych morskich obszarów działań) tylko jeden port wojenny,

2) przypuszczalnemi przeciwnikami Związku będą najpotężniejsze floty świata (Anglja i jej adherenci),

3) warunki finansowe nie pozwalają na budowę silnej floty linjowej, przeto,

1) budując słabą flotę linjową szłoby się na rękę przypuszczalnym przeciwnikom, a więc:

2) należy *rozpocząć celową rozbudowę środków prowadzenia „małej wojny"* i obrony wybrzeży. Z czynnych środków walki należy przedewszystkiem rozbudować te, które są wcale lub bardzo mało wrażliwe na blokadę t. j. lotnictwo, łodzie podwodne, torpedowce i t. p.

O flocie linjowej można będzie myśleć dopiero, gdy rozwój ciężkiego przemysłu pozwoli na *szybką i tanią* budowę okrętów linjowych, oraz—gdy inne warunki ulegną również odpowiedniej zmianie.

Cechy charakterystyczne wojny małą (słabą) flotą.

1. Siły małej floty są bezspornie słabsze od sił nieprzyjaciela, jakkolwiek ich skład i organizacja są podobne do wielkiej floty.

2. W małej flocie istnieją nastroje defetystyczne.

3. Podstawą planów wojny małych flot jest bitwa rozstrzygająca celem zniszczenia floty nieprzyjaciela.

4. Działalność bojowa małych flot jest słaba i ma charakter epizodyczny.

Wyniki wojen małą flotą.

Historja uczy, że żadna mała flota nie wygrała wojny w epoce floty parowej.

Co to jest mała flota?

Jest to wojna obronna słabszego prowadzona w celu zniszczenia floty nieprzyjaciela przy pomocy takich samych, lecz słabszych środków, z dowództwem niewierzącem w ostateczne powodzenie, wojna zaznaczająca się działaniami epizodycznemi i przynosząca zawsze niezmienny wynik — przegraną.

Najważniejsze warunki prowadzenia wojny małą flotą.

1. Odpowiednie postawienie przygotowania bojowego floty.

2. Doskonałe zorganizowanie wywiadu (głównie zapomocą lotnictwa, agentów, łodzi podwodnych).

3. Konieczność posiadania bardziej szybkobieżnych okrętów, niż przeciwnik.

4. Konieczność posiadania kilku dobrze urządzonych i bronionych podstaw działania, lub tylko jednej lecz z kilku wyjściami.

Cechy charakterystyczne małej wojny.

1. Mała wojna jest wynikiem wielkiej różnicy sił stron walczących.

2. Zasadniczy sposób prowadzenia działań w małej wojnie polega na zadawaniu ciągłych ciosów najbardziej słabym ogniwom sił zbrojnych nieprzyjaciela;

3. Środki małej wojny w stosunku do wielkiej floty są liczne i mają charakter pomocniczy.

4. Inicjatywa w małej wojnie znajduje się w rękach słabszego.

5. Mała wojna ze względu na uporczywość, bezwzględność i długotrwałość wytwarza dla wielkiej floty stałe niebezpieczeństwo.

Co to jest mała wojna?

Jest to wojna obronna słabszego, prowadzona w celu sparaliżowania sił zbrojnych nieprzyjaciela zapomocą licznych środków, grających rolę pomocniczą u silniejszego. Załogi floty, prowadzącej małą wojnę, muszą odznaczać się inicjatywą. Małą wojnę prowadzi się zapomocą ciągłych, lecz na małą skalę, działań, uzależniając użycie środków rozporządzalnych od każdorazowego położenia.

Najważniejsze warunki powodzenia małej wojny.

1. Nieugiętość dowództwa w dążeniu do celu.

2. Prawidłowość wyboru celu małej wojny i najbardziej wrażliwych ogniw sił zbrojnych nieprzyjaciela.

3. Środki małej wojny powinny być liczne i odpowiadać celowi i warunkom obszaru działań.

4. Podstawy działań małej wojny powinny być rozrzucone i bronione zarówno od strony morza jak i powietrza (obrona przeciwlotnicza).

Niektóre wyniki małej wojny Niemiec i Austro-Węgier.

Z chwilą przyłączenia się Włoch do Ententy połączone pod jednem dowództwem włosko - francusko - angielskiem floty, przeznaczone do działań na Adrjatyku, uzyskały wielką przewagę nad flotą Austro-Węgier. Zadaniem floty Aljantów było — zniszczenie floto *austro-węgierskiej* z jednej, i współdziałanie z *prawem skrzydłem armij włoskich* z drugiej. Zadanie floty austro - węgierskiej polegało na *obronie wybrzeża i współdziałaniu z lewem skrzydłem armij austrjackich.*

Flota aljantów *nie wypełniła* swego zasadniczego zadania dlatego, że linjowa flota austrjacka nie opuszczała swych podstaw. Zadania małej (słabej) floty austrjackiej zostały zasadniczo wykonane przez *środki małej wojny.* Austrjackie łodzie podwodne (było ich około 45) zatopiły 5 linjowych okrętów aljanckich oraz ogółem 3.000.000 ton okrętów handlowych (w okresie 1915—18). *Dzięki małej wojnie prowadzonej przez Austrjaków ogromna flota Aljantów musiała porzucić strategję zniszczenia i przejść do obrony biernej, a następnie do małej wojny.* (N. M. Kedrow „Morskaja wojna w Adrjatikie" — Morskoj Sbornik Nr. 12/26 i Nr. 1/27, prof. A. W. Sztal „Strategiczeskij oczerk wojennych diejstwij w Srediziemnom morie w mirowuju wojnu. Adrjaticzeskij perjod" — Morskoj Sbornik Nr. 3—6/21).

Mała wojna Niemiec była prowadzona na większą skalę.

Prócz okrętów wojennych, aljanci stracili w ciągu całej wojny około — 15.000.000 ton floty handlowej (na początku wojny angielska flota handlowa liczyła 20.000.000 ton). Straty samej tylko angielskiej floty handlowej określają się kwotą 763.000.000 funtów szterlingów, podczas gdy ogólne straty Anglji podczas wielkiej wojny wynoszą 2.500.000.000. W celu walki z łodziami podwodnemi Aljanci mu-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

sieli uzbroić okręty handlowe na co zużyto 13.000 dział. Samem poławianiem min zajmowało się 3.200 trawlerów. Na wielkie północne pole minowe zużyto 70.000 min. Sama Anglja zatrudniła około 77.000 ludzi przy przygotowaniach różnych środków walki z łodziami podwodnemi. (Prof. Bogolepow — „Jewropa pośle wojny" Petrograd 1921 i P. Gelmersen — „Morskaja blokada" — Leningrad, 1925).

Z powyższego wynika, że *flota podwodna* Niemiec i Austro-Węgier *była narzędziem zasadniczem*, a nie pomocniczem. Jeżeli flota podwodna Niemiec nie osiągnęła celu, to dlatego, że prowadzenie „bezwzględnej" wojny podwodnej wymagało na samym początku cztery razy większej ilości łodzi podwodnych, niż ilość wtedy rozporządzalna. Prócz tego Niemcy, przeceniając znaczenie swej floty linjowej, rozpoczęli wojnę podwodną zbyt późno. Mimo to wyniki były bardzo poważne, gdyż zagrażały ogłodzeniem nietylko Wielkiej Brytanji.

Mając na względzie wyżej przytoczone fakty i wytyczne, należy przyjść do wniosku, że dla państwa, skazanego ze względów budżetowo - przemysłowych oraz handlowych na posiadanie słabych sił wojenno-morskich — *jedynie celowe jest przygotowanie się do małej wojny na morzu*, prowadzonej głównie zapomocą ciężkiego lotnictwa, kontrtorpedowców, torpedowców i lekkich szybkich krążowników oraz odpowiednich naziemnych środków obrony nadbrzeżnej.

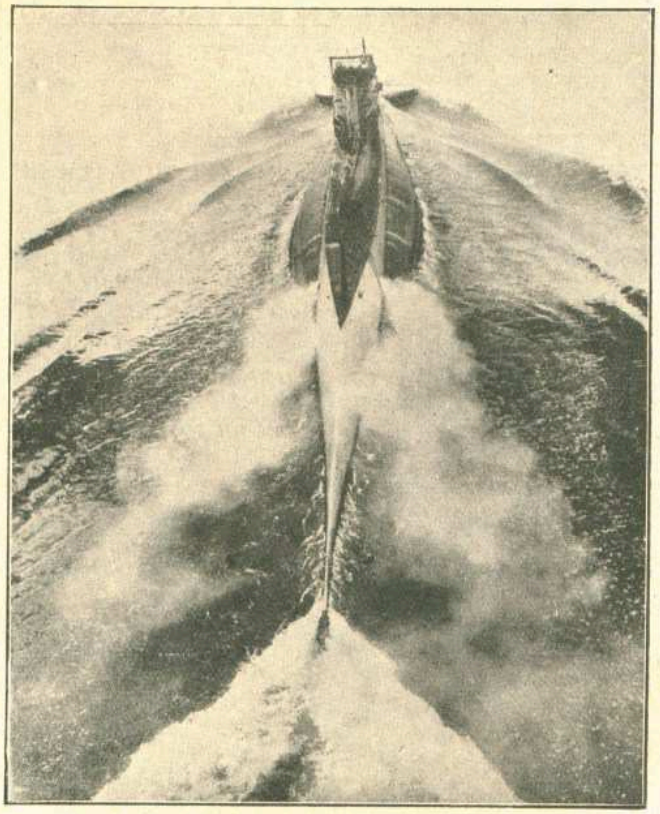
S. K. K.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

TAJEMNICE WALKI PODWODNEJ

Szybciej, niżby przypuścić było można, genjalna wizja Verne'go—tajemniczy okręt podwodny Nautilus—stała się rzeczywistością. Jeszcze bezpośrednio przed wojną światową, łódź podwodna otoczona ścisłą mgłą tajemnicy wojskowej, nieznana była prawie zupełnie i dopiero arena wielkiej wojny ukazała ją w pełnem świetle jako straszliwą broń w ręku przeciwnika, który nie posiada dostatecznych sił, by zmierzyć się w otwartym boju z wrogiem, na powierzchni wód. Łódź, a względnie okręt podwodny, jest zatem bronią słabszego, doskonałem narzędziem walki podjazdowej, jednocześnie jednak narzędziem niezmiernie delikatnem, a co za tem idzie, stawiającem ogromnie duże wymagania względem dowódcy i załogi. Sytuacje, w jakich znajdowały się niejednokrotnie okręty podwodne, opisane przez naocznych świadków, budzą dreszcz grozy i są bardziej wstrząsające, niż opisy najfantastyczniejszych przygód, zaczerpnięte z powieści. A mimo wszystko nie jest to, co nam ci cudem uratowani świadkowie przekazali, najstraszliwszem, co zdarzyć się mogło w okręcie podwodnym, gdyż ostatecznie ten czy inny wypadek skończył się uratowaniem. Jakież jednak mrożące krew w żyłach wypadki rozgrywać się musiały w tych nurkowcach, które zanurzywszy się, nie mogły już więcej wypłynąć na powierzchnię wody? Zaprawdę, bohaterską jest śmierć lotnika, lecz nadchodzi ona w tak szalonym pędzie, rozstrzyga o niej tak niewiele sekund, iż trudno z nią mierzyć tę tragedję konania oraz długie godziny rozpaczliwych myśli i udręczeń fizycznych, jakie znieść musi załoga okrętu podwodnego, który uległ katastrofie. Śmiało więc twierdzić można, iż ze wszystkich rodzajów broni, jakiemi dziś nowoczesna wojna rozporządza, okręty podwodne wymagają największej liczby śmiałków i bohaterów, umiejących w najstraszliwszych chwilach zachować zimną krew i żelazną dyscyplinę.

Społeczeństwo nasze, interesujące się żywo rozbudową floty, najmniej może zapoznane jest właśnie z życiem i działaniami okrętów podwodnych, z tej prostej przyczyny, iż dotychczas ani nie posiadamy własnych jednostek podwodnych, ani nawet literatury z tej dziedziny.



Nurkowiec w biegu. Zdjęcie z samolotu („Ludzie głębin").

To też z prawdziwem uznaniem powitać należy świeżo wydaną przez Główną Księgarnię Wojskową książkę p. t. „Ludzie głębin", poświęconą wyłącznie wojnie podmorskiej. Jest to zbiór wybranych i zestawionych przez R. Umiastowskiego ustępów z dokumentów i pamiętników z czasów wojny światowej, ilustrujących świetnie życie i śmierć marynarzy głębinowych, walki okrętów podwodnych, niszczenie ich przy pomocy min, sieci, bomb lotniczych, lub wreszcie całych obław, urządzanych przez flotyle odpowiednio wyposażonych statków. Opowieści te zebrane są umiejętnie z flot różnych państw i z różnych wód, dają zatem obraz bynajmniej nie jednostronny, przeciwnie, jaknajbardziej uwypuklający złe i dobre strony walki podwodnej, męstwo jednego jak i drugiego przeciwnika.

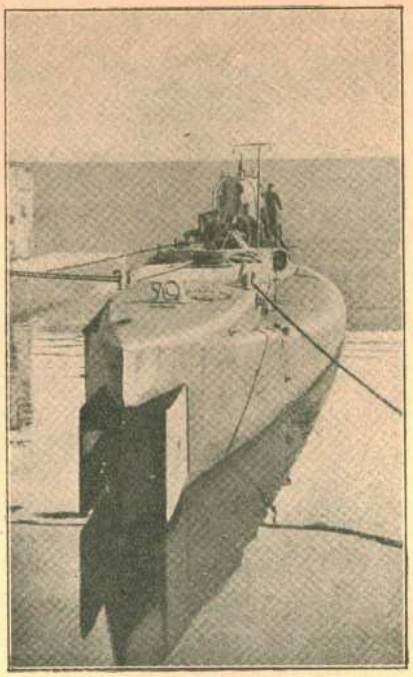
Dzieje tych wszystkich wypadków,

zebranych w wymienionej książce, to dzieje bohaterstwa i męstwa ludzkiego. Fascynujące opisy polowań okrętów podwodnych, przemykanie się ich przez pola minowe, opisy straszliwych katastrof głębinowych, tragicznych wypadków, rozgrywających się w uwięzionych pod wodą nurkowcach, tajemniczych ich zgonów, których nikt już nigdy nie wyświetli — oto treść tej niezwykłej w literaturze naszej książki. A czyta się ją z tem daleko większem zajęciem, iż wszystkie te nadzwyczajne przygody nie są wymysłami żadnej fantazji, lecz prawdziwemi przeżyciami naocznych świadków.

W momencie gdy przystępujemy do budowy własnej floty, gdy jej i morza umiłowanie szerzyć trzeba wśród społeczeństwa, a zwłaszcza wśród młodzieży, trudno doprawdy o lepszą do tego celu a jednocześnie ciekawszą książkę. Oby karty jej owiane tchem szerokich przestrzeni morskich i bohaterstwem ludzkiem znalazły się w jaknajliczniejszych rękach naszych czytelników, oby znalazła się w każdej bibljotece i w każdej wypożyczalni książek, docierając do jaknajszerszych sfer.

Dodać jeszcze jedno należy. Książka jest wydana ładnie i estetycznie oraz ilustrowana niezwykle ciekawemi fotografjami i rysunkami. Okładka kolorowa, wykonana przez A. Korzeniowskiego. Wartoby pomyśleć przy nadchodzącej gwiazdce, by książka ta znalazła się między upominkami dla naszej młodzieży, karmionej najczęściej lekturą pomysłowych fantazyj, ale zawsze tylko fantazyj.

S. T.



Dziób nurkowca otwarty dla rzucenia torpedy z przedniej wyrzutni („Ludzie głębin").

CZYTAJCIE I PRENUMERUJCIE

„MORZE"

jedyne w Polsce bogato ilustrowane czasopismo morskie.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Na podarek gwiazkowy

dla dorosłych i młodzieży

GŁÓWNA KSIĘGARNIA WOJSKOWA

Warszawa, Nowy-Świat 69

poleca dwie prace znanego autora

R. UMIASTOWSKIEGO:

„Ludzie morza" — wojna na powierzchni wód, cena 6 zł.
„Ludzie głębin" — wojna podmorska, ... „ 8 „

Treść ich przykuje uwagę każdego.
Książki wydane wytwornie z ilustracjami.



WŁASNOŚĆ PRYWATNA, JAKO ŁUP W WOJNIE MORSKIEJ

Pojęcie łupu wojennego w znaczeniu zawłaszczenia majątku jednej strony wojującej przez drugą jest tak stare, jak samo zjawisko wojny, i właściwe zarówno wojnie na lądzie, jak i na morzu. Jednak między pojęciem zdobyczy — łupu w wojnie lądowej i tem samem pojęciem w wojnie morskiej są znaczne różnice, o ile dotyczy ono własności prywatnej.

Właściwie w wojnie lądowej własność prywatna nie stanowi łupu, może być konfiskowana w związku z pewnemi przestępstwami międzynarodowemi, z wykroczeniami przeciwko prawu wojennemu, np. kiedy służy w działaniach czynnych przeciw stronie wojującej, lub w inny niedozwolony sposób jest używana przeciwko tej stronie (szmugiel towarów do nieprzyjaciela z miejscowości okupowanej, i t. p.), lecz sama przez się, jako taka, własność prywatna obywatela państwa wrogiego nie stanowi zdobyczy. Może być ona sekwestrowana, rekwirowana (przymusowo wykupiona lub wypożyczona za wynagrodzeniem); zawłaszczeniu bez odszkodowania nie podlega. Jest to rezultat rozwoju kultury i prawa wojennego; w starożytności nie czyniono różnicy między własnością państwa-przeciwnika i własnością jego obywateli. Wszystko było formalnie grabione lub niszczone.

W wojnie morskiej dzieje się inaczej: nietylko własność państwa wrogiego lecz i własność prywatna jego obywateli podlega zawłaszczeniu przez stronę przeciwną. Oczywiście, łup w tem znaczeniu jest określony przez międzynarodowe prawo wojenne. Są ściśle określone pojęcia, co się uważa za okręt nieprzyjacielski, co się uważa za towar nieprzyjacielski, w jakich okolicznościach statek lub ładunek, neutralny jakoby, nabiera charakteru nieprzyjacielskiego i t. d. W zasadzie wszelki okręt lub ładunek, należący do obywatela państwa nieprzyjacielskiego podlega konfiskacie we wszelkich okolicznościach.

W wojnie lądowej państwo wojujące ogranicza się do unieruchomienia majątku prywatnego poddanych przeciwnika, t. j. nie zezwala na wywóz z kraju tego majątku, jego części lub dochodów z niego, a w niektórych wypadkach sekwestruje go do ukończenia wojny lub wprowadza przymusowy zarząd, lecz te środki są jeszcze dalekie od zawłaszczenia. W wojnie morskiej instytucja łupu ma na celu przedewszystkiem odstraszenie armatorów prywatnych od okazywania handlowi przeciwnika jakichkolwiek usług; dochód ze zdobyczy stoi na drugim planie (inaczej nie stosowanoby zatapiania lub niszczenia należących do prywatnych właścicieli statków i ładunków), chociaż nie ulega wątpliwości, że dla państwa, prowadzącego wojnę morską nie jest obojętna możliwość zwiększenia swojej floty handlowej lub wojennej pomocniczej i zaopatrzenie się w towary, pochodzące z łupu, a w większości wypadków bardzo potrzebne dla celów wojennych. Głównym jednak celem jest niszczenie handlu przeciwnika i odstraszenie jego armatorów, importerów i eksporterów od operacyj handlowych. Zabór okrętów i towarów, stanowiących własność prywatną, w celach czysto dochо-

dowych jest niezgodny ze współczesnemi pojęciami etycznemi, to też prawo łupu morskiego mogłoby być z powodzeniem zastąpione normami, bardziej zbliżonemi do norm, stosowanych w wojnie lądowej.

W starożytności, jak już zaznaczyliśmy, wszelka własność nieprzyjacielska, zarówno państwowa jak prywatna, podlegała zaborowi, a nawet rabunkowi przez armję wojującą. W wiekach średnich handel morski rozwinął się do tego stopnia, że floty wojenne już nie wystarczały, wobec ich zadań czysto wojennych, do prześladowania własności nieprzyjacielskiej. Wówczas powstało t. zw. korsarstwo lub kaperstwo, polegające na tem, że państwo wojujące zezwalało okrętom i armatorom prywatnym, nietylko swoim poddanym, lecz i neutralnym, na wyławianie na morzu i konfiskatę własności nieprzyjacielskiej, za co korsarz otrzymywał część zdobyczy. Proceder ten był bardziej dochodowy, niż handel morski, nic więc dziwnego, że korsarstwo rozkwitło bujnie, nabierając jednocześnie charakteru piractwa, gdyż korsarze, nad którymi kontrola w morzu była niemożliwa, „konfiskowali" na własną rękę i korzyść nietylko własność nieprzyjacielską, lecz i neutralną, a nawet obywateli państwa, w którego imieniu prowadzili proceder korsarski. Punktem kulminacyjnym rozwoju korsarstwa był wiek XIV, kiedy korsarze łączyli się w związki, chwilami dość groźne. Należy wspomnieć, że w końcu XIV wieku zaszedł wypadek zawładnięcia przez korsarzy miastem Bergen. Miasto było wzięte szturmem, co cenniejsze towary załadowane na okręty korsarzy, poczem miasto spalono. Tego było już zawiele. Związek kupiecki „Hansa", który ponosił znaczne straty dzięki działaniom korsarzy, uzbroił specjalną flotę i w bitwie w r. 1400 ostatecznie zniszczył flotę największego związku korsarzy („Witalienbrüder", zjednoczenie korsarzy meklemburskich); był to początek ostatecznego upadku „wolnego korsarstwa", — mówiąc wyraźnie — rozboju morskiego.

W wiekach XVII i XVIII znowu rozkwitło korsarstwo, lecz już w formie lepiej ujętej w ramy prawa. W tem znaczeniu korsarzem lub kaperem nazywał się okręt prywatny, żeglujący pod dowództwem kapitana, który otrzymał od władzy państwa wojującego upoważnienie pisemne w formie t. zw. listu kaperskiego do prześladowania i konfiskowania nieprzyjacielskich okrętów handlowych i nieprzyjacielskiego towaru. Oczywiście, korsarzy dobierano ostrożniej. Wady jednak starego systemu i tym razem się powtórzyły. Wreszcie Kongres Paryski proklamował deklarację, przyjętą przez 41 państw, której punkt pierwszy brzmi: „Korsarstwo jest i pozostaje zniesione". Deklaracja ta położyła kres kaperstwu.

W wojnach XIV, XV i XVI wieków kaperstwo było skierowane nietylko ku prześladowaniu własności nieprzyjacielskiej, lecz ku przerwaniu wszelkiej komunikacji morskiej nieprzyjaciela, co już właściwie jest blokadą całego wybrzeża. Taką rozległą blokadę umożliwił fakt korzystania z usług znacznej ilości kaperów. Zaborowi podlegały wszelkie statki i towary, nieprzyjacielskie i neutralne bez różnicy, jeżeli miały za cel podróży wybrzeże przeciwnika lub wychodziły z jego portów. Podobną zasadę stosował Napoleon względem Anglji w t. zw. „blokadzie kontynentalnej". System ten krzywdził dotkliwie kraje neutralne. Ostatnio system bezwzględnej blokady był stosowany w wojnie 1914 — 1918 r., lecz te sprawy nie wchodzą w ramy tematu niniejszego artykułu.

Normowanie prawne łupu morskiego spotykamy we wszystkich ważniejszych źródłach prawa morskiego. Zbiornik „Consolado del Mar", pochodzący z Barcelony, bardzo ważnego w wiekach średnich ośrodka morskiego, datujący się z XIV i XV wieków ustala następujące zasady: towar nieprzyjacielski na okręcie neutralnym ulega konfiskacie, okręt zaś pozostaje wolny; również towar neutralny na okręcie nieprzyjacielskim pozostaje wolny, a okręt ulega konfiskacie. Jest to zasada całkiem słuszna i dla wszystkich zrozumiała. Ordonans morski Ludwika XIV z 1681 roku ustala drakońską zasadę t. zw. wrogiej infekcji. Według Ordonansu wolny pozostaje tylko okręt neutralny z ładunkiem neutralnym i ładunek neutralny na okręcie neutralnym; towar neutralny na okręcie nieprzyjacielskim ulega konfiskacie wraz z okrętem, i odwrotnie, okręt neutralny z ładunkiem nieprzyjacielskim ulega konfiskacie wraz ładunkiem.

W XVII wieku wojny między Francją, Anglją, Hiszpanją i Szwecją zniszczyły handel morski tych krajów, sprzyjając rozwojowi handlu innych bander. Największe korzyści z tego wyciągali Holendrzy, którzy w myśl swoich tendencyj zagarnięcia jaknajwiększej ilości frachtów ogłosili zasadę, że o losie okrętu i znajdującego się na nim towaru stanowi bandera, t. j. bandera przykrywa ładunek. Towar nieprzyjacielski na statku neutralnym według tej zasady pozostaje wolny, lecz towar neutralny na okręcie nieprzyjacielskim dzieli los okrętu — ulega konfiskacie.

W XVIII wieku wojny między Anglją i Francją narażały handel morski i żeglugę państw neutralnych na znaczne straty. Neutralni, w dążeniu do obrony swych interesów w jakichkolwiek normach prawnych, gwarantujących możność egzystencji neutralnego handlu morskiego, urzeczywistnili te dążenia w „Pierwszej Lidze Zbrojnej Państw Neutralnych". W r. 1780 z inicjatywy cesarzowej Rosji Danja, Rosja, Austrja, Prusy i Królestwo Obojga Sycylji utworzyły tę Ligę i ogłosiły deklarację, w której proklamowały zasadę wolności żeglugi okrętów neutralnych wzdłuż wybrzeża i między portami państw wojujących, o ile porty te nie są blokowane skutecznie przez okręty wojenne, stojące na kotwicy, — oraz nietykalność towarów nieprzyjacielskich na okrętach neutralnych, z wyjątkiem kontrabandy wojennej.

Wreszcie Kongres Paryski w r. 1856 ustalił następujące normy: Towar nieprzyjacielski na okręcie neutralnym jest wolny od konfiskaty, jeżeli nie stanowi kontrabandy wojennej; towar neutralny na okręcie nieprzyjacielskim jest również wolny, jeżeli nie stanowi kontrabandy. Deklaracja Paryska wróciła do sprawiedliwego i logicznego systemu „Consolado del Mar". Wojna 1914—18 r. obróciła w niwecz wszelkie zasady, wywołując wielką konsternację prawników; powstały nowe sposoby walki i prześladowania handlu morskiego, nowe metody.

Wykonywanie prawa zdobyczy wymaga ścisłych określeń, co należy uważać za okręt i towar nieprzyjacielski. Tu znajdujemy dwa kierunki myśli, dwie doktryny: francuską i anglo-amerykańską. Pierwsza nosi wszelkie cechy myśli francuskiej, skłonnej do abstrakcji, dedukcji i formalistyki, — druga jest dość kazuistyczna, lecz nawskroś praktyczna i trzeźwo zastosowana do praktycznego życia.

Doktryna francuska ustala dość schematycznie charakter nieprzyjacielski lub neutralny okrętu: zależy on od bandery, a więc okręt, mający prawo do bandery nieprzyjacielskiej, uważa się za nieprzyjacielski, — mający prawo do bandery neutralnej — za neutralny. Niektóre państwa (np. Czechosłowacja), niemające portów morskich, przypisują swoje statki do portu jednego z państw zaprzyjaźnionych i używają ich bandery; w tym wypadku nawet okręt pod banderą nieprzyjacielską ma być uważany za neutralny. Okręt może mieć kilku współwłaścicieli, obywateli różnych państw, pomimo to fakt konfiskaty nie może służyć za powód dla współwłaścicieli neutralnych do żądania odszkodowania. To samo tyczy się wierzycieli neutralnych, mających zabezpieczenie hipoteczne na okręcie nieprzyjacielskim. Zmiana właściciela, dokonana po wybuchu wojny nie zmienia nieprzyjacielskiego charakteru okrętu. Sprzedaż w czasie wojny uznaje się za nieważną w sensie wpływu na los statku, jako łupu. Zasada ta ma na celu przeszkodzenie ukrywaniu okrętów pod banderę neutralną przez fikcyjną sprzedaż, z drugiej strony — odstraszenie kupców neutralnych od nabywania okrętów nieprzyjacielskich.

Doktryna angieska rozpatruje te sprawy inaczej: charakter nieprzyjacielski okrętu określa się nietylko przez banderę, lecz i przez domicyl (miejsce stałego zamieszkania, siedzibę przedsiębiorstwa, siedzibę zarządu) właściciela. Okręt pod banderą nieprzyjacielską zawsze ulega konfiskacie, lecz okręt pod banderą neutralną niezawsze pozostaje wolny. Jeżeli właściciel okrętu, mającego prawo do bandery neutralnej, jest domicylowany w kraju nieprzyjacielskim, lub w kraju, czasowo przez przeciwnika okupowanym, — okręt podlega konfiskacie, jako mienie, wzbogacające kraj nieprzyjacielski. Jeżeli kapitan i załoga są obywatelami państwa nieprzyjacielskiego, okręt będzie skonfiskowany. Fakt podniesienia bandery nieprzyjacielskiej już sam przez się skazuje statek na konfiskatę.

Na tem nie koniec. Okręt neutralny, w wypadku prowadzenia przezeń procederu, zarezerwowanego w czasie pokoju dla bandery nieprzyjacielskiej (jak np. żegluga przybrzeżna lub komunikacja między metropolją i kolonjami), zastępuje okręt przeciwnika, i przez to samo już przybiera „charakter nieprzyjacielski". Aby ten charakter ukryć, okręt może po drodze zawijać do portów neutralnych, dzieląc swoją podróż i swoją operację na części. Doktryna angielska przewiduje ten wypadek i określa, eż przerwa w pewnej podróży i operacji handlowej, wyrażająca się w dokonywaniu innych czynności i innych operacji, nie pozbawia podróży charakteru zakazanego, bez względu na to, czy operacja zakazana jest dla statku główną czy poboczną. Jest to teorja, zwana w prawie międzynarodowem teorją ciągłości podróży (contineous voyage).

Angielska doktryna dopuszcza sprzedaż statku w czasie wojny i złączone z nią przejście z bandery nieprzyjacielskiej pod neutralną, lecz przy zachowaniu pewnych warunków i całego szeregu formalności. Zmiana własności nie może nastąpić w czasie podróży, w porcie nieprzyjacielskim lub w porcie blokowanym. Na statku ma się znajdować formalny i autentyczny akt cesji, w którym muszą być wymienione: osoby i miejsca zamieszkania nabywcy i sprzedawcy (domicyl), miejsce i data cesji, pokwitowanie z odbioru ceny kupczej i wszelkie warunki dodatkowe. Akt nie może zawierać warunków, odraczających lub unieważniających zmianę własności. Brak takiego aktu na statku powoduje nieuznanie sprzedaży i zmiany bandery. Nawet sprzedaż, dokonana przed wybuchem wojny, może być nieuznana, o ile zachodzą podejrzenia, że sprzedaż mia-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

ła na celu ukrycie statku pod neutralną banderę; wrazie sporu ciężar dowodzenia spada na właściciela okrętu. Okręt sprzedany, dla uznania ważności zmiany bandery, ma zmienić kapitana i rodzaj operacji, t. j. zaprzestać tego rodzaju handlu, który prowadził pod banderą nieprzyjacielską.

Deklaracja Londyńska 1909 r. jest bliższa doktryny francuskiej, i charakter nieprzyjacielski lub neutralny określa zgodnie z banderą, do której podnoszenia statek jest upoważniony. Sprzedaż statku, dokonana przed wojną uznaje się, o ile nie zostanie dowiedzione, że sprzedaż miała na celu ukrycie okrętu pod banderę neutralną w ozekiwaniu wojny. Jeżeli cesja została dokonana mniej, niż na 60 dni przed wybuchem wojny, a dokument cesji nie znajduje się na okręcie, ważności cesji można nie uznać; właściciel statku ma jednak w tym wypadku prawo dowodzenia ważności sprzedaży. Zmiana bandery, dokonana przez sprzedaż statku nie mniej, niż na 30 dni przed wybuchem wojny, jeżeli sprzedaż jest zupełna i bezwarunkowa, odpowiada prawodawstwu krajów bander utraconej i nabytej, i jeżeli zarząd statku i zysk z jego operacji przeszedł w inne ręce — jest uznana bezwarunkowo. Zmiana bandery nie będzie uznana jeżeli: 1) cesja była dokonana w czasie podróży statku, 2) umowa zastrzega warunek odkupu; 3) nie zostały dokonane warunki, od których prawo kraju bandery nabywającej uzależnia nabycie prawa do tej bandery.

Charakter nieprzyjacielski ładunku również różnie określają doktryny francuska i angielska.

Według systemu francuskiego towar jest nieprzyjacielskim lub neutralnym w zależności od obywatelstwa jego właściciela. Ładunek statku nieprzyjacielskiego zawsze jest uważany za nieprzyjacielski, o ile właściciel towaru nie dowiedzie jego neutralności. Dowód własności towaru winien znajdować się w papierach okrętowych, a właściciel ładunku winien udowodnić swoje neutralne obywatelstwo.

System angielski i tu jest bardziej skomplikowany, lecz i bardziej życiowy. Towary, należące do właściciela domicylowanego w kraju nieprzyjacielskim, eo ipso są uważane za nieprzyjacielskie, a należące do domicylowanego w kraju neutralnym — za neutralne, o ile nie będzie dowiedzione, że stanowią produkt lub część handlu kraju nieprzyjacielskiego. Towary, pochodzące z filji przedsiębiorstwa neutralnego, położonej w kraju nieprzyjacielskim, są uznane za nieprzyjacielskie: odwrotnego stosunku niema, t. j. towary, pochodzące z filji, znajdującej się w kraju neutralnym, są nieprzyjacielskie, jeżeli przedsiębiorstwo główne, lub siedziba jego zarządu, znajduje się w kraju nieprzyjacielskim. Sprzedaż towaru w ręce neutralne nie zmienia jego charakteru, jeżeli sprzedaż odbyła się po załadowaniu na statek. Lecz towar neutralny, znajdujący się w drodze do portu nieprzyjacielskiego, pozostaje neutralny, aż do przyjścia do miejsca naznaczenia. (Niektórzy prawnicy angielscy, zgodnie z duchem doktryny, żądają uznania takiego towaru za nieprzyjacielski ze względu na jego przeznaczenie). Towar, zakupiony przez kupca neutralnego w porcie nieprzyjacielskim staje się neutralny, o ile nabywca dowiedzie, że sprzedaż była rzeczywista, a nie fikcyjna, bezsporna, ostateczna, i umowa nie zawiera warunków odraczających lub rozwiązujących.

Deklaracja Londyńska znowu zajmuje stanowisko pośrednie między dwiema doktrynami. Charakter neutralny lub nieprzyjacielski towarów, znajdujących się na statku neutralnym, ustala się według neutralnego lub nieprzyjacielskiego charakteru ich właściciela. Zasadę tę należy rozumieć, w myśl ogólnego porozumienia, osiągniętego na konferencji, w tym sensie, że charakter anonimowych spółek akcyjnych określa się ich domicylem, a charakter spółek osobistych — obywatelstwem wspólników, jak i właścicieli jednoosobowych. Towary, załadowane na statek nieprzyjacielski, są uważane za nieprzyjacielskie, o ile właściciel nie dowiedzie ich charakteru neutralnego. Charakter nieprzyjacielski towarów, załadowanych na statek nieprzyjacielski, a przeznaczonych dla kupca neutralnego, zachowują swój charakter nieprzyjacielski aż do przybycia do miejsca przeznaczenia. W wypadkach, kiedy przed konfiskatą towaru nastąpi ogłoszenie upadłości kupca nieprzyjacielskiego i konkurs jego majątku, dawny właściciel towaru a obecny wierzyciel neutralny może przywrócić ładunkowi charakter neutralny, jeżeli zażąda zwrotu towaru na zasadzie prawa.

Konwencje Haskie złagodziły znacznie ciężkie położenie własności nieprzyjacielskiej w wojnie morskiej, lecz nic zasadniczego nie dały, przeto nie będziemy się nad niemi zastanawiali. Dotyczą one głównie udzielenia statkom nieprzyjacielskim, które wybuch wojny zastał w morzu lub w portach przeciwnika, pewnych ulgowych terminów celem dania im możności dojścia do portów przeznaczenia lub specjalnie na ten cel wyznaczonych, oraz tym statkom, które przy rozpoczęciu wojny były zatrzymane przez zły stan pogody i morza.

Prawodawstwo międzynarodowe w sprawie położenia własności prywatnej w wojnie morskiej osiągnęło stopień znacznego rozwoju. Zjawiły się nawet umowy między państwami o nietykalności własności prywatnej obywateli umawiających się państw wrazie wojny morskiej, z wyjątkiem przerwania blokady lub przewozu kontrabandy wojennej. Zaczynał się okres bardziej kulturalnego stosunku do własności prywatnej, i zdawało się, że na tej drodze prawo wojenne morskie rozwinie szereg norm, znacznie łagodzących ciężar wojny.

Lecz praktyka wojny 1914—1918 r. obaliła te nadzieje. Nowe metody i nowe pojęcia, wprowadzone przez marynarkę wojenną niemiecką nietylko zatrzymały ten rozwój, ale w znacznej mierze sparaliżowały już osiągnięte przed wojną rezultaty prac prawników i dyplomatów.

Do tego tematu jeszcze powrócimy.

H. B.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

TADEUSZ SZCZYGIELSKI

WIGILJA NA MORZU

Do marki załadowany szkuner ciężko wznosi się i opada, ryjąc dziób w fali i maczając kliwry. Mokry wicher zachodni już od tygodnia prawie pędzi go do Kanału. Wiatr wzmaga się czasem bardzo: czarne chmury nieprzejrzaną czeredą biegną po niebie szybko, szybko; morze burzy się i pieni. „Suche" maszty, sterczące jak tyki, zataczają ogromne łuki, kreśląc na niebie zagmatwane hieroglify.

Olbrzymia fala wlewa się niekiedy na rufę i za każdym razem sternik dostaje rzetelną zimną kąpiel. Deszcz drobny, zjadliwy, przenikający do kości, prawie nie przestaje. Nie pomaga płaszcz nieprzemakalny, nie pomagają buty gumowe. Z zuid-westki ciurkiem za kołnierz zimna woda się leje przy każdem poruszeniu. Brrr! Pogoda!

I do tego coraz wyciągają na pokład odpoczywającą wachtę: mocują się chłopcy z wiatrem i rady sobie dać nie mogą w kilku. Drewniane stare pudło cieknie porządnie, aż ręce od pompowania bolą.

Rozkleili się ludziska zupełnie.

Kapitan klnie wszystkich i wszystko, że słońca od tygodnia nie widać. W noce czarne jak atrament nie śpi wcale, bo rachunek zawieść może snadnie i na bliskie skały wyrzuci — ani się obejrzysz. Wiele dni minęło od ostatniej obserwacji astronomicznej, bo jak tylko zaczął się sztorm, zakryły chmury niebo czarną swą płachtą na amen i wszystko na niebie pochowały.

Wiedzą o tem ludzie, że niebezpieczeństwo zagraża, jeśli pogoda się nie zmieni — to też humory mają złe bardzo.

Szturman odbija swą złość na załodze, załoga na koku, że wędzonką spleśniałą oddawna karmi, rzadko coś gorącego gotując, a kok na chłopcu kuchennym, aż odgłosy policzków z kambuzu na rufę dochodzą:

— Trzymaj zgniłku przeklęty! — ryczy. Mówiłem ci, nie odchodź od kotła! Przez ciebie mam od każdego wymyślania wysłuchiwać?! A masz, suczy synu, masz znajdo! — wykrzykuje zezowaty kok, czerwony z gniewu, uwijając się w podskokach naokoło chłopca po ciasnym kambuzie, jak djabeł naokoło duszy potępionej po piekle.

Tumany pary unoszą się z przewróconego na kuchnię kotła i rozlanej po pokładzie grochówki. Czerwone płomienie, sycząc i dymiąc, podnoszą się wysoko z niezakrytej fajerki i liżą niski, czarny od sadzy sufit... — prawdziwe piekło.

Przez malutkie okrągłe iluminatory zaglądają z pokładu mokre zakapturzone twarze, złośliwie rechocąc z zadowolenia:

— Zuch kok! Daj mu, jeszcze go raz, mocniej! W oko go — niech też krzywo patrzy!

Kucharz w najwyższej pasji odsadza się od malca, żeby znów rzucić się całym ciężarem ciała na swą ofiarę. Od silnego, raptownego pochylenia statku zatacza się, zawadza przytem łokciem o wielki imbryk z wodą i wywraca go na rozpaloną żelazną płytę kuchni. Obłoki pary, sycząc piekielnie, zakrywają mu wszystko z przed oczu. Z wściekłością rzuca się w mglistą przestrzeń i napotkawszy próżnię, rozciąga się jak długi na śliskim pokładzie kuchni, uderzając głową o drewnianą ścianę.

Chłopiec skorzystał z wypadku z imbrykiem: śpiesznie wypadł z kambuzu na pokład wprost na zabawiającą

się widowiskiem załogę i... trafił z deszczu pod rynnę.

Jeden pchnął go pięścią w piersi, inny kopnął leżącego już na pokładzie. Podniósł się nieszczęsny kuchcik i uciekał w stronę rufy. Ból i wstyd publicznej poniewierki wykrzywiały mu posiniaczoną twarz spazmem krzywdy; w młodej duszy, zdeprawowanej ciągłem katowaniem, kiełkowała nienawiść i złość utajona...

Od jungi do kapitana — wszyscy na szknerze, zbłąkanym wśród bezmiaru spienionych fal oceanu, w ten wieczór wigilijny mieli zatracone humory.

Bo też i pogoda się udała!

Na dziobie młody majtek straż czujnie dzierży, wzrok, w dal czarną utkwiony, wytężając. Za kabestan oburącz się trzyma, żeby fala za burtę nie spłukała. Mokry od stóp do głów: w butach woda chlupie, mokra koszula do ciała przylega. Zimny wiatr przeszywa na wylot — szpik w kościach na lód chce zamrozić.

Już zima głęboka przecież.... W kraju dawno sanna zapewne — —— — —

Dzwoneczkami koniki dzwonią, śnieg płozami skrzypi, mróz za policzki chwyta...

Na ulicach latarnie się palą; rzęsiście oświetlone okna wystaw błyski brylantowe po śniegu rozsypują.

Śpieszą ludzie do ciepłych mieszkań, do oczekujących z wielką nadzieją i niecierpliwością dziatek. Każdy coś niesie dla swych małych, każdemu się oczy śmieją i humor dopisuje, jak nigdy...

A tu — pożal się Boże — i mokro i chłodno i do domu daleko...

Wigilja, przecież, gwiazdka! Niedługo już się ściemni zupełnie — do stołu wigilijnego czas siadać. Pod obrusem, jak śnieg białym, sianko pachnące...

— Booocman! Wszystkie ręce na pokład! Żagle ryfować! — krzyczy w lukę kubryku starszy majtek.

— Prędzej, piorunem tam! — nagli szturman z rufy, nie omieszkając dodać zawsze niezbędnych według niego dla ludzi kapitańskiej wachty epitetów:

— No, ulubieńcy wyłazić tam, szczury wymokłe! — ryczy już przy akompanjamencie gwizdów przeciągłych szalejącego wichru, co melodję djabelską gra w olinowaniu.

Z tupotem ciężko obutych nóg i chrzęstem naoliwionych płaszczów, windują się do góry zaspani chłopcy. Deszcz siecze ich nabrzmiałe, popuchnięte twarze i orzeźwia znakomicie.

Zjeżdżają gafy na dół z chrobotem bloków i skrzypieniem drewien o maszty. Hurmem rzucają się ludzie na oporne, mokre i sztywne płótnisko żagli. Zadzierając paznokcie do krwi, trzymają wyrywające się płachty rękami, pomagają sobie zębami, wiążąc i ściągając węzły...

Skończone. Szkuner ze zmniejszonemi żaglami nie zarywa już tak głęboko powietrznej burty w wodę i nie tak gwałtownie skacze po fali.

Chwila odpoczynku, by zebrać siły do dalszej walki, do dalszego zmagania się z wrogim oceanem.

Noc zapadła — wigilijna noc — nieróżniąca się niczem od innych: tak samo burzliwa, tak samo ciemna, z nieustannym deszczem i chmurnem złem niebem.

Wodzą ludzie wzrokiem beznajdziejnym po niebie — zmiłowania wśród chmur złowrogo-czarnych szukają. Wszyscy są na pokładzie: nawet zluzowana wacha nie śpieszy na odpoczynek, choć sforsowana bardzo. Kapitan, który od tygodnia prawie oka nie zmrużył, wygramolił się z kabiny na rufę, w ciężkie buty i płaszcz odziany. Bada szczegółowo ciemniejące niebo, pilnie wpatruje się w chmury...

Silny wicher nie dmie już tak gwałtownie, deszcz jakby przestawał — —

Wtem poszarzało coś w jednem miejscu na niebie: jaśniejsza plama wyrysowała się wkrótce — to księżyc!

Pobladły nieco ciemne chmury, coraz bardziej się strzępią, coraz wyraźniej się dzielą ledwie znacznemi niebieskawemi przerwami. W zenicie błysnęła wstydliwie gwiazdka maleńka, to migając zalotnie, to chowając się w chmurach. Za nią już śmielej mignęła druga, potem trzecia...

Radosny gwar głosów zmieszanych rozchodzi się po pokładzie. Szturman zdążył już rzucić tłoczącej się przed rufą załodze jakiś dowcip wesoły. Odpowiadają mu śmiechem radosnym, szczerym i dobrym.

Z wielkiem zadowoleniem, rozlanem na szerokiej twarzy, wyniósł kapitan sekstans na rufę, złapał kilka gwiazd i wkrótce oznaczył na mapie bezpieczne miejsce okrętu.

Zniknęły złe humory, zniknęły klątwy i narzekania.

Rozpogodzone niebo iskrzyło się rojem gwiazd, księżyc słał ułudne, chwiejne cienie po pokładzie. Równy wiatr szybko unosił okręt do portu rodzinnego, a zamierająca fala łagodnie muskała burty...

— — — — — — — — — —

Po burzy i słocie, wśród znoju i zmagań, tak zwykłych dla wiecznych tułaczy — marynarzy, — najlepszym podarkiem gwiazdkowym była pogodna, księżycowa *Noc Wigilijna!*

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

WIELKA DYSKUSJA

Omawiając *„Opowieści zasłyszane"*, (tom XXIV Pism zbiorowych Josepha Conrada) poruszyliśmy między innemi zagadnienie polskości Autora. Obecnie ukazał się tom pierwszy tego wydawnictwa, obejmujący znaną czytelnikom polskim powieść *„Szaleństwo Almayera"*. Książkę poprzedza słowo wstępne Żeromskiego, którem wprowadazł do Polski pisarza autor „Popiołów".

„Ani jednem włóknem, powiada w niej Żeromski, dorobek czysto-artystyczny Conrada nie jest z literaturą polską złączony..."

Z literaturą polską... podkreślamy. Bo Żeromski sam cytuje przedtem R. Curle'a, który, jeżeli chodzi o język, powiada: „Muzykalność prozy Conrada nie jest to już jedynie rozwój i rozszerzenie angielskich usiłowań, to jest wogóle nowa melodyjność — romantyczna, tajemnicza, przejmująca muzyczność innej rasy". I na tem zdaniu i na własnem wyczuciu się opierając, przypomina sobie Żeromski, jak doskonale Korzeniowski wysławiał się po polsku, i wnosi „dość może ryzykownie — iż ten znakomity autor angielski myśli po polsku, zwłaszcza w chwilach trudnych, albo podniosłych, a więc w dobie tworzenia".

Parę kartek dalej znajdujemy odpowiedź Conrada na przedmowę, list podpisany J. K. Korzeniowski, w którym czytamy m. in. „Składam łaskawemu Panu najserdeczniejsze dzięki za czas, myśl i pracę, którą mi poświęcił i za sympatyczne ocenienie, które odkryło rodaka w autorze".

Żeromski z dziwną wstydliwością krąży dokoła polskości swego kolegi po piórze. Skoro o niej wspomina, jakgdyby się usiłował usprawiedliwić: „Polska dzisiejsza zaczyna gromadzić, zbierać, zgarniać do kupy rzeczy swe i sprawy rozproszone, pokradzione, pogubione, wydarte. W tej pracy, w tej pasji staje się łakoma, łapczywa, natarczywa, nieustępliwa, żarliwa. To jej prawo. Zbyt długo ją obdzierano". I aby nie być łapczywym względem Conrada, pisze Żeromski, sam siebie hamując: „Można poczytywać za przypadek, iż tutaj stała jego kołyska, wszystko bowiem zawdzięcza sobie samemu, swej pasji, sile woli, wytrwaniu, pracy. Nikt nie ma prawa wtrącać się do jego postanowień".

A te postanowienia? Postanowienia te rysują się Żeromskiemu zupełnie inaczej, niż to sam twierdzi w konkluzjach. „Dusza jego pożądała morza, a znalazłszy je, pokochała się w niem na śmierć i życie. Młody poszukiwacz przygód nie poszedł drogą łatwą zapisania się w szeregi oficerów floty Jego Cesarsko-Królewskiej Mości cesarza Franciszka Józefa, lecz wybrał drogę trudną, samotną". Rozwińmy tę uwagę. Młody syn powstańca, cały przesiąknięty tradycją walki o wolność nie może zostać oficerem armji zaborczej. W sercu jego została wyryta głęboko świadomość, że mundur obcy to coś w rodzaju... zdrady. Młody Korzeniowski odczuwa cały ciężar znalezienia się w szeregach najeźdźców, składania przysięgi — zaborcy. On tego nie zrobi i nie będzie zawdzięczał wrażej sile zbliżenia do morza. Na to nie

pozwala mu jego głęboka we wszystkich fibrach duszy i ciała grająca — polskość. I ta sama polskość potem z oddali przyszłości, każe się mu tłumaczyć niejako z tego, że kraj rodzinny porzucił: „Wydawało mi się, że gdybym dłużej pozostał tam, w tej wąskiej ulicy, mógłbym się stać łupem cieniów, które wywołałem. Nawisły nademną tajemnicze i natarczywe w tem lepkiem powietrzu grobów o posmaku prochu, goryczy i nicości starych nadziei".

A Żeromski po przeczytaniu tych słów, czuje ranę piekącą w duszy Conrada, uczuje, że w sercu tego wędrowca chyba tragedja, i głębi tej tragedji nie chce poruszać, więc, kiedy z obowiązku niejako przypomina, że w czasie ważenia się sprawy naszej wolności Korzeniowski wezwał do czujności opinję angielską i przemówił mocno za Polską — rzuca cień na wewnętrzne przeżycia autora, niby wobec niego samego zapomnieniem osłaniając ból wygnańczy, ból nostalgiczny wielkiego pisarza i traktuje go jako obcą, szlachetną jednostkę. „Jesteśmy mu wdzięczni za przyczynienie się za nami". Więc w tym znowu nieśmiałym zwrocie Conrada z przytoczonego listu, w tych słowach, podzięki za „odkrycie rodaka w autorze" jest„ jakby delikatna, ledwie słyszalna skarga: „Ja przemawiałem za nami — nie za wami. Polacy to my, to jest ja i wy, a nie tylko wy". Naprawdę, rzadko spotyka się tak niesłychanie ciekawą, tak poza wierszami pisaną dyskusję. Rzadko się słyszy tony tak ukryte. Obaj ci ludzie mówią do siebie w ciągłym lęku, że właściwa treść ich słów urazi drugiego.

Dziś obaj nie żyją. Nie zaboli ich to, co mówimy. Pisać można bez tej ostrożności Żeromskiego. Dziś po Conrada wyciągnęli już rękę francuzi, dowodząc, że znał on ich mowę przed angielszczyzną, że myślał po francusku, że proza jego od nich pochodzi. We Francji nie zrobiły te uwagi wrażenia łapczywości — ani natarczywości. Nie zrobiły tego wrażenia napewno i na anglikach — bo nie umniejszają w niczem angielskiego pisarza Josepha Conrada — wyjaśniają jedynie pewne arkana jego twórczości. Badania prozy konradowej wyjaśnią kiedyś, ile w tem prawdy. Ale jeśli przejściowy pobyt na statkach francuskich wywarł wpływ na poetę, w jakiż to sposób, pytamy, zaniknąć miały doszczętnie wrażenia dzieciństwa? W jakiż to sposób stać się mogło, że nic go z polską literaturą nie łączyło? Wszak sam on pisze, że jako chłopiec czytał mnóstwo. Bez cienia zachłanności możemy powiedzieć *a priori*, że jest to wręcz niemożliwe i że badania dokładne pism Korzeniowskiego muszą okazać pokrewieństwo jego z literaturą i myślą polską, a kto nie dostrzegł tego— widocznie dostrzec nie chciał, albo, jak Żeromski, nie chciał się narzucać.

Pierwiastków tych nie brak i w Almayerze. Bo któż właściwie jest bohaterem tej powieści. Przecież nie sam Almayer. Napewno też nie jego żona — ta poczwarna wiedźma, która osobiście nie wzbudza w autorze nieomal żadnego współczucia. Ale ta sama stara czarownica, staje się prorokinią nieomal, gdy mówi o swojej zgnębionej ojczyźnie, o swoich przodkach, a swoich spółplemieńcach. I cała cudowna jej legenda, pielęgnowana przez lata w zamknięciu małżeństwa — niewoli u białego człowieka, którym ona pogardza — nagle staje ucieleśniona w bohaterskiej postaci Daina — prawdziwego księcia—księcia z bajki, posła krainy niepodległej, cząstki ojczyzny. Jakiej? Conrad nie zastanawia się nad tem. On doskonale wie, że ta ojczyzna malajska to dzikość i barbarzyństwo, to okrucieństwo i w gruncie rzeczy ta sama chciwość i ta sama żądza zysku. Wszystko to Conrad wie aż zanadto dobrze, ale w pewnych chwilach zamyka na to oczy — i widzi tylko przepyszny wschodni strój malajskiego radży, widzi tylko jego straszliwe nieokiełznane męstwo, ogień jego oczu...

Na scenie powieści Conradowej widzimy przepiękną rzekę — to dekoracje. Nad rzeką szumi puszcza, straszliwa puszcza tropikalna, w której rośnięcie, to ciągłe, nieustanne morderstwo.

> „Bujna roślinność pławiła się w ciepłem powietrzu, przesyconem wonnemi, ostremi zapachami. Drzewa i ljany wydzierały się ku górze, gmatwając się w nierozerwalne sploty, dusiły się w okrutnych uściskach z zapamiętałością i szaleństwem, prąc ku życiodajnemu blaskowi słońca w złowrogiej, milczącej walce na śmierć i życie. Zdało się, że wszystkie rośliny, przejęte zgrozą na widok zgnilizny, szerzącej się u ich stóp, porwały się do nagłej ucieczki, by ujść rozkładowi i śmierci, z której same wzięły początek".

A oto człowiek kryjący się, człowiek-zbieg.

> „Wędrując krajem lasu, spoglądał niekiedy w mroczną jego głąb, tak nęcącą zwodnym pozorem chłodu, tak odpychającą nieprzeniknionym mrokiem. Spoczywały tam niezliczone pokolenia próchniejących drzew, a nad niemi stali ich potomkowie, przyodziani w ciemną szatę — niby w żałobę — bezsilne olbrzymy, czekające swojej kolei. Tylko pasorzyty kipiały życiem. Pięły się krętym ruchem ku słońcu i powietrzu, żerowały jednako na martwych i na konających, wieńcząc swe ofiary purpurą i błękitem jaskrawych kwiatów, które lśniły między gałęźmi rażące i okrutne, niby ostry, szyderczy rozdźwięk".

Człowiek schyla się pod konary:

> „Cierpka woń wilgotnej ziemi i gnijących liści chwyciła go za gardło; cofnął się z przerażoną twarzą, jak przed tchnieniem śmierci. Wydało mu się, że nawet powietrze martwe jest tam w głębi, zatrute rozkładem, unoszącym się od wieków..."

Przed zgnilizną lądu jedna jest tylko ucieczka — morze.

„Morze dochowuje wierności tym, co nie znają trwogi" — woła Nina, owa wróżka, wyrwana w dzieciństwie dzikości, wychowywana pośród cywilizacji, a roztęskniona, za ojczyzną swej matki-malajki. Ojczyzna—za morzem. Jakowyś wyraj, jakowaś obiecana ziemia, gdzie żyją bohaterowie, żyją wielcy wodzowie, co umieją zwyciężać, umieją zabijać i ginąć umieją, i — kochać.

Do wolności owej — wszak wolność i ojczyzna to synonimy — wzdycha nietylko stara malajka, nietylko młoda dziewczyna — myśli o niej i stary, złajdaczały, zhipokryzowany „statysta" malajski. Dawniej powiada, biliśmy się między sobą, zabijaliśmy się pomiędzy sobą — i było nam dobrze. Dziś — bijemy się z wami i giniemy.

A na marzeniach tego rodzaju rozparła się zupełnie przypadkowo rzucona tu, a nie gdzieindziej, słabość i nicość Almayera. Siedzi tu — dlaczego? Bo jakaś ślepa siła zdobywców go tu umieściła.

Kto chce, niech spróbuje porównać imperjalizm Londona z temi stronami, skreślonemi przez nostalgiczną tęsknotę za... krajem ludzi, co umieli walczyć i ginąć, za krajem, który przemoc zgnębiła — tęsknotę — która nurtuje gdzieś głęboko w podświadomości i wkłada swe pieśni, swe porywy i bóle w słowa postaci, stworzonych przez wyobraźnię, lub podpatrzonych w życiu. Zrozumie wtedy, jaka to ojczyzna zrodziła poetę.

Otóż to właśnie jest dalszy ciąg dyskusji, podjętej przez Żeromskiego — dyskusji, w której Conrad zwycięża nietylko słabem listowem napomnieniem, ale całą swoją twórczością.

A. UZIEMBŁO

GADUŁKI WILKA MORSKIEGO.

* * *

Nie wierz okrętowi,
Gdy go spotkasz w nocy:
On cię przepołowi
I nie da pomocy.

* * *

Czy zwie się on kułą,
Czy mu imię nawa,
Obejdź go za rufą
Tak, byś sam był z prawa.

* * *

Długa droga dobra —
Lepsza krótka raczej.
Gdy ci złamią ziobra,
Zaśpiewasz inaczej.

M. ZARUSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Dojeżdżali właśnie do mieszkania Hildy Starkmann. Tien odprawił samochód, odszukał na tabliczce guzik, tkwiący pod nazwiskiem lokatorki, wyrytem w miedzi, i trzy razy krótko zadzwonił. A gdy drzwi bramy uchyliły się, wślizgnęli się na schody i zamieniwszy kilka słów z otyłą powiernicą interesów towarzystwa handlowego „Müller i Syn" — przedostali się przez sień do małego pokoiku z zasłoniętemi szczelnie oknami. Pokrótce opowiedzieli o wypadkach w Gdyni i przygodzie na morzu i zażądali pomocy w ukryciu ładunku, spoczywającego pod pokładem „Oriona".

Hilda Starkmann zajmowała stanowisko sekretarki w biurze Müllerów, wtajemniczona była dokładnie we wszystkie operacje swych szefów i spełniała różne poufne misje, które polecał jej Efraim z Warszawy, „zięć firmy", jak go tu nazywano. Ogarnęła więc w lot sytuację i po odbyciu kilku krótkich rozmów telefonicznych, zapewniła Tiena, że sprawa zostanie pomyślnie załatwiona. — Chodziło teraz o odszukanie Lo, żony aresztowanego Kuen-Cho. O niej niestety Hilda nic nie wiedziała, przypuszczała tylko, że musiała ulokować się w składach firmy, w której pracowała, gdyż dozorca znał Lo i wiedział, że przyjąć ją może. Należało więc przedewszystkiem poszukiwać jej tam. Wydelegowano Hansa, który uprzednio musiał u Hildy zostawić cały zapas narkotyków, czego Tien stanowczo żądał. Obawiał się słusznie, że czujność policji jest wzmożona i lada nieuważny krok może pogrzebać świenie idący interes.

Około północy ładunek „Oriona" znajdował się już w bezpiecznem miejscu, sam żaglowiec postanowiono dopiero nad ranem wprowadzić do przystani Müllerów w Gdańsku, a Tien z Hansem mieli powrócić tej nocy jeszcze do Gdyni drogą lądową. Oczekiwano tylko na powrót szypra. Jakoż dobrze po północy zjawił się w mieszkaniu Hildy i zdał relację ze swych poszukiwań.

Lo znalazł rzeczywiście w składach, wtajemniczył ją w ostatnie posunięcia i tam pozostawił, skąd miała śledzić rozwój dalszych wypadków. O męża swego, Kuen-Cho, zupełnie była spokojna i zapewniała, że przyjaciół i wspólników nie wyda, a sam przy pierwszej sprzyjającej okoliczności z więzienia umknie. Tym stanem rzeczy uspokoili się znacznie, Hilda przyjęła szypra i chińczyka przekąskami, wódką i piwem. Gwarząc beztrosko o rozwijającem się wspaniale przedsiębiorstwie i rosnących zyskach, doczekali świtu. Czas było jechać do Gdyni. Tien, wziąwszy jeszcze ostatnią pocztę od Hildy, udał się z Hansem na stację kolejki elektrycznej, wykupił dwa bilety i, pouczywszy szypra, jak ma się zachowywać, oczekiwał spokojnie na elektrowóz. Po kwadransie siedzieli już w wagonie, a po godzinie wysiadali w Gdyni, w porcie. Tu mieli się rozstać i w chwili, gdy życzyli sobie dobrego i spokojnego snu, a Hans ściskał chińczykowi uprzejmie kościstą o długich palcach rękę, poczuli nagle jakiś trzeci, niespodziewany i zimny uścisk na połączonych dłoniach. Nie pomogło szarpnięcie, aż w stawach zachrzęściało — dłonie wspólników oddanych sobie łączyła stal sprytnego łańcuszka, zarzuconego przez Płatka, zamiłowanego wywiadowcę. Z Kuen-Cho zobaczyli się jeszcze tego ranka w więzieniu chylońskiem.

PODRÓŻ DO NANTES

Dnia 2 października, przed południem s/s „Toruń" rzucił cumy w macierzystym porcie, by po raz pierwszy pod polską banderą wypłynąć na głębokie wody Oceanu.

Ruszył swoim zwykłym, dobrze znanym szlakiem, opływając półwysep Hel, posuwając się wzdłuż polskiego wybrzeża, potem mijając zdala bielejące ściany Rugji i Bornholmu, aby wejść w wąską furtkę Bałtyku — Kiloński Kanał.

W 8 godzin przesunął się po gładkiej wstędze kanału, wyszedł na żółte wody Elby, a stamtąd na płytkie, pełne mielizn morze Północne, i znalazł się na gęsto uczęszczanym szlaku, najpotężniejszym szlaku morskim, wiodącym wzdłuż wybrzeży Niemiec, Holandji i Belgji — ciągle spotykając na swej drodze potężne parowce transatlantyckie, zwykłe, ciężko załadowane frachtowce, zgrabne, nieśmiertelne żaglowce, dalej parowczyki rybackie i całe flotylle kutrów, poławiających ryby.

Przy wejściu w Pas de Calais przysunął się do brzegów mglistej Anglji i trzymając się jej wybrzeży dotarł do Point Start, skąd zaczyna się wielka żegluga. Kursem kompasowym S44E zbliżył się po szerokiej martwej fali do groźnej wysepki Ouersant, aby po jej okrążeniu wejść na głęboką kotlinę Oceanu — zdradliwy Biskaj.

Mijając gęste tyraljery rybackich kutrów, parł naprzód w kierunku mętnego ujścia Loary, gdzie o zachodzie słońca, po 8 dniach pomyślnej żeglugi — szczęśliwie zarzucił kotwicę.

Następnego dnia „Toruń" wszedł w szerokie ujście rzeki i przycumował się nawprost elektrowni — w porcie Nantes.

To była naprawdę piękna podróż! Daleko za nami pozostały szare, drobne fale ciasnego Bałtyku, zielone jak szkło butelki wody Północnego morza, a poza brudno-żółtem ujściem Loany, głęboko oddychał Atlantyk.

Dobrze jest w porcie po dłuższej podróży wyciągnąć spracowane ciało na wąskiej koi i myślą przebiec całą drogę statku, która była naszą drogą. Przesuwają się wówczas przed oczyma duszy, wizje zamglonych lądów, rozległe widnokręgi przebytych mórz, dni jasne, mgliste i chmurne, noce księżycowe, gwiaździste lub ciemne: wachta za wachtą spędzana przy sterze, przed jasnym kręgiem kompasu.

Dziwny nastrój panuje na mostku, w cichą, ciepłą noc. Księżyc odbywa swą procesję, otoczony gromadą gwiazd. Na falach drga świetlisty szlak jego światła, po którym równo sunie statek. Słychać tylko rytmiczne uderzenia śruby i cichy poświst wiatru w wantach. Sternik stoi wpatrzony w jaśniejącą różę wiatrów, nieruchoma sylwetka wachtowego, wypatrującego świateł na dalekim widnokręgu, ostro odcina się na tle srebrzystych, pulsujących fal. Wtyle, w nawigacyjnej pochylony nad mapą szturman, cyrklem odmierza przebytą drogę.

Oto cały, zamknięty w sobie świat, wędruje poprzez morze, jak planeta poprzez przestrzenie wszechświata. Tych 3 ludzi na mostku czuwa nad jego samotną drogą.

Tam, w głębi zaś, w krwawym blasku paleniska spocone ciała palaczy, roz poraz wsypują węgiel w nienasyconą paszczę. Ciśnienie pary, jak krwi ciśnienie pobudza motor — serce statku do nieustannego ruchu. Obrót za obrotem, mila za milą, porusza się statek po wyznaczonej sobie drodze.

Słońce, księżyc, dalekie gwiazdy, i ja i my wszyscy wędrowcy — posuwamy się także po wyznaczonych sobie drogach... Gdzie? ku jakim nieznanym, dalekim celom, prowadzi nas On. — Wielki Kapitan, potężny Kapitan Wszechświata?

Kojący sen zamyka powieki i w wielkiej ciszy daje, być może, tajemniczą odpowiedź na wielkie pytanie.

A rankiem zaczyna się znowu zwykła, codzienna, mrówcza praca — dla chleba.

STANISŁAW DMOCHOWSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

CHARGEURS RÉUNIS

Francuskie Towarzystwo Okrętowe

PIERWSZA BEZPOŚREDNIA KOMUNIKACJA TOWAROWA

GDYNIA-AMERYKA POŁUDNIOWA

(Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires)

ODJAZD Z GDYNI

Nazwy okrętów	Gdynia
S/S Krakus	9 grudnia 1928
„ Światowid . . .	20 stycznia 1929
„ Krakus	10 marca
„ Światowid . . .	20 kwietnia

W sprawie transportów i frachtów morskich wszelkich informacyj udzielają:

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

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

902-79—IX-XII

ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

P O R T

(ROZDZIAŁ Z POWIEŚCI O PRZYSZŁEJ GDYNI)

Na chińską dzielnicę miasta padł lęk. Żółte, złośliwe twarze kulisów pokryły się powagą, i cisza wielka, nabrzmiała grozą wypadków, które wydarzyć się mogą, owinęła rojne domki azjatyckich pracowników portu.

Kuen-Cho, król dzielnicy, postrach najodważniejszych skandynawów, przypływających do Gdyni z rudą żelazną i kostką granitową, skorych do noża i drwiących z niebezpieczeństw zaułków Oksywia — został dziś w zgoła nieprzewidziany sposób aresztowany przy bunkrowaniu „Selena", okuty w kajdany i odwieziony w stalowej karetce do srogiego więzienia na przedmieściu Chylonja. — Żona Kuen-Cho, czarnowłosa i drapieżna Lo, dowiedziawszy się o tym smutnym wypadku, zwinęła pośpiesznie ubogie urządzenie dwóch pokoików i odpłynęła na rybackim kutrze w stronę Gdańska. Gdy w pół godziny później przeprowadziła policja szczegółową rewizję w ich domu, łupem była jedynie pognieciona i wytłuszczona palcami fotografja młodej dziewczyny-europejki. Fotografję znalazł Płatek, zamiłowany wywiadowca. Zdobycz schował starannie, obiecując sobie, że podobizna ułatwi mu znakomicie rozwiązanie wielu tajemnic, które w ostatnich czasach w dzielnicy chińskiej się wydarzyły. — Tymczasem kulisi, wypytywani o czarnowłosą Lo, wzruszali z dziecinną bezradnością ramionami i poczerniałymi od węglowego pyłu palcami ukazywali na morze.

Lęk, wywołany opisanymi wypadkami, nie ominął i „Kwiatu Pomarańczy", podejrzanej herbaciarni Tiena, kupca z Szanghaju. Tien kręcił się z kąta w kąt swego złotodajnego „Kwiatu", targał długie, zlepione tłuszczem wąsy, poprawiał co chwila olbrzymie rogowe okulary i mamrotał coś bez związku pod nosem. Po chwili wyszedł przed rzeźbione w smoki i tajemnicze hieroglify odrzwia herbaciarni i zapaliwszy małą naftową latarkę z zieloną szybką, wciągnął ją na wysoki maszt, tkwiący przed domem. Po paru minutach zagwizdał na palcach długo a przeciągle i wsłuchał się w szybko zapadający wieczór, zgrzyt kranów węglowych i syreny odpływających statków. — Minęła dość długa chwila, nim ujrzał podobne światełko na jednym z masztów, stojących w południowym basenie szkunerów, należących do towarzystwa „Müller i Syn". W następnej chwili doszedł do uszu Tiena przeciągły gwizd. Kontakt z szyprem Hansem został nawiązany.

Chińczyk, otuliwszy się w długie watowane palto, ruszył wolnym krokiem do basenu i po kwadransie niezbyt miłej w pomroce wędrówki znalazł się na pokładzie „Oriona", sporego żaglowca, którym od lat dowodził Hans, przyjaciel i wspólnik Tiena. — Zamknęli się zaraz w kabinie Hansa i pochylili głowy ku sobie, by nawet szeptu ich nie posłyszał ktoś niepowołany. Szyper wiedział już o aresztowaniu Kuen-Cho i strach trząsł grubym niemcem na myśl, że i jego to może lada chwila spotkać. Tego zdania był i Tien. Należało jaknajszybciej odpłynąć z Gdyni, zabrać przywieziony ładunek opjum i przechować go bezpiecznie w Gdańsku u zaprzyjaźnionych maklerów. — Stosunki z Efraimem w Warszawie zamaskowane są nienajgorzej i na ślad, łączący ich z głównym dostawcą kobiet i dzieci do Buenos, policja nieprędko wpadnie, głowa w tem zresztą Efraima. Tymczasem za wszelką cenę trzeba wydobyć Kuen-Cho z więzienia i odszukać Lo, jego żonę, która z całym zapasem narkotyków, korespondencji i rachunków zginęła przed paru godzinami.

Hans trząsł się jak w febrze i potakiwał tylko Tienowi, widać było, że jest niezdolny do przeprowadzenia najprostszego planu. Oburzony tem Tien zostawił go w kabinie, zwołał cichym okrzykiem załogę, sam stanął przy sterze i przy pomocy jedynie fok-żagla jął wychodzić z basenu, lawirując uważnie i unikając najlżejszego nawet zakłócenia ciszy. Wydostawszy się z basenu na śródporcie, podniósł wszystkie żagle i jednym sprawnym halsem wydostał się na zatokę. Kurs wziął na Gdańsk. — W miarę, gdy światła śródporcia zwolna zacierały się we mgle i lepka, wieczorna fala, poczęła kołysać „Oriona" miarowo, Hans odzyskiwał panowanie nad sobą i, zaczerpnąwszy świeżego powietrza na pokładzie, nabrał otuchy w powodzenie wyprawy. Ładunek opjum leżał spokojnie pod pakułami w luku i całe szczęście, że go nie wyładowano. Lo odnajdzie się z pewnością w Gdańsku u Hildy Starkmann, a Kuen-Cho jest natyle sprytny, że wydostanie się jakoś z opresji, nie zdradziwszy wspólników. — Tien innego był zdania. Szczęśliwe wypłynięcie z basenu nic jeszcze nie mówiło o powodzeniu. Cała zgraja motorówek celnych i policyjnych błąka się po zatoce od Gdańska do Pucka i Gdyni. Należy być przygotowanym na niemiłe spotkanie i działać trzeba stanowczo. Tien pogładził długi nóż fiński i spojrzał znacząco w oczy Hansa.

— Jawohl, na ludziach można polegać.

Chińczyk powierzył ster młodemu kulisowi, swemu zaufanemu stróżowi Hansa, sam przeszedł na rufę, a szyprowi polecił wachtować na dziobie. — Po kilku minutach milczącej jazdy należało zmienić kurs. Coraz częściej błyskały światełka motorówek, patrolujących zatokę, a spotkania należało uniknąć za wszelką cenę. Kurs wzięto na migoczącą latarnię helską. Fala wzmogła się nieco, a i wiatr dął mocniej. „Orion", leżąc na sztymborku, pruł zatokę, skrzypiąc chwilami olinowaniem i skacząc lekko na dziewiątej. Po półgodzinie zmieniono znów kurs i wzięto wprost na Sopoty. Tien wolał nocą nie wchodzić do Gdańska.

Hans tymczasem grzebał się w swej kajucie i wyciąga z różnych zakamarków małe paczki opjum i morfiny, ładując niemi swe przepastne kieszenie. Przy robocie tej zastał go Tien i, nie odzywając się, stał w progu i czekał, aż Hans skończy pracę. Minęła dobra chwila, nim szyper spostrzegł niepożądanego gościa. Zaczerwienił się mocno i zmieszał.

— To moje własne, kupione za lon...

Chińczyk nie odrzekł słowa i to było najwięcej niepokojące. Hans zmieszał się jeszcze więcej, lecz udawał, że niewiele sobie robi z groźnego milczenia szefa szajki, której służył od lat. Wiedział, że żartów z Tienem nie było, a jego nóż kąpał się już niejednokrotnie w krwi niewygodnych, lub szybko się dorabiających pomocników. Morze brało te tajemnice na swoje dno, a legenda czyniła z Tiena człowieka bez litości, bezwzględnego pana swych ludzi i interesów, wymagającego zupełnego zaprzedania się jego rozkazom, które musiały być w milczeniu i dokładnie spełniane. I były. Handlu ubocznego Tien nie tolerował, o tem Hans wiedział dobrze i szykował się do ciężkiej rozprawy, gdy nagle rozległ się bek syreny łodzi policyjnej. Skoczyli obaj na pokład i ujrzeli o kilkanaście metrów za rufą światełka motorówki. Szybkie i ciche rozkazy obleciały w jednej chwili „Oriona", na którym panował w dalszym ciągu pozorny spokój. Upłynęła jeszcze chwila i łódź przybiła do bakbortu żaglowca, a na pokład wszedł znienawidzony policjant w granatowym mundurze.

— Dlaczego jedziecie bez świateł?

— Zły wiatr, psi pogoda, zgasiło — objaśniał uprzejmie Tien i szczerzył żółte zęby w przyjaznym uśmiechu.

— Jedziemy do stocznia, odebrać łódka z naprawa. Prosimy na lampka rumu.

Tien kłaniał się i gestem zapraszał do kajuty szypra. Niedowierzanie przemknęło przez oczy policjanta, lecz wszedł do kajuty, chcąc przy świetle bliżej obejrzeć rozmówców. W chwili, gdy przestępował próg, dwóch kulisów skoczyło do łodzi znienacka i nim drugi policjant-mechanik zdążył się zorjentować — ugodził go ostry nóż, w gardło. Nie krzyknął nawet. — W kajucie szypra nie poszło tak gładko. Policjant trzymający się na baczności, odparował niezdarne uderzenie Hansa, wyrwał z kieszeni browning, rozkazując uprzejmym gospodarzom podnieść ręce do góry, co obaj dość skwapliwie uczynili. Na twarzy Hansa malowała się tak beznadziejna rozpacz, iż chińczyk, mimo tragicznej sytuacji, rzucił mu przez ściśnięte wargi jakąś kwiecistą obelgę z krainy smoka.

Policjant, trzymając w szachu napastników, rozglądał się po kajucie i szukał sposobu zatrzymania tajemniczego szkunera. Musiał przedewszystkiem wydostać się na pokład. Trzymając wciąż broń przed sobą, rozpoczął tyłem wycofywać się z kajuty. Krok był ryzykowny, lecz mógł się udać. Nieszczęściem zaplątał się w sznurki, porzucone przez Hansa na podłodze, i upadł na jedno kolano. Przy upadku browning wysunął mu się z ręki i, nim zdążył go podnieść, Tien siedział mu na plecach, dusząc gardło mocnym uchwytem. W ciągu kwadransa dwa trupy z balastem u nóg i podziurawioną motorówkę pokryło morze. — Do spróchniałego molo w Sopotach było jeszcze małe ćwierć mili, które „Orion" zrobił już bez przygody.

Po wylądowaniu Hans szybko sprowadził samochód, którym pomknęli do Gdańska. W czasie drogi nie przemówili do siebie ani słowa zajęci swemi sprawami. O przygodzie z policją zapomnieli dawno. Hans, dotykając wypchanych narkotykami kieszeni, spoglądał nieufnie na zachmurzoną twarz szefa i znów przygotowywał się do stanowczej obrony. Handel na uboczu przynosił wcale niezłe zyski i miał już sporo odłożonego grosza na kupno własnego statku, co było marzeniem potulnego pozornie Hansa. Śnił o interesach na własną rękę, a przecież na przemycaniu spirytusu z Gdyni do Łotwy można było zbić spory majątek. O, wówczas rzuciłby raz na zawsze niewdzięczne morze, zamieszkał w rodzinnym Szczecinie, ożenił się i prowadził spokojny żywot zamożnego mieszczucha. Uśmiechnął się do tych słodkich rozważań i sięgnął po ulubione małe cygarko. Gdy zagłębiał rękę w kieszeń surduta, chwycił go mocno za przegub Tien i wymamrotał ochrypłym szeptem do ucha Hansa:

— Ani się waż sprzedawać dziś towar.

KRONIKA

ZAKOŃCZENIE PODRÓŻY SZKOLNEJ S/S „LWOWA".

Statek szkolny „Lwów", który w r. b. odbywał podróż na morze Czarne, powrócił w dniu 22 listopada do Gdyni, gdzie po rozarmowaniu pozosał na zimowe leże. Uczniowie, odbywający praktykę, wrócili ze statku bezpośrednio do Szkoły Morskiej do Tczewa.

Przedostatni odcinek podróży Algier — Le Havre „Lwów" pokrył w ciągu 5 tygodni, walcząc z niepomyślnemi wiatrami i silną burzą, którą szczęśliwie przetrwał w dniach 24—26 października.

Le Havre statek opuścił w dniu 15 listopada i przybył do Gdyni, drogą przez Kanał Kiloński, przyczem w dn. 16 i 17 listopada wytrzymał pomyślnie huragan, jaki srożył się w tej części morza, ponosząc jedynie pewne uszkodzenia w żaglach.

O ROZWÓJ GDYNI.

W dniu 5 grudnia odbędzie się w Gdyni posiedzenie stałej Komisji Międzyministerjalnej do spraw rozwoju portu i miasta Gdyni.

Ostatnie posiedzenie odbyło się w dniu 19 października, przyczem dłuższą dyskusję wywołały referaty: wojewody pomorskiego „o barakach robotniczych w Gdyni", Ministerstwa Robót Publicznych „o dalszych postępach prac przy rozbudowie miasta" oraz Izby Przemysłowo-Handlowej o „opłatach statystyczno-celnych w porcie".

Komisja w sprawach powyższych powzięła szereg rezolucyj.

LIKWIDACJA STRAJKU W PORCIE GDYŃSKIM.

W dniu 31 października odbyła się w Ministerstwie Pracy i Opieki Społecznej, w obecności delegata Ministerstwa Przemysłu i Handlu, konferencja z pracodawcami w porcie gdyńskim, a następnie z przedstawicielami Związku Zawodowego Transportowców, który w Gdyni ogłosił w dn. 22 października strajk robotników portowych. Strajk objął 1.100 robotników, pobierających zł. 1.10 do 1.25 za godzinę.

Po naradach ze stronami został podpisany protokół, na mocy którego strajk od 1 listopada został odwołany. Kwestja wysokości płac i termin ich obowiązania zostały oddane do orzeczenia rozjemczego. Pertraktacje co do reszty spornych punktów zostały przeniesione do Gdyni, gdzie dn. 20 listopada nastąpiło ostateczne porozumienie.

OTWARCIE WESTERPLATTE DLA RUCHU HANDLOWEGO.

Basen Westerplatte w Gdańsku, który służył dotychczas wyłącznie do ładowania i wyładowania polskich morskich transportów wojskowych, został po przeprowadzonych pertraktacjach otwarty w dniu 23 października również dla ruchu handlowego, a przedewszystkiem dla wyładunku z okrętów złomu żelaznego i fosfatu.

FLOTA LITEWSKA.

Donoszą z Kowna, że rząd litewski konferuje z Anglją w sprawie zakupu dla marynarki litewskiej dwu łodzi podwodnych, jednego torpedowca i dwu statków handlowych.

Niezależnie od tego, jedno z konsorcjów hamburskich podpisało z rządem litewskim umowę, w której zobowiązało się dostarczyć Litwie 4 holowniki i 2 małe statki pasażerskie.

NOWY KOMANDOR PILOTÓW W GDAŃSKU.

Z dniem 1 listopada objął urzędowanie jako komandor pilotów w Gdańsku, kapitan wielkiej żeglugi Tadeusz Ziółkowski, dotychczasowy wicekomandor pilotów w Gdańsku i b. komendant statku szkolnego „Lwów".

USTALENIE NAZW BASENÓW I NABRZEŻY W PORCIE GDYŃSKIM.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu wprowadziło następujące nazwy dla basenów i ich nabrzeży:

Pierwszy basen wewnętrzny nazwany jest basenem Marszałka Józefa Piłsudskiego, basen ten ma 4 osobne nabrzeża, mianowicie: nabrzeże przy wejściu, zmieniające kierunek za rządowym hangarem, nazwane jest „pilotowem", gdyż przy końcu jego znajduje się stacja pilotów. Przedłużenie jego, które stanowi długi południowy bok basenu, nazwane będzie „nabrzeżem Polskiem", krótkie zachodnie — „Rotterdamskiem", północne — „Indyjskiem", gdyż przy końcu tego nabrzeża przeładowuje się ryż importowany wprost z Indyj. Przyszły pirs (pomost) pasażerski przy wejściu do basenu będzie miał od północnej strony nabrzeże „Francus.. a od południa — „Holenderskie". Tu prawdopodobnie przybijać będą z jednej strony statki linji „Chargeurs Réunis", z drugiej zaś statki „Królewsko-Holenderskiego Lloydu".

Basen, stanowiący południową część istniejącego awanportu otrzymuje nazwę „węglowego", a nabrzeża przy nim: istniejące południowe wyposażone w krany — „nabrzeża Szwedzkiego", w związku z dzierżawieniem znacznej części tego nabrzeża przez Polsko - Skandynawskie Two Transportowe i przeładunek przy nim węgla, kierowanego przeważnie do Szwecji. Zachodnie nabrzeże, jeszcze obecnie nieprzygotowane do przeładunku, będzie się nazywało „Śląskiem".

Basen po południowej stronie istniejącego awanportu otrzymuje nazwę „Południowego", a nabrzeża przy nim: północne — „Duńskie", zachodnie — „Rybne", południowe — „Angielskie".

Następny basen ku południowi będzie się nazywał „basenem Prezydenta", a nabrzeża przy nim: północne — „Wilsonowskiem", zachodnie — „nabrzeżem Prezydenta", południowe — „Pomorskiem". Mały basen dla żaglowców sportowych, który powstanie przy końcu pomostu „Żeglugi Polskiej" otrzymał nazwę „Przystani Yachtów".

ZATONIĘCIE PAROWCA „ROBUR II".

W dniu 19 listopada, w pobliżu wybrzeży norweskich, zatonął polski parowiec „Robur II", o ca 2000 ton nośności, własność Polsko Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego w Gdyni. Cała załoga w liczbie 19 osób zdołała się uratować.

OSTRZEŻENIE O LODACH NA BAŁTYKU.

W roku bieżącym służba ostrzegawcza o lodach na Bałtyku uwzględniać będzie 9 obszarów wodnych według następujących grup:

Grupa I-sza:

1. Rozewie — morze.
2. Hel, — morze w kierunku wschodnim,
3. Hel, — morze w kierunku południowym.

Grupa II-ga.

4. Hel, morze w kierunku zachodnim,
5. Hel — port.
6. Gdynia, — morze w kierunku półn.-wschodnim.

Grupa III-a.

7. Gdynia, — morze w kierunku południ.-wschodnim,
8. Gdynia — port.
9. Tczew — Wisła Morska.

Ostrzeżenia nadawać będą: Puck o godz. 10 m. 30 czasu Greenwich, Grudziądz o godz. 15 m. 00 po komunikacie meteorologicznym.

NOWE TOWARZYSTWO ŻEGLUGI MORSKIEJ.

W grudniu lub w początkach stycznia oczekiwane jest otwarcie żeglugi między Gdynią a Anglją przez nowotworzące się „Polsko-Brytyjskie Two Żeglugi". Towarzystwo to posiada 4 statki pasażerskotowarowe, zaopatrzone w chłodnie dla towarów łatwo psujących się.

Powstanie tego towarzystwa jest nowym bardzo ważnym i cennym krokiem naprzód w dziedzinie szybkich i dogodnych połączeń Gdyni z portami brytyjskiemi.

Z KOMISJI TERMINOLOGICZNEJ.

W dniach 17, 18 i 19 grudnia odbędzie się w Warszawie VIII sesja Komisji Terminologicznej, opracowującej polskie słownictwo morskie.

NOWA WIELKA DRAGA W GDYNI.

Do Gdyni przybyła draga belgijska „Gelderland III", która poprzednio pracowała w portach Ameryki Południowej. Przewyższa ona swym tonażem wielokrotnie wszystkie pracujące w Gdyni dragi.

GDAŃSK OBAWIA SIĘ GDYNI.

W związku z zawarciem przez pewne konsorcjum londyńskie umowy, z urzędem morskim w Gdyni, w sprawie budowy składów na śledzie — „Danziger Neuste Nachrichten" pisze:

„Jest to już druga gałęź, ograniczająca działalność kupiectwa gdańskiego. Gdzież istnieje inicjatywa Gdańska? Czyż było to potrzebne, aby Gdyni pozostawić budowę wielkiej chłodni? Skierowanie importu śledzi przez Gdynię należy już do kwestyj, które stają się w najwyższym stopniu aktualne. Jeśli obecne zamiary staną się faktem, będzie dla Gdańska zapóźno. Nie powinno się też twierdzić, jakoby polskie plany były niewykonalne. Spodziewamy się jednak, że Gdańsk nie doczeka się trzeciego rozczarowania, jak to było w sprawie importu bawełny".

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Uważamy, że obawy gdańszczan są tutaj nieuzasadnione. Dla trzydziestomiljonowej Polski sam Gdańsk jako port i tak nie wystarczy. Mimo kolosalnego rozwoju Gdyni i Gdańska — eksport polski z konieczności musi być kierowany i przez inne porty. Królewiec, Kłajpeda, Constanza i Galac oto punkty portowe pomocnicze dla polskiego handlu zamorskiego. Zamiast więc lamentować, gdańszczanie powinni wziąć się do szczerej współpracy gospodarczej z Polską. Wyjdzie to tylko im na dobre.

ZE SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWIE.

Z powodu późnego powrotu z podróży statku szkolnego „Lwów", wykłady w Szkole Morskiej rozpoczęły się dopiero w końcu listopada. W dziewiątym roku szkolnym na 3-ch kursach obydwu wydziałów Szkoła liczy przeszło 110 wychowanków.

ZATONIĘCIE LICHTUGI „MOSEL" (EX „JUREK").

W pobliżu miejsca zatonięcia holownika morskiego „Górnik", zatonęła w drugiej połowie października lichtuga „Mosel", holowana wspólnie z lichtugą „Saale" (ex Janek") przez holownik „Ajax" (ex „Orkan"). Wymienione statki przed paru miesiącami zostały sprzedane przez „Towarzystwo Żegluga Wisła — Bałtyk" do Hamburga.

DOCHODY Z ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Łotewskie towarzystwo żeglugi morskiej „Austra" przy kapitale 300.000 franków w złocie, dało w r. 1927 czysty zysk 17.794 fr. w złocie. Flota towarzystwa zaksięgowana jest w sumie 360.572 fr.

OKRĘTOWY BANK HIPOTECZNY WE WŁOSZECH.

Donosiliśmy już swego czasu o okrętowym banku hipotecznym, organizowanym w Szwecji, — obecnie dowiadujemy się, że również w Rzymie powstała podobna instytucja, z kapitałem zakładowym 100.000.000 lir. Bank ten znajduje się pod kontrolą ministerstw: komunikacji, skarbu i gospodarki krajowej, mających swych delagatów w radzie banku. Członkami banku są kasy komunalne, banki i towarzystwa asekuracyjne. Celem instytucji jest przedewszystkiem udzielanie pożyczek włoskim przedsiębiorstwom żeglugowym aż do wysokośi 60% wartości statków, przyczem jednak jest zastrzeżenie, że okręt musi być zaasekurowany, a poprzednio nie może mieć innych hipotek.

SOWIETY BUDUJĄ KANAŁY.

Jak donosi komunikat informacyjny państwowego Instytutu Eksportowego — został zaaprobowany przez rządową komisję sowiecką projekt budowy kanału łączącego Wołgę z Donem. Koszty budowy wyniosą około 115 miljonów rubli, a ustanowienie szluz na Donie obliczone zostało dodatkowo na 50 miljonów rubli. Kanał ma być wybudowany w ciągu 7 lat.

Ciekawe jest, jak dalece projekt budowy tego kanału będzie realny, ponieważ rozpoczęta już np. oddawna budowa kanału Rostów — Morze Azowskie — doznała ponownej przerwy, skutkiem dostarczenia przez fabryki sowieckie nieodpowiednich części do maszyn, pracujących przy budowie wspomnianego kanału.

ROZWÓJ PORTU RYSKIEGO.

Port w Rydze staje się coraz ważniejszym punktem eksportowym dla drzewa. Kiedy w roku 1926 ogólny obrót tego portu wynosił 322 tys. ton, to w roku 1927 został podwojony, a w pierwszych 7 mies. r. b. doszedł 800 tys. ton. Na rozwój eksportu drewna przez Rygę wpłynęły dostawy rosyjskie, które torują sobie drogę do Zachodu przez Bałtyk.

ROZBUDOWA PORTU W KRONSZTADZIE.

Roboty nad pogłębianiem Morskiego Kanału na całej przestrzeni 30 kilometrów od małego kronsztadzkiego rejonu do Newskich wrót zostały już ukończone. Kanał ma obecnie 31½ stóp rosyjskich głębokości — wobec czego do portu leningradzkiego mogą zawijać największe okręty.

PROJEKT BUDOWY KANAŁÓW I SIECI KOLEJOWEJ W HISZPANJI.

Z końcem grudnia w Hiszpanji oczekiwany jest dekret o budowie kanału między Tajo a Liobregat, celem usprawnienia i przyśpieszenia transportów produktów rolnych. Pozatem istnieje tam tendencja do zastąpienia istniejących w Hiszpanji wielu towarzystw kolejowych— jednem towarzystwem. Ogłoszony ma być również przetarg na zelektryfikowanie około 25.000 klm. dróg kolejowych, położonych głównie w górach.

FLOTA HANDLOWA PAŃSTW BAŁTYCKICH.

Statystyka stanu flot handlowych Łotwy i Estonji była następująca na początku roku bieżącego:

Łotwa — 74 parowce; 41 żaglowców; 13 motorowych okrętów. Ogólny tonaż tych jednostek wynosi 102.000 ton.

Estonja — 67 parowców; 275 żaglowców; 37 motorowych okrętów — o ogólnym tonażu 58.400 ton.

W chwili obecnej stan floty na Łotwie powiększył się około 10% przez zakupno paru większych parowców. W Estonji stosunek podwyższenia tonażu jest nieco mniejszy.

Poważny stosunkowo stan floty na Łotwie ma źródło swoje w Rydze, które prowadzi rozległe stosunki z rynkami światowemi.

Oceniając natomiast stan floty estońskiej, trzeba wziąć pod uwagę położenie georgaficzne Estonji z szerokim jej brzegiem wraz z przyległemi wyspami, oraz fakt, że siedem części ludności w ogólnej sumie 1.12 milj. (na Łotwie 1.85 milj.) znajduje zarobek na morzu.



Grupa uczestników jednej z tegorocznych wycieczek nad morze łódzkiego Oddziału Ligi M. i Rz.

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE.

Czerwone książki, M. Arcta — Serja Amerykańska.

Wszystkie te powieści odznaczają się zdrowym optymizmem, nie ma miejsca na gorycz ani zniechęcenie do życia, nie ma miejsca na słabość i obawę. Wszystkie kładą największy nacisk na wartości wewnętrzne bohaterów! wolę, wytrwałość i pogodę. Każda z tych powieści rozpoczyna serję przekładów danego autora, przekładów powierzonych piórom pierwszorzędnym. Oto one:

Barszczewski St. „Marion". Opowieść z dalekiej Kanady. Z rys. i okładką kolorową L. Jagodzińskiego. Cena w opr. w płótno ang. zł. 4.—.

Rupert Hughes. Tajemnica bryły lodu. Powojenna powieść amerykańska. Tłumaczył T. Żuk-Skarszewski. Cena brosz. zł. 6.40, opr. zł. 8.—.

Rex Beach. Żelazny szlak. Powieść. Z angielskiego oryginału tłumaczył J. Taylor. Cena brosz. 6.40, opr. zł. 8.—.

Zane Grey. Jeźdźcy purpurowego stepu. Powieść. Przełożył z angielskiego St. Barszczewski. Cana brosz. zł. 6.40, oprawna zł. 8.—.

KSIĄŻKI DLA DZIECI.

M. Buyno-Arctowa. Czytajmy sami. Krótkie powiastki dużym drukiem dla młodszych. Z obrazkami Romeykówny, w kolorowej okładce kartonowej. Cena zł. 3.

M. Buyno-Arctowa. Czytajmy sami. Część II. Szereg powiastek przeznaczonych przez znaną i cenioną autorkę dla najmłodszego pokolenia czytelników. 3.—

T. Pudłowski. Zochna w krainie śnieżek. Przygody wierszem, stron 30 i 10 kolorowych obrazków Sybilli Olfers, oprawna w karton. Cena zł. 6.—.

Książeczka ta opisuje odwiedziny małej dziewczynki w państwie wszechświatowej Zimy. Nie szumią tam drzewa i nie wdzięczą się barwami kwiaty, za to słynny artysta Mróz rzeźbi przepiękne desenie i zamienia krople deszczu w cenne perełki Wesoło jest w tem państwie, gdyż śnieżki i wiatr są dobremi towarzyszami zabaw.

Z. Rogoszówna: Koszałki opałki. Wierszyki, piosenki i przypowiastki, z wielobarwnemi obrazkami, A. Gramatyki-Ostrowskiej, duży format w oprawie kartonowej. Cena zł. 7.—.

Przedwcześnie zmarła znawczyni dusz dziecięcych, zebrała w „Koszałki Opałki" najulubieńsze opowiastki dla małych dziedzi, takie, jakie stare babunie i nianie opowiadać umieją. „Koszałki Opałki" to dalszy ciąg, jakby dopełnienie dawniej

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

wydanej książki „Klituś Bajduś". Obrazki dostosowane do poziomu czytelników; bawią i zajmują.

Marja Buyno-Arctowa: Na wakacjach w Zalesiu. Powieść dla starszych dzieci. 26 rysunków Romeykówny. Cena w oprawie kartonowej zł. 5.—.

Naskutek przysłanej fotografji, ukazującej czworo nieznanych dzieci, wujowstwo zapraszają swych nieznajomych siostrzeńców na wakacje. Ku przerażeniu gospodarstwa niewinne dzieciny okazują się nieznośnemi psotnikami. Ich wybryki i awantury zapełniają całą książkę. Hultajska czwórka miewa nawet bardzo przykre przygody, gdyż działa przeważnie bez zastanowienia. Dopiero zainteresowanie wychowaniem chłopca wiejskiego pobudza dzieci do pracy nad sobą.

Kipling Rudyard: Takie sobie bajeczki. Książka pierwsza. Tłumacz. z angielskiego Stanisław Wyrzykowski. Str. 92, rys. 14. Wyd. IV, 1928 r. Cena opr. w karton zł. 3.40.

Nowe wydanie tej zabawnej książeczki odznacza się dużą starannością i estetyką. Fantastyczne historje o zwierzętach, opowiedziane w sposób ciekawy i dowcipny, są ilustrowane rycinami kompozycji autora, przemawiającemi do wyobraźni dziecięcej. Autor potrafił wżyć się w psychologję dziecka i przemówić doń zrozumiałym językiem, stąd ogólne powodzenie tych bajeczek, które przełożono na wszystkie języki europejskie.

Kipling Rudyard: Takie sobie bajeczki. Książka druga, ilustrowana przez autora. Przekład z angielskiego S. Wyrzykowskiego. Str. 80. Zawiera kilka bajeczek dotąd niewydanych po polsku. Cena opr. w karton zł. 3.40.

Druga książka „Bajeczek" przynosi kilka wesołych opowieści o podkładzie naukowym, lecz dostosowanych do umysłowości małych dzieci. Historje powstania abecadła i napisania pierwszego listu zachęcają dzieci do zaznajomienia się z nauką czytania i pisania, ułatwiają zrozumienie brzmień fonetycznych i obrazkowe wypowiadanie myśli. Ilustracje pomysłu autora są opatrzone tekstem wyjaśniającym, pełnym pogodnego humoru.

RUCH PORTU GDYNI WE WRZEŚNIU.

W omawianym miesiącu przybyło do portu 114 statków o poj. 102.212 n. t. rej., przywożąc 7.040 ton ładunku, w czem: 6.318 t. tomasyny, 400 t. kamieni brukowych, 170 t. śledzi, 125 t. wina i sardynek, 27 t. muszli i 247 pasażerów (w sierpniu — 110 statków o 108.486 n. t. r., z 39.403 ton ładunku i 325 pasażerów. — Import morski, który w poprzednim miesiącu osiągnął swój rekord, we wrześniu b. znacznie zmalał. Nie obserwujemy już ryżu, którego przywóz został wstrzymany do czasu rozchodowania zapasów, nagromadzonych w magazynach łuszczarni ryżu, ilość zaś przywiezionej tomasyny też spadła o prawie 18.000 ton.

Ruch na wyjściu wyraził się liczbą 118 statków o 108.569 n. t. r. w stosunku do 108 st. o 102.442 n. t. r. w miesiącu poprzednim. Wywieziono rekordową ilość węgla: 185.716 ton eksportowego i 11.345,5 t. węgla statkowego, pozatem 150 ton otrąb ryżowych, 6 ton wódek i 2 tony próbek węglowych do Ameryki Południowej.

Całkowity wywóz we wrześniu wyniósł 197.219,5 ton, obrót ogólny zaś 204.259,5 ton, czyli zaledwie o 455 ton mniej, niż w poprzednim rekordowym, co do obrotu towarowego, miesiącu.

Ruch statków według bandery przedstawiał się następująco: weszło: angielskich 6, duńskich 9, francuskich 5, łotewskich 18, niemieckich 18, norweskich 7, polskich 12, szwedzkich 34, estońskich 3, fiński 1, holenderski 1.

Wyszło: (w nawiasie podany procentowy udział tonażu w obrocie statków) — angielskich 9 (8,4), duńskich 8 (7,5)), francuskich 6 (13.2), łotewskich 19 (14,9), niemieckich 17 (12,7), norweskich 9 (5 8), polskich (12 (9,5), szwedzkich 33 (22,2), estońskich 3 (0,8), fiński 1 (0,3), holenderski 1 (4,7).

Wywieziony węgiel przeznaczony był do: Algieru 4.750 t., Danji 11.435 t., Finlandji 28.443 t., Francji 2.550 t., Holandji 3.952 t., Łotwy 20.276.5 t., Niemiec 5.601.5 t., Norwegji 29.759 t., Szwecji 76.200,5 t. i Belgji 2.775 t.

RUCH PORTU GDYNI W M. PAŹDZIERNIKU.

Trwający przez ostatni tydzień października strajk robotników portowych nie pozostał bez wpływu na ilość przeładowanych w tym miesiącu towarów, wykazując dość poważną zniżkę, wynoszącą w porównaniu do miesiąca poprzedniego 43.200 ton w przywozie i wywozie.

W szczególności ruch w październiku przedstawiał się następująco:

Zawinęło do portu 85 statków o nośności 80.255 netto ton rej., przywożąc 31 pasażerów i 2.691.5 ton ładunku, w czem: 108 t. śledzi, 181 t. wina, 1.280 t. saletry, 1100 t. tomasyny, 20 t. drobnicy i 2.5 t. kapiszonów.

Opuściło port 88 statków o 83.418 n. t. r., wywożąc razem 158.371.5 t. ładunku, w czem: 149.734.5 t. węgla eksportowego, 7.731 t. węgla statkowego, 854 t. soli do Rygi, 50 t. maszyn i 2 t. drobnicy.

Obrót towarowy wyniósł 161.063 tony. Ruch statków w/g bandery przedstawiał się następująco: weszło: 4 angielskie, 12 duńskich, 1 estoński, 4 francuskie, 1 finlandzki, 1 gdański, 1 holenderski, 8 łotewskich, 15 niemieckich, 5 norweskich, 9 polskich i 24 szwedzkie.

Wyszło: (w nawiasie — procentowy udział tonażu w obrocie statków) — 4 angielskie (6.4), 12 duńskich (14,4), 1 estoński (1.0), 4 francuskie (17,1), 1 finlandzki (0,4), 1 gdański (0.8), 1 holenderski (1,1), 7 łotewskich (9,5), 17 niemieckich (15.1), 5 norweskich (4,0), 10 polskich (10.5), 25 szwedzkich (19,7).

Jednocześnie ze zmniejszeniem się obrotu na skutek strajku w Gdyni, wzrósł w miesiącu październiku obrót towarowy Gdańska, gdyż statki, kierujące się do Gdyni, zawijały do sąsiedniego portu, gdzie nie były zmuszone oczekiwać na załatwienie.

RUCH STATKÓW P. P. „ŻEGLUGA POLSKA" W CZASIE OD 15.X DO 15.XI 1928 ROKU.

W czasie od 15 października do 15 listopada r. b. statki państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska" w Gdyni wykonały następującą pracę:

S/s „Poznań" dnia 15.X był w porcie gdańskim, gdzie kończył wyładunek przywiezionego złomu. Dnia 26.X odpłynął z Gdańska do Gandawy z mieszanym ładunkiem drzewa (1.740 m. kub. słupów telegr., 95 sążni kopainiaków i 60 ton fornierów). Kanał Kiloński minął 28.X w nocy. Do Gandawy przybył 31.X. Dnia 10.XI przeszedł w balaście z Gandawy do Hendrik-Ido-Ambacht, dokąd przybył 11.XI. Dnia 15.XI ładował w tym porcie złom z przeznaczeniem do Gdańska.

S/s „Wilno" dnia 15.X był w Nantes, gdzie wyładowywał przywieziony z Polski węgiel. Dnia 17.X odpłynął w balaście z Nantes do Rotterdamu po ładunek koksu z przeznaczeniem do Kopenhagi. Do Rotterdamu przybył 21.X. Dnia 24.X odpłynął do Kopenhagi z ładunkiem 2.098.986 kg. koksu. Dnia 26.X minął kanał Kiloński, do Kopenhagi zaś przybył 27.X. Dnia 5.XI odpłynął w balaście z Kopenhagi do Gdańska, dokąd przybył 7.XI. Dnia 9.XI odpłynął z Gdańska do Stockholmu z ładunkiem 2.585,6 ton węgla. Do Stockholmu przybył 11.XI. Dnia 13.XI odpłynął próżny z powrotem do Gdyni, dokąd przybył dnia 15.XI.

S/s „Kraków" w dniu 15.X był w Gdyni. Dnia 20.X odpłynął z Gdyni do Stockholmu z ładunkiem 2.610 ton węgla. Do Stockholmu przybył 22.X. Dnia 24.X odpłynął w balaście ze Stockholmu do Lulea po ładunek rudy z przeznaczeniem do Gdańska. Do Lulea przybył 26.X, następnego zaś dnia odpłynął do Gdańska z ładunkiem 2.808 ton rudy. Do Gdańska przybył 2.XI. Dnia 9.XI odpłynął do Stockholmu z ładunkiem 2.675 ton węgla. Do Stockholmu przybył 11.XI. Dnia 14.XI odpłynął w balaście ze Stockholmu do Lulea po ładunek rudy z przeznaczeniem do Gdańska. Dnia 15.XI był na morzu w drodze do Lulea.

S/s „Katowice" dnia 15.X był w Gdyni. Dnia 16.X odpłynął do Stockholmu z ładunkiem 2.722,5 ton węgla. Do Stockholmu przybył 18.X. Dnia 22.X odpłynął w balaście ze Stockholmu do Gdyni, dokąd przybył 24.X. Po sześciodniowem oczekiwaniu na redzie na miejsce w porcie rozpoczął naładunek węgla z przeznaczeniem do Holtenau. Dnia 3.XI odpłynął z Gdyni do Holtenau z ładunkiem 2.405 ton węgla, i dnia 5.XI przybył do tego portu. Dnia 8.XI odpłynął w balaście z Holtenau z powrotem do Gdyni, dokąd przybył 9.XI. Dnia 13.XI przeszedł do Gdańska po ładunek węgla z przeznaczeniem do Stugsundu. Dnia 15.XI był w porcie gdańskim.

S/s „Toruń" był na morzu w drodze z Nantes do Rotterdamu, dokąd przybył 16.X. Dnia 18.XI odpłynął z Rotterdamu do Kopenhagi z ładunkiem 2.138.915 kg. koksu. Dnia 20 X przeszedł kanał Kiloński. Do Kopenhagi przybył 22.X. Dnia 25.X odpłynął w balaście z Kopenhagi do Gdańska, dokąd przybył 27.X. Dnia 1.XI odpłynął do Basse Indre z ładunkiem 2.505 ton węgla. Dnia 4.XI minął kanał Kiloński. Do Basse Indre przybył 8.XI. Dnia 12.XI odpłynął z Basse Indre do Hendrik-Ido-Ambacht po ładunek złomu z przeznaczeniem do Gdyni. Dnia 15.XI był w Hendrik-Ido-Ambacht.

S/s „Warta" dnia 15.X był na morzu w drodze do Sfaxu. Dnia 18.X minął Cap Finisterre. Do Sfaxu przybył 28.X. Dnia 9X.I odpłynął ze Sfaxu do Bone po ładunek fosforytów z przeznaczeniem do Gdańska. Dnia 11.XI przybył do Bone. Po załadowaniu 3.100 ton fosforytów odpłynął dnia 13.XI do Oran celem dokompletowania ładunku trawą morską. Dnia 15.XI był na morzu.

S/s „Tczew" dnia 15.X był w Svendborgu. Dnia 18.X odpłynął w balaście ze Svendborga do Gdyni, dokąd przybył 20.X. Dnia 25.X odpłynął z Gdyni do Rygi z ładunkiem 855 ton soli. Do Rygi przybył 27.X. Dnia 30.X odpłynął z Rygi z powrotem do Gdańska, dokąd przybył 1.XI. Dnia 4.XI odpłynął z Gdańska do Aalborga z ładunkiem 855 ton węgla. Do Aalborga przybył 6.XI. Dnia 8.XI odpłynął w balaście z powrotem do Gdyni, dokąd przybył 10.XI. Dnia 14.XI odpłynął z Gdyni do Kopenhagi z ładun-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

kiem 850 ton węgla. Do Kopenhagi przybył 15.XI.

S/s „Niemen" dnia 15.X był na morzu Śródziemnem w drodze do Torre Annuziata z ładunkiem węgla polskiego. Do Torre Annuziata przybył 16.X. Dnia 23.X odpłynął z Torre Annuziata do Bone po ładunek fosforytów z przeznaczeniem do Gdańska. Do Bone przybył 26.X i tegoż dnia po załadowaniu 4.000 ton fosforytów i 100 ton węgla bunkrowego odpłynął do Oran, dokąd przybył 29.X. Po załadowaniu 410 ton trawy morskiej z przeznaczeniem do Szczecina i 80 ton trawy dla Gdańska odpłynął 4.XI do Casablanca, dokąd przybył 6.XI. Dnia 11.XI odpłynął do Szczecina i Gdańska, uzupełniwszy w Casablanca swój ładunek 165 t. trawy morskiej z przeznaczeniem do Szczecina oraz 195 ton trawy dla Gdańska. Dnia 15.XI był na Atlantyku.

S/s „Wisła" dnia 15.X przeszedł kanał Kiloński w drodze z Afryki do Szczecina i Gdańska. Do Szczecina przybył 16.X i po wyładowaniu 150 ton trawy morskiej, odpłynął 17.X do Gdańska, dokąd przybył 18.X. Po wyładowaniu przywiezionych z Afryki 125 ton trawy morskiej i 4.400 ton fosforytów, rozpoczął w dniu 26.X naładunek węgla z przeznaczeniem do Genui. Dnia 1.XI odpłynął z Gdańska do Genui. Dnia 3.XI minął kanał Kiloński, 6.XI Ouessant, 8.XI zaś Cap Finisterre. W dniu 10.XI przeszedł Gibraltar. Dnia 15.XI przybył do Genui.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

DZIAŁ OFICJALNY L·M i R·

10-LECIE LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

Mija 10 lat istnienia naszego Stowarzyszenia, rozwijającego się ostatnio z rozmachem, świadczącym o szybkiem dojrzewaniu idei morskiej w Polsce. Zarząd Główny prosi wszystkie Oddziały, by tę uroczystą datę dla Ligi wykorzystały dla usilnej propagandy, urządzając odczyty, akademje, wieczornice i zabawy. Należy kłaść duży nacisk na zainteresowanie ideologją morską starszej młodzieży szkolnej, z której powstałyby młode, pełne sił i zapału kadry pracowników i miłośników morza.

Liga Morska i Rzeczna będzie mogła dopiero wówczas realizować swój program w pełni, gdy całe społeczeństwo stanie na wyżynie uświadomienia sobie konieczności i obowiązku należenia do naszego Stowarzyszenia — trzeba więc jaknajusilniej starać się, by moment ten stał się w najkrótszym czasie rzeczywistością, a do tego powołane są właśnie Oddziały Ligi.

Zarząd Główny przesyła Oddziałom Ligi z okazji 10-tej rocznicy pracy dla morza, życzenia jaknajwiększego rozwoju, owocnego propagowania idei Stowarzyszenia i podbicia swym zapałem całego społeczeństwa.

NOWE ODDZIAŁY.

Zarząd Główny zatwierdził następujące nowe Oddziały: w Kołomyi, Włochach, Karczewie, Przeszkolenia Morskiego w Warszawie i Oddział Pracowników Państwowego Banku Rolnego w Kielcach. Do Zarządu Oddziału w Kołomyi zostali wybrani pp.: inż. M. Ptaszek — przewodniczący, inż. W. Chudzikiewicz, dyr. Boroń, M. Sienkiewicz, jako członkowie Zarządu; na zastępców powołano pp.: dyr. St. Kobeckiego i inż. Jana Piskozuba; do Komisji Rewizyjnej weszli pp.: W. Sożański, M. Zatwornicki, nacz. Staszkiewicz; jako zastępcy pp.: Białowąs i Romańczyk. — Do Komitetu Organizacyjnego Oddziału we Włochach wybrani zostali pp.: Wacław Dąbrowski, Halina Leman, Kazimiera Chmielewska, Barbara Kurdusiówna i inż. R. Huzarski.

Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW.

SŁONIM.

Rozwijający się pomyślnie Oddział L. M. i R. w Słonimie dzięki energji swego Zarządu może już wykazać się realnemi wynikami pracy. — Najważniejszym wypadkiem w życiu tego Oddziału było wybudowanie pięknej przystani na Szczarze, kupno 28-osobowej łodzi motorowej i 6-osobowej wioślarskiej, na której ćwiczą się w sztuce wiosłowania uczniowie szkół. Środki materjalne czerpał Zarząd z urządzanych imprez i otrzymywał w drodze darowizn materjały, jak np.: na budowę przystani. — Przewidziane jest w sezonie zimowym urządzenie ślizgawki i wiele innych przedsięwzięć. Zarząd Oddziału w Słonimie spodziewa się, że już w niedalekiej przyszłości nie będzie tam jednostki, któraby nie była członkiem L. M. i R. Praca Oddziału słonimskiego może posłużyć za wzór innym Oddziałom Ligi.



Przystań Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej w Słonimie na rzece Szczarze może służyć za przykład, co zdziałać potrafi zapał i energja w pracy organizacyjnej.

NOWE OKRĘGI.

Zarząd Główny przystąpił do organizacji 2 nowych Okręgów, a mianowicie: Okręgu Stołecznego, który obejmie miasto Warszawę i okolice podmiejskie, oraz Okręgu Ziemi Czerwieńskiej, który obejmie województwa: stanisławowskie, lwowskie i tarnopolskie.

ZNACZKI L. M. i R.

Wydatne usługi w propagowaniu L. M. i R. oddają noszone przez pp. członków znaczki srebrne w butonierkach i emaljowane na czapkach. Znaczki te są stale na składzie w Centrali, która dostarcza Oddziałom na zamówienie żądane ilości. — Ceny znaczków pozostają bez zmiany: na czapkę zł. 5.— członkowskie srebrne (większe) zł. 4.— miniaturowe zł. 4.50. — Zarząd Główny prosi Zarządy Oddziałów o baczenie, by wszyscy pp. członkowie znaczki Ligi nosili.

„GWIAZDKA" DZIECI KASZUBSKICH.

Dorocznym zwyczajem Liga Morska i Rzeczna urządza dla swych małych przyjaciół z wybrzeża — dzieci kaszubskich — „Gwiazdkę". Dzieci otrzymają szereg prezentów, składających się głównie ze słodyczy i książek. Zarząd Główny liczy na ofiarność Oddziałów i ponawia swą prośbę, wyłuszczoną w okólniku Nr. 23/II z 14 ub. m-ca w tej sprawie.

OBJAZDY.

Dyrektor L. M. i R. p. A. Uziembło, odwiedził w ostatnich tygodniach Oddziały ziemi Czerwieńskiej celem omówienia na miejscu spraw organizacji Okręgu.

PIONIER KOLONIALNY

ORGAN·ZWIĄZKU·PIONIERÓW·KOLONIALNYCH

SEKCJA EMIGR.

KONCENTROWAĆ, CZY ROZPRASZAĆ?

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Zainteresowanie problemem naszej ekspansji zamorskiej wzrosło w ostatnich czasach wprost zadziwiająco. Kiedy jeszcze parę miesięcy temu, a w każdym razie parę lat temu, zagadnieniem tem interesowała się w Polsce garstka, że ich tak nazwę, fanatyków idei własnych kolonij, czy Nowej Polski, to obecnie sprawa ta jest na ustach ogółu.

Tworzą się już nawet poważniejsze grupy, które na terenach zamorskich pragną działać zarobkowo, jako towarzystwa kolonizacyjne. Np. Syndykat Polsko-Amerykański, koncesje Warchałowskiego czy Ordy w Peru, Polskie Towarzystwo Kolonizacyjne, rozwijające działalność na terenie Francji i Brazylji.

Nakoniec instytucje państwowe przystępują już w tej dziedzinie do akcji bezpośredniej, jak to ma miejsce zarówno odnośnie do Peru (Bank Gospodarstwa Krajowego), jak i odnośnie do kolonizacji polskiej we Francji (Państwowy Bank Rolny).

I jeśli ten moment ożywienia musi być powitany przez wszystkich, którzy rozumieją doniosłość problemu, bardzo życzliwie, to nie sposób nie zwrócić uwagi na poważne niebezpieczeństwo, jakie zaraz u progu akcji występuje w całej swej jaskrawości. Chcę tu postawić zupełnie jasno i wyraźnie sprawę bezplanowości akcji i wyraźnej zupełnie tendencji do rozpraszania wysiłków, zarówno indywidualnych, zbiorowych, jak i nawet tych, które noszą stempel oficjalności.

Niestety, idziemy wyraźnie po linji rozpraszania.

Nie będę tu, naturalnie, mówił o akcji kolonjalnej, prowadzonej dawniej przez Związek Pjonierów Kolonjalnych, zaś w tej chwili przez Ligę Morską, bo jest to akcja swoista i to zarówno co do swej formy i co do terenu, do którego jest przywiązana istotą swą, ale chcę poruszyć kwestję akcji kolonizacyjnej na terenach migracyjnych, gdzie może być mowa o masowej emigracji naszego elementu. Tu występuje idea rozpraszania jaknajjaskrawiej. Jedni, jeśli będziemy mówili z początku o jednostkach, są za Sasem, drudzy za Lasem. Wśród jednostek mamy zwolenników emigracji do wszystkich, istniejących w Nowym Świecie krajów i to, od mroźnej Kanady poczynając, aż do Patagonji włącznie przez Meksyk, Kubę, Peru, Boliwję i t. p. republiki południowo-amerykańskie, aż do Wenezueli włącznie. Jest to ostatni, że tak powiem, wynalazek.

Jeśli weźmiemy inicjatywę zbiorową, to tu występują wyraźne dwa tereny amerykańskie, a mianowicie, Peru i Brazylja, a także teren Francji, o ile idzie o poczynania Polskiego Towarzystwa Kolonizacyjnego.

W tym też dwoistym charakterze występuje inicjatywa instytucyj państwowych, a mianowicie Bank Gospodarstwa Krajowego zainteresował się Peru, a Państwowy Bank Rolny Francją.

Jeśli sobie jeszcze uprzytomnimy, że akcja Polskiego Towarzystwa Kolonizacyjnego na terenie Brazylji w doborze terenów i uzyskanych koncesyj wykazuje zupełnie zdecydowane tendencje rozpraszania, bo tereny te leżą w trzech grupach, od Amazonas począwszy, przez ziemie pogranicza stanów Espirito Santo i Minas Geraes aż do Sta Cathariny, przyczem jak to zostało stwierdzone u kierowników tej akcji idea koncentracji na terenie Parany znajduje praktycznych i teoretycznych przeciwników, to dojdziemy do wniosku, że z programem w tej dziedzinie jest źle i że specjalnie źle jest z ideą skupienia Polaków na jednym, możliwie dla nich korzystnym terenie.

I temu się musimy przeciwstawić jaknajkategoryczniej.

Dogmatem w naszej akcji kolonizacyjnej musi być idea koncentracji. Jasnem jest bowiem, że tylko przy zastosowaniu tej metody możemy liczyć na to, że masy nasze, rzucone na wychodźtwo, potrafią się bronić długo przed zalewem wynarodowienia, że pozatem potrafią wytworzyć takie skupienia, które będą mogły być nawet gospodarczo wyzyskane dla Ojczyzny.

A jeśli już mamy rozglądać się za terenem, nadającym się na skupianie naszego żywiołu za morzami, to doświadczenie wykazało, że takim terenem jest tylko Brazylja i to nie na całym swoim niezmierzonym terenie, a tam, gdzie życie i rozwój historyczny wykazał, iż Polacy mogą się rozwijać korzystnie i mogą wytwarzać silne i zwarte skupienia, a to jest w Paranie, względnie w przyległych do niej bezpośrednio stanach.

I to tembardziej jest jasne, że jak mamy na to dowody na terenie Parany, zarówno w rejonie zachodniej Parany na Guarapuawie, dokąd mimo wszystkiego, coby kto nie napisał i nie powiedział, idzie dalej emigracja polskiego elemen-

tu osadniczego, jak na północy Parany w rejonie kawowym, najbogatszym, należy podkreślić, w najlepsze ziemie kawowe, jest sporo ziemi do nabycia. I że, mimo tego, co usiłują twierdzić różni „znawcy" tematu, ziemie te są do dostania na bardzo dogodnych warunkach, gdyż jeszcze parę miesięcy temu była możność uzyskania na zachodzie stanu w bardzo korzystnym punkcie obszaru 2.500 klm. kw. po cenie 35 złotych za alkier, t. j. mniej więcej po 1.75 dol. am. za hektar i to na dziesięcioletnią rozpłatę. Nie wiem więc, czy w najbardziej egzotycznym kraju, gdzie notabene ani jednego niema Polaka i gdzie warunki komunikacyjne ani w przybliżeniu nie są tak dogodne, da się znaleźć wygodniejsze warunki. Pocóż nam więc są potrzebne kombinacje z Amazonas, czy Espirito Santo, kiedy i pod względem narodowym mamy na terenie Parany znacznie większe dogodności, pod względem gospodarczym, zaś, jeśli nam idzie o to, aby nasz osadnik zajął się plantancją kawy, czy bawełny, mamy świetne warunki.

To samo, tylko może w jeszcze bardziej jaskrawej formie, da się powiedzieć o pomysłach kolonizowania naszemi pieniędzmi Francji. Słusznie pisze w ostatnim numerze „Wychodźca", organ Polskiego Towarzystwa Emigracyjnego w związku z pogłoskami, jakoby Państwowy Bank Rolny miał przeznaczyć 5 miljonów złotych na osadniczą akcję we Francji.

„Ponieważ wysyłanie i osadzanie chłopa polskiego we Francji na koszt Polski uważamy — zgodnie z opinją kolonji polskiej we Francji — za absurd tem szkodliwszy, że w chwili obecnej Francuzi z całą precyzją przystąpili do likwidowania wykładów języka polskiego w szkołach kopalnianych, przeto zmuszeni jesteśmy zapytać: Czy i ile prawdy zawiera się w pogłoskach o zamierzonem finansowaniu osadnictwa polskiego we Francji przez Państwowy Bank Rolny".

Słuszne słowa. Tem słuszniejsze, że gdy się policzy, że za ową preliminowaną sumę możnaby w Paranie skupić parę tysięcy rodzin, pomnażając w sposób świetnie i tak poważny polski stan posiadania.

Liga idzie wyraźnie i śmiało do pozyskania dla Polski własnej kolonji.

Tem niemniej nie może nie interesować się tem, co się robi z naszemi masami, idącemi na emigrację. I tu program nasz prosty jest i jasny. Należy element ten skupiać na jednem terytorjum, by się mógł dla polskości jaknajdłużej zachować, by był dla Polski i dla jej aktywnej polityki kolonjalnej jaknajdłużej rezerwoarem świeżych sił do użycia na terenie kolonjalnym. Koncentracja musi być poza tem dokonywana na takim terenie, by nasz element wżywał się w stosunki i warunki gospodarcze możliwie najbardziej zbliżone do kolonjalnych. Jednemu i drugiemu warunkowi najlepiej odpowiada Parana. Tam też należy skoncentrować wysiłki nasze. A jeśli jeszcze możnaby nawet pozostawiać wolną rękę jednostkom czy grupom finansowym prywatnym, aczkolwiek i to nie jest wskazane z punktu widzenia ekonomji narodowej, to żadną miarą nie można się zgodzić na to, by do rozpraszania żywiołu polskiego miał przykładać ręki aparat państwowy i kapitały, płynące z podatków obywateli.

K. GŁUCHOWSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR



Malowniczy fragment z górnego biegu rzeki Iquassu w Brazylji.

AKCJA KOLONJALNA LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Prezes Ligi Morskiej i Rzecznej, p. konsul Kazimierz Głuchowski wygłosił w dniu 22.XI.28 odczyt p. t. Akcja Kolonjalna Ligi Morskiej i Rzecznej. Ze względu na to, że odczyt ten zawiera całkowity program Ligi odnośnie naszej akcji kolonjalnej — umieszczamy go w całości.

Redakcja.

Na wstępie małe wyjaśnienie, dlaczego i z jakich pobudek Liga Morska i Rzeczna przystąpiła do akcji kolonjalnej.

Jak wiadomo, celem pierwotnym Ligi Morskiej i Rzecznej, celem w dużej już mierze zrealizowanym, było pozyskanie społeczeństwa polskiego dla idei morskiej, dla programu morskiego Rzeczypospolitej. I tu źródło związku z akcją kolonjalną.

Program morski łączy się jaknajściślej z programem, że tak powiem zamorskim. Wartość posiadanego przez Polskę wybrzeża, znaczenie własnych portów wzrosną wielokrotnie odrazu z chwilą, skoro za morzami dzięki kolonjom powstanie niejako ich odpowiednik. Rozwój floty handlowej polskiej pójdzie również znacznie żywszem tempem, znajdując realne oparcie dla swej egzystencji w ożywionym ruchu ludzkim i towarowym między Macierzą a kolonjami.

W tem też przeświadczeniu grono ludzi, którzy złączyli się kilka miesięcy temu w Związek Pjonierów Kolonjalnych, mając za cel pozyskanie dla Państwa Polskiego własnych kolonij względnie dla narodu polskiego terenu pod nieskrępowaną ekspansję, nie utworzyło nowej organizacji a odrazu przystąpiło, jako sekcja, do Ligi Morskiej i Rzecznej. Kilka miesięcy pracy na terenie tej organizacji wydało dla idei, reprezentowanej przez Związek Pjonierów Kolonjalnych, rezultaty doniosłe, bo oto Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej, odbyty przy udziale blisko 200 delegatów w Katowicach, przyjął idee i cele Związku Pjonierów Kolonjalnych do statutu Ligi Morskiej i Rzecznej, tak że dziś program kolonjalny wypisany został na sztandarze poważnej, liczącej ponad 20.000 członków organizacji, organizacji, idącej wyraźnie i szybko ku świetnemu rozwojowi.

Jeśli więc te parę słów wyjaśniają genezę podjęcia akcji kolonjalnej przez Ligę Morską i Rzeczną, to pragnąłbym jeszcze parę zdań poświęcić odpowiedzi na pytanie, jakie momenty zasadnicze wpłynęły na decyzję propagatorów tej akcji, by akcję tę wogóle podejmować, co więcej by wysunąć ją, jako zagadnienie domagające się rozwiązania szybkiego i energicznego.

Pierwszym momentem był wzgląd natury demograficzno - populacyjnej, wzgląd o charakterze polityczno-narodowym. Mamy jedną z największych emigracyj z pośród narodów europejskich. Rokrocznie zgórą sto tysięcy ludzi opuszcza kraj i wyjeżdża poza jego granice w poszukiwaniu chleba. Stosunki gospodarcze w Polsce, mimo tego, że się z roku na rok porządkują, są tego rodzaju, że o zmaleniu tej cyfry niema mowy, a może nawet w niedalekiej przyszłości zajść fakt powiększenia się natężenia tego ruchu, co jest tembardziej prawdopodobne, że obecnie nasz przyrost ludności roczny przekracza już pół miljona głów, co przytem, że Polska jest właściwie i tak jednym z bardziej przeludnionych krajów, stawia nas oko w oko z problemem emigracyjnym w postaci bardzo ostrej. Dodać do tego należy fakt, że poza Polską mamy już obecnie kilka milj. Polaków, rozrzuconych w szeregu większych skupień, a w mniejszej mierze rozsianych po całym globie, że nie mówiąc już o jednostkach rozproszonych, to nawet skupienia te z nielicznemi chyba wyjątkami nie przedstawiają dla naszego jutra narodowego żadnych walorów, że musimy się liczyć nawet co gorsza ze stratą znacznego odsetka tych sił dla naszego narodu.

I jeśli ten smutny stan rzeczy tolerowany mógł być w okresie niewoli, jeśli pierwsze dziesięciolecie niepodległości nie wniosło niestety żadnych zasadniczych zmian do tej przykrej sytuacji, to w każdym razie czas już najwyższy, by pomyśleć o takiej akcji, którąby nadmiar naszej ludności kierowała na tereny upatrzone przez przewidującą myśl polityczną, gdzie jużto na terenie własnych kolonij, jużto w granicach takich tworów państwowych, które przedstawiają odpowiednie warunki, narastałoby nowe społeczeństwo, budując od podstaw poszerzenie Macierzy.

I to jeden wzgląd zasadniczy, powodujący konieczność akcji kolonjalnej.

Tu dodać pragnąłbym jedną uwagę. Ponieważ akcja „pur sangue" kolonjalna a więc prowadzona na terenach afrykańskich, lub tym podobnych, może wprowadzić w grę zaledwie drobny ułamek tych mas, któremi wyraża się nasza emigracja, ponieważ dalej musimy pomyśleć o całej masie, a więc o setkach tysięcy, a w perspektywie lat nawet o miljonach, przeto do tego punktu naszej akcji musimy wprowadzić pewnego rodzaju uzupełnienie t.j. akcją naszą objąć także, określmy to osobno, aktywną politykę emigracyjną, t. j. politykę skupiania naszych mas na terenach nie w ścisłem tego słowa znaczeniu kolonjalnych, ale na terenach odpowiednio wybranych krajów imigracyjnych, wybranych pod kątem widzenia naszych celów końcowych.

A teraz przejdźmy do drugiego względu. Jest to wzgląd natury gospodarczej.

Żyjemy w tej chwili pod znakiem zrównoważenia naszego bilansu handlowego i płatniczego. Zagadnienie to obejmuje w takiej czy innej formie sprawy naszego eksportu i importu i t. p. I tu posiadanie własnych kolonij może być czynnikiem bardzo poważnym, jeśli nie decydującym. Przytem, jeśli pierwsza racja naszej akcji t. j. względy demograficzne wysuwa możliwość, a nawet konieczność rozszerzenia terenu działalności naszej także na tereny pewnych państw imigracyjnych, to racje gospodarczej natury, wzgląd zwłaszcza na nasz bilans handlowy i płatniczy podkreśla specjalnie jasno formę czysto kolonjalną naszej akcji t. j. pozyskanie dla Polski albo bezpośrednio własnej kolonji albo kombinację opartą o kondominjum może mniej administracyjno-polityczne, a zato wyraźne pod względem gospodarczym, uwzględniające przedewszystkiem równouprawnienie złotego dajmy na to z frankiem, o ile szłoby o współpracę z Francją na terytorjum, objętem owem kondominjum, oraz wprowadzające takie samo uprzywilejowanie celne dla Polski jak dla Francji.

Oto są dwie zasadnicze podstawy naszej akcji.

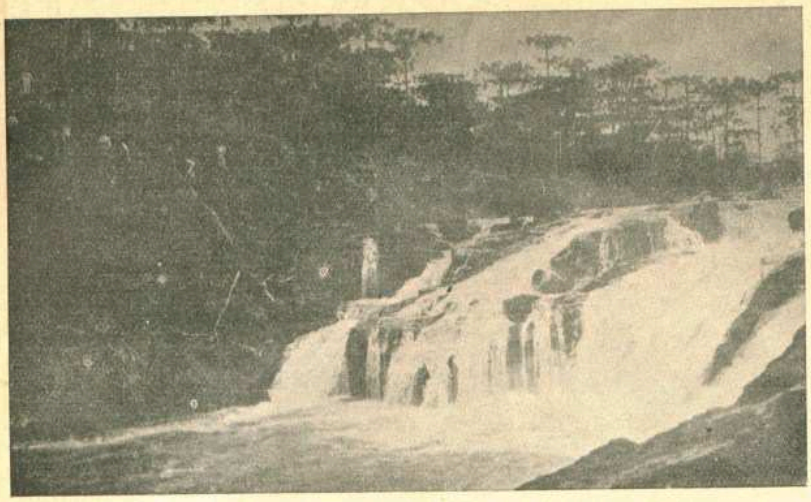
Przejdźmy teraz do naszkicowania naszych zamierzeń. Idą one w trzech kierunkach.

Pierwsze to akcja, dochodząca naszego spadku po Dominjum kolonjalnem Niemiec.

Cyfrowo ziemie, które na mocy traktatu wersalskiego odeszły do Polski, przedstawiały w stosunku do reszty Rzeszy pod względem obszaru bez W. Miasta Gdańsk 8.55%, zaś z W. Miastem Gdańsk 8.89%, pod względem zaś zaludnienia bez W. Miasta Gdańska 6%, z W. Miastem zaś 6.4%. Jeśli do tego dodamy fakty, że przy podziale floty wojennej i handlowej, przy odszkodowaniach reparacyjnych i t. p. Polska została zdecydowanie pokrzywdzona to procent ten podniesie się jeszcze do 10%. Tu trzeba dodać jeszcze, że uprawnienia te są tembardziej uzasadnione, że Polacy, jak to stwierdzają badania, reprezentowali w wojsku i policji kolonjalnej znacznie większy procent, jakby to na nich wypadało wedle statystyki. Jeśli więc zatrzymamy się na cyfrze 10%, a obliczymy obszar Dominjum Kolonjalnego Niemiec na 2.953.000 klm. kw. to tytułem schedy moglibyśmy dochodzić obszaru około 300.000 klm. kw.

Drugie pole akcji to kolonje francuskie. Jak wiadomo wszystkim, Francja parokrotnie poruszała sprawę współpracy z Polską na terenie kolonij swoich. Znane są propozycje w sprawie Madagaskaru, projekty odnośnie do terenów północno - afrykańskich, ostatnie pomysły co do Sudanu francuskiego. Polska nad propozycjami temi, jak dotąd, przechodziła do porządku dziennego. Uważamy jednak, że tak być nie powinno. Jeśli są u nas zwolennicy koncepcji prowadzenia za nasze pieniądze akcji osadniczej polskiej na terenie samej Francji, co nam pod żadnym względem nie da nic, to raczej należy wyzyskać fakt posiadania naszych skupień robotniczych na terenie Francji i atut do puszczenia, ewen-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR



Wodospady Salto Jordao w Paranie.

tualnie dalszego jego werbowania do Francji, jak i inne atuty natury politycznej i gospodarczej i podjąć rozmowy na ten temat, przyjmując za podstawę projekt kondominjum gospodarczego, opartego na danem, wybranem przez nas terytorjum kolonjalnem, o równouprawnienie pod względem walutowym i celnym, co mogłoby jak to już podkreśliłem na innem miejscu, mieć dla naszego bilansu handlowego, a przedewszystkiem dla naszego bilansu płatniczego doniosłe znaczenie. O jakie tu cyfry może chodzić, dosyć przytoczyć fakt, że obrót handlowy Kamerunu francuskiego wyniósł w roku ubiegłym 350 miljnów franków.

Nakoniec trzecia forma naszej akcji kolonjalnej to penetracja gospodarczo-ludzka na tereny kolonjalne, dla naszych celów podatne, a będące we władaniu państw, przedstawiających dogodnego dla nas kontrahenta. Tu najbardziej typowym terenem jest akcja na terenie Angoli, gdzie do celu ostatecznego musi się dążyć drogą pośrednią. Jest to też akcja właściwie niezupełnie kolonjalna. Daje się ona ująć właśnie w tę formę celów Ligi, gdzie się mówi o pozyskaniu dla narodu polskiego terenu pod nieskrępowaną ekspansję. Tu do tej kategorji uważamy za stosowne dołączyć, wobec tego, że cel ostateczny jest ten sam, akcję na terenach państw imigracyjnych, na których zdecyduje program naszej aktywnej polityki emigracyjnej koncentrację masowego wychodźtwa.

Jaką drogą pragniemy iść do realizacji tego programu?

Przedewszystkiem, zwłaszcza w stadjum początkowem, musi być położony silny nacisk na propagandę.

Musi się przy jej pomocy dotrzeć do szerokich mas społeczeństwa polskiego w kraju i na wychodźtwie. Rozumiemy bowiem, że powodzenie akcji naszej będzie tylko wtedy możliwe, skoro idea nasza stanie się własnością nie jakiejś oderwanej grupy ludzi, ale całego narodu polskiego.

Musi ona drogami odpowiedniemi pozyskać dla siebie miarodajne czynniki państwowe, których udział w akcji energiczny i bezpośredni nieraz jest konieczny.

Musimy wreszcie przy jej pomocy na terenie międzynarodowym przygotować grunt dla naszej akcji bezpośredniej t. j. dla akcji dyplomatycznej jużto w Lidze Narodów, jużto w gabinetach państw sprzymierzonych.

A równocześnie chcemy prowadzić organizację pozyskanych już dla idei i programu. A więc:

Przedewszystkiem mobilizujemy w szeregach Ligi Morskiej i Rzecznej masy, by z jednej strony tą drogą były zdolne do poparcia całej akcji materjalnie, a powtóre, by mogły na odpowiedni zew dać oparcie moralne.

Mobilizujemy wszystkich Polaków, którzy w takim czy innym charakterze, na takim czy innym terenie kolonjalnym pracowali, by zapewnić sobie wypróbowany i doświadczony materjał ludzki do pracy na miejscu.

Dążymy systematycznie do koncentracji wszystkich wysiłków społecznych w tej dziedzinie przez doprowadzanie do porozumienia wszystkich organizacyj, pracujących w takim, czy innym charakterze na terenie spraw, wchodzących w zakres naszej idei.

Tworzymy warsztaty pracy dla fachowców, jużto uczonych, jużto praktyków, w celu przeprowadzenia prac przygotowawczych w zakresie studjów, gromadzenia materjałów, opracowywania metod pracy, form organizacyjnych, szkolenia kadr działaczy i t. p.

Podejmujemy inicjatywę w kierunku przygotowania form odpowiedniego aparatu gospodarczego i finansowego, zarówno w zakresie organizacji spółek handlowych i kolonizacyjnych prywatnych, jak i stworzenia warunków, umożliwiających aparatowi państwowemu i jego instytucjom finansowo-gospodarczym odegrania celowej i planowej roli w tej dziedzinie. (Sprawa inicjatywy Banku G. Kraj., Banku Rolnego, ewentualnej kwestji Banku Emigracyjnego i t. p.).

Pragniemy nakoniec przez rzeczową współpracę z czynnikami miarodajnemi, powołanemi do traktowania tych spraw, jako to Min. Spraw Zagranicznych, Min. Przemysłu i Handlu i Min. Pracy i O. S. (Urząd Emigracyjny) w pierwszej mierze ułatwiać im część roboty, pozostawiając powołanym przez te władze odpowiednim organom (referaty kolonjalne) prowadzenie akcji oficjalnej.

Co do tej pory zrobiono w tej dziedzinie? Aczkolwiek dopiero kilka miesięcy minęło, jak zrazu w skromnem gronie przystąpiliśmy do tej akcji, można jednakże przedstawić już pewne rezultaty, można mówić o tem, co w zakresie tych spraw i zamierzeń zrobiono.

„Pjonier Kolonjalny", pojawiający się jako dodatek do organu Ligi „Morze", bity w 20 tysiącach egz. przeorał już w zakresie propagandy poważnie psychikę społeczeństwa, reagującego na hasła przez nas propago-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR



Kolonja polska pod Araukarją w Brazylji.

wane w sposób jaknajbardziej entuzjastyczny. Echa naszej akcji na łamach prasy codziennej i perjodycznej w stolicy, na prowincji, a nawet za granicami, echa ilustrujące bez względu na charakter pism i ich odcieni politycznych zrozumienie i zapał dla sprawy, są dalszym przyczynkiem naszej akcji w tej dziedzinie. Nie należy zamilczeć o fakcie, że echa te przekroczyły granice Polski i łamy prasy w polskim wychodzącej języku, a w niektórych wypadkach, jak sprawa kolonji niemieckich, poruszyła opinję publiczną nietylko bezpośrednio zainteresowanych Niemiec, ale także Czech, Włoch, Francji a nawet Anglji. Jeśli do tego dodamy, że Liga uruchamia w tej chwili specjalny referat prasowy, który zajmie się w metodyczny sposób poza „Morzem" propagandą, jeśli stwierdzimy, że dzięki ścisłemu porozumieniu z Naukowym Instytutem Emigracyjnym, łamy Kwartalnika Instytutu stoją otworem dla naszej ideologji to możemy powiedzieć, że początek został już zrobiony.

Miarą, jak żywo reaguje na akcję nasze społeczeństwo, mogą być setki listów ze wszystkich sfer społecznych, jakie dostajemy, mogą być tysiączne zgłoszenia jednostek, gotowych do współpracy, może być fakt, że np. Zjazd Ligi Morskiej i Rzecznej w Katowicach, na którym blisko 200 delegatów reprezentowało około 20 tysięcy członków każdą wzmiankę o akcji kolonjalnej przyjmował entuzjastycznie.

Akcja ewidencjowania kolonjalnych Polaków posuwa się bardzo żywo. Prym tu wiedzie dawny zabor pruski, gdzie stosunkowo najwięcej było ludzi z problemem tym praktycznie związanych, ale otrzymujemy zgłoszenia i z innych dzielnic, a także z dalekich stron, z samych terenów pracy rozproszonych za chlebem jednostek. A trzeba dodać, że poza skromnymi pracownikami, poza typowymi pjonierami kolonjalnymi, poza ludźmi, którzy służyli w wojsku, czy policji kolonjalnej, lub Legji Cudzoziemskiej, przychodzą zgłoszenia od jednostek bardzo cennych, fachowo wysoko stojących i mogących w przyszłości odegrać poważną rolę w samej akcji.

Do tej pory doprowadziliśmy do ścisłego porozumienia z Naukowym Instytutem Emigracyjnym, skupiającym najpoważniejsze jednostki, zajmujące się badaniem zagadnienia naszej emigracji i kolonizacji, dochodzi już do skutku porozumienie z Polskiem Towarzystwem Emigracyjnem i Związkiem Obrony Kresów Zachodnich, nawiązują się nici z akcją misyjną polską i poszczególnemi ośrodkami emigracyjnemi jak Brazylja, Francja i Stany Zjednoczone.

W ramach naszej Sekcji Kolonjalnej powołaliśmy do życia szereg podsekcji, jak np. podsekcja higjeny, ekonomiczno-gospodarcza, kolonjalna, geograficzna, szereg referatów, w których skupiają się niejednokrotnie jak to ma miejsce specjalnie np.: w podsekcji higjeny wszyscy specjaliści, jakich w tej



Polscy pjonierzy biją drogi przez dziewicze lasy Brazylji.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

dziedzinie posiada wogóle Polska. Równocześnie przy Lidze w jaknajściślejszej łączności z naszą akcją kolonjalną powstało Two Polskiej Stacji Badań Tropikalnych, które sobie za cel postawiło uruchomienie kilku stacyj na terenach nas interesujących. Wszystkie te referaty i podsekcje stają się wraz z Twem Pol. Bad. Trok. warsztatem rzeczowej pracy dla uczonych i praktyków.

Skromny nasz lokal zamienia się z dniem każdym na kuźnię pracy dla wielkiej idei.

Dotychczasowe doświadczenie pozwala nam wycągnąć wioski na najbliższe jutro i wskazuje nam dalszą drogę, po której chemy iść. A to:

Przedewszystkiem prowadzić dzieło koncentracji wysiłków i porozumienia między tymi, którzy na tem, do niedawna zupełnie zaniedbanem, polu pracują.

Gromadzić i skupiać wszystkich fachowców i specjalistów, zaprzęgając ich do twórczej pracy.

Formować wielką armję narodową bojowników o kolonje w szeregach naszej organizacji.

Zainicjować potężny aparat finansowo-gospodarczy, skupiający wysiłki społeczne i prywatne, a związany z aparatem państwowym.

Przeprowadzić powołanie w odpowiednich resortach referatów kolonjalnych.

A wtedy dopiero na podstawie wykonanych prac przygotowawczych w oparciu o zorganizowaną akcję społeczną, o kadry przygotowanych działaczy i pracowników oraz pjonierów, przy pomocy silnej organizacji gospodarczej, centralizującej całą akcję finansową, przy pomocy odpowiednio zorganizowanego aparatu państwowego ruszy sprawa całym już rozpędem.

Oto nasze zameirzenia, plan działania, oto krótkie sprawozdanie z tego, co zrobiono i wnioski na najbliższe jutro.

Kończę.

Rzućmy na chwilę te suche wywody, a puśćmy wodze marzeniom.

Gdyby Jan Krzysztof Arciszewski, słynny później obrońca Lwowa przed hordami Chmielnickiego pod murami Bahii czy Olindy stanął był, nie jako najemnik holenderski, ale na czele polskiej armady, dziś zapewne duża połać Antypodów polską rozbrzmiewałaby mową.

Gdyby Beniowski mógł był Madagaskar pod Najjaśniejszej Rzeczpospolitej poddać władanie nie potrzebowalibyśmy zapewne pertraktować o jakieś jego skrawki z Francuzami,

Gdyby Strzelecki miał za sobą wolne państwo, to może dziś koło góry Kościuszki w najnowszej części świata jakaś Nowa Wielkopolska, a nie Nowa Walja się rozciągała.

Gdyby skromne środki potrzebne Szulcowi-Rogozińskiemu na jego ekspedycję bvło mu dało własne państwo, nie spóźniłby się zapewne o dwa lata i zdążyłby przed Niemcami zatknąć białoczerwony sztandar w Togo i Kamerunie.

Dziś kiedy my, Odrodzone Państwo, kiedy dla idei własnych kolonij bije entuzjazm w sercach wszystkich obywateli Rzeczypospolitej — nie omieszkajmy wyzyskać tych walorów dla ich zdobycia.

HANDEL WEWNĘTRZY ANGOLI

Źródła portugalskie podają kilka interesujących uwag o wewnętrznym handlu Angoli. „Diario de Lisboa" z 24/7 r. b. zamieszcza wywiad z Dyrektorem Urzędu Kolonij, który jakkolwiek traktuje sprawę z portugalskiego punktu widzenia, to niemniej zwraca uwagę, na pewne przejawy tego handlu, wskazując na duże zainteresowanie się cudzoziemców rynkiem angolskim. Krótki wyjątek z wywiadu rzuca światło orjentacyjne, w jakim stosunku aktywności pozostają Portugalczycy do cudzoziemców.

„— Czemu należy przypisać rozwój importu cudzoziemskiego do Angoli?

— Intensywnej akcji cudzoziemskich agentów handlowych. Dziesiątki Niemców, Anglików i Belgów przebiegają stale kolonję, badając warunki handlu bezpośredniego, udzielając nadzwyczajnych ulg w dyskoncie, w płatnościach i t. p.

— A równocześnie co można zaobserwować odnośnie do sfer handlowych i przemysłowych naszego kraju?

— Niezmierne zaniedbanie propagandy i badania rynków kolonjalnych. Prawie że nie istnieją agenci podróżujący, ani propagandowi. Handel bezpośredni nie istnieje. Stwierdzić to można na wyrobach bawełnianych. Krajowy przemysł wytwarza towary tak dobre, jak zagraniczne, ale ceny ich są wyższe i warunki sprzedaży trudniejsze. Zdarza się, że równocześnie z towarem, nadchodzi weksel za niego, a częstokroć zachodzi konieczność zapłacenia weksla, kiedy towar znajduje się jeszcze na cle. Z winem przedstawia się sprawa wprost fantastycznie. Tracimy wiele z powodu niejednostajności typów i zafałszowań. Było wiele sprzyjających okoliczności dla wyeliminowania pośredników i wejście w wymianę bezpośrednią. Mogliśmy wiele wyciągnąć korzyści, eksportując wino Porto w beczkach, zamiast wysyłać je we flaszkach, co ogromnie zwiększa koszty. Spowodowałoby to większe spożycie, a w następstwie większy dopływ pieniędzy do Metropolji, tembardziej, że eksport zagranicę zmniejsza się. Reasumując: konieczną rzeczą jest ze świadomością kroczyć równomiernie z zaznaczającym się postępem Angoli, mając na uwadze rozległe możliwości kolonji i najbliższego rynku Kongo belgijskiego, gdzie znajduje się wielu Portugalczyków. Dlaczego mamy mówić źle o naszych kolonjach, gdy tymczasem cudzoziemcy, więcej rozgarnięci, korzystając z naszego braku zainteresowania i badając kolonję, wyciągają maksimum korzyści".

Drugi głos w tej sprawie podaje „Correio da Manha" z 28/7 r. b. Ujęty w wyjątki brzmi: „Porównując statystyki i cyfry, dochodzi się do smutnych wniosków: handel w kolonjach portugalskich jest prawie w całości w rękach cudzoziemców. Kolonje są portugalskie, ale do nich nic prawie nie eksportujemy... Agenci podróżujący, zwłaszcza francuscy, niemieccy i belgijscy zalewają nasze kolonje swoimi produktami, podczas, gdy handlowe sfery portugalskie nieprzychylne rozsiewają wieści o kolonjach. Kupiec portugalski w kolonjach, mając do rozporządzenia bogaty wybór próbek i ułatwienia w zapłacie, jakie mu oferują cudzoziemcy nie może nie pokusić się o kupno. Naturalnie, powodowany patrjotyzmem, wolałby kupować i sprzedawać towary krajowe. Ale gdzie one są? Portugalscy agenci podróżujący, pojawiają się nielicznie i nie udzielają takich możliwości zapłaty jak cudzoziemcy. Ponadto nasze towary są gorsze od cudzoziemskich [1]) i nie są tańsze... Kupiec nie jest misjonarzem, ani apostołem, który żyje duchem: jest to człowiek, który musi zarobić, nie chcąc zrujnować się niechwalebnie za morzem.

Kontynent afrykański jest szerokim polem działania dla zagranicznego handlu portugalskiego, ale powinni go badać na miejscu ci, którzy mają oczy do patrzenia i mózg do myślenia".

Wytłumaczenie tego dość dziwnego zjawiska, tem dziwniejszego, że Portugalczycy są narodem handlowym, a pomimo to w najlepszej swej kolonji, Angoli, uważanej przez nich za Nową Brazylję, są wyprzedzani przez cudzoziemców, podają nam inne źródła portugalskie. Mianowicie, wśród kupców w Portugalji wytworzyło się pewne zniechęcenie do handlu z Angolą. To zniechęcenie objęło także i część kupców portugalskich w Angoli. Powodem była inflacja, w czasie której silnie wybujała spekulacja naraziła kupców, eksporterów portugalskich na znaczne straty.

Jakkolwiek sprawy walutowe zostały uregulowane, przez założenie „Banco de Angola", t. j. banku emisyjnego (w r. 1923) i „escudo angolano" utrzymał się w kursie bez wahań, to jednak, po zniesieniu zakazu wywożenia gotówki z Angoli, kupcy portugalscy wycofali z handlu w czasie od 1 września 1926 do 31 marca 1927 t. j. w ciągu tylko 6 miesięcy aż 70.500.000 eskudów. Uszczupliło to poważnie handel portugalski, który w kolonji nie rozporządzał nazbyt dużym kapitałem, prowadząc przeważnie handel wymienny.

Podczas gdy odbywał się ów odmarsz kapitału portugalskiego, to równocześnie zaczął napływać do Angoli kapitał obcy, niezrażony porażką kapitału portugalskiego, lecz pełen zaufania do reformy walutowej kolonji. W ciągu owych 6 miesięcy zapoczątkowany napływ obcych kapitałów (belgijskich, angielskich i niemieckich) wynosił tylko 6 milj. eskudów, ale kapitał ten został użyty w znacznej mierze na założenie filij, różnych przedsiębiorstw handlowych, zmodernizowanych faktoryj, będących handlowemi przedstawicielstwami swych zakładów macierzystych. Te biura handlowe (nawet z własnymi składami) utrzymują swych agentów podróżujących, którzy starają się dotrzeć do każdego kupca w głębi kraju. W ten sposób biura są dokładnie poinformowane o miejscowych potrzebach, rzeczywistych zapotrzebowaniach towarów, warunkach rynków miejscowych, upodobaniach ludności, możności sprzedażnej każdego klienta-kupca, jego zdolności płatniczej i t. p. Tego rodzaju organizacja handlowa daje możność zakładom macierzystym, t. j. właściwym eksporterom, niejako bezpośredniego zetknięcia się z kupcami-odbiorcami, stałego odczuwania właściwości i potrzeb angolskiego rynku handlowego, a równocześnie zabezpiecza ich przed niepożądanemi niespodziankami.

FR. ŁYP

[1]) Udzielający wywiadu Dyrektor jest zdania, że towary portugalskie nie są gorsze od cudzoziemskich.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR



Strusie gniazdo.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

FRANCUZI A LOTNICTWO HANDLOWO-KOLONJALNE.

W *„La Quinzaine Coloniale"* opublikowano wynurzenia francuskiego ministra awiacji, odnośnie stanu lotnictwa na użytek handlu z kolonjami. Minister oświadczył, że Francja ma na widoku zaprowadzenie stałych linij lotniczych z kolonjami i że na ten cel figuruje w budżecie jego resortu (na rok 1929) 65 miljonów franków. Przedtem jednakże, zdaniem ministra, lotnictwo handlowe francuskie musi dążyć do utworzenia stałej komunikacji z ważniejszemi stolicami Europy, jak Warszawą, Lizboną, Moskwą i innemi.

Fakt, iż Francja ustanowiła ministerstwo awiacji, świadczy, jak wielką wagę francuzi przywiązują dzisiaj do lotnictwa.

PRZYGOTOWANIA DO MIĘDZYNARODOWEJ WYSTAWY KOLONJALNEJ W PARYŻU.

W roku 1931 odbędzie się w Paryżu na szeroką skalę zakrojona międzynarodowa wystawa kolonjalna.

O rozmiarach tej imprezy, oraz o znaczeniu, jakie do niej przywiązują np. francuzi, świadczy, że już dzisiaj czynione są we Francji poważne przygotowania w tym kierunku.

Przed paru tygodniami prezydent Republiki Francuskiej p. Gaston Doummerque położył pierwszy kamień węgielny pod budowę stałego Muzeum Kolonji w Paryżu. Muzeum to ma być wykończone na rok 1931.

Prasa francuska omawiając tę przyszłą międzynarodową próbę sił w dziedzinie kolonjalnej, przypomina, że Francja jest drugiem z rzędu mocarstwem kolonjalnem.

Z relacji fachowej prasy francuskiej wynika, że na terenach kolonji tego państwa zamieszkuje 60 miljonów mieszkańców, co razem z metropolją stanowi 100 miljonów obywateli Republiki Francuskiej.

Jak wielki wpływ wywierają kolonje na stosunki gospodarcze i polityczne francuskie — uwidoczniają najlepiej niżej podane dane:

1. W roku 1927 obrót handlowy Francji z jej kolonjami wyniósł 14 miljardów franków franc.

2. Eksport francuski do kolonji przewyższył o 2 miljardy import z kolonji do Francji.

3. Z samego tylko Madagaskaru Francja otrzymała w czasie wielkiej wojny za 100 miljonów fr. zł. materjałów do fabrykacji armat i pocisków.

4. 900 tysięcy wojsk kolonjalnych przybyło do Francji, aby walczyć za metropolję.

Na wystawie kolonjalnej w roku 1931 francuzi wykażą niewątpliwie całą tężyznę swej gospodarki kolonjalnej. Aczkolwiek wystawa ta ma się odbyć pod auspicjami międzynarodowemi, to jednak jasnem jest, że dział francuski na wystawie będzie dominujący.

Kto wie, czy wystawa 1931 roku nie będzie odpowiedzią na wystawę Dominjów brytyjskich z roku 1925?

GOSPODARKA ANGLJI W AFRYCE ZACHODNIEJ.

Jak wynika z angielskich zestawień statystycznych za rok 1927 — handel Anglji z jej kolonjami w Afryce zachodniej stale sie wzmaga. Dane te dotyczą następujących kolonij zachodnio-afrykańskich: Nigerji, Gold Coast'u, Sierra Leone i Gambji.

I tak: 1) eksport tych kolonji w roku 1927 wynosił 33.500.000 £

2) import zaś wynosił 32.400.000 £

Jest to poważny plus w porównaniu z rokiem 1926, kiedy eksport z tych kolonij wynosił 32.300.000 £

a import wynosił 26.400.000 £

Świadczy to, że eksport z Anglji do jej kolonij zachodnio-afrykańskich wzmógł się o 23% w porównaniu z rokiem 1926.

Dla uprzytomnienia sobie wartości tych stosunków handlowych w złotych—stwierdzimy, że cyfra importu do kolonij zachodnio-afrykańskich, czyli innemi słowy mówiąc: cyfra eksporu Anglji do tych kolonij wynosiła w roku 1927 sumę około 1.400 miljonów złotych (jeden miljard czterysta miljonów złotych polskich!)

Widzimy więc, że Anglja ze stosunków handlowych z jedną tylko cząstką swych kolonij — ma tak poważny bilans.

WALKA ZE ŚPIĄCZKĄ.

Jak wiadomo, Afryka centralna dotknięta jest plagą śpiączki. Jak dotychczas ludzkość nie wynalazła odpowiedniego środka na zwalczanie tej choroby.

Ostatnio Uniwersytet w Wisconsin wysłał dr. Stratman-Thomasa do Konga belgijskiego w celu przeprowadzenia badań nad śpiączką. Dr. Thomas przypuszcza że środek przeciwko tej chorobie uda mu się wynaleźć przy pomocy pewnych składników arszeniku. Próby swe lekarz ten dokonywać będzie na odpowiednio dobranych objektach ze świata zwierzęcego.

RUCH KOLONJALNY W JAPONJI.

Ruch kolonjalny w Japonji datuje się, jak wiadomo, już oddawna. Dążenia Japonji do opanowania gospodarczego Chin, ich placówki gospodarczo-politeczne w Korei, Kiao-Czao, oraz współudział w koncesjach międzynarodowych w Chinach świadczą wymownie o zamierzeniach japończyków co do kontynentu azjatyckiego. Japońskie zbrojenia na morzu, ich flota handlowa, która w czerwcu r. b. wynosiła 4.110.000 ton — mówią tutaj za siebie.

W dzisiejszym stanie rzeczy wysiłki japońskie zmierzają do gospodarczego wyzyskania wszelkich obszarów; dziś Japonja rozpatruje nawet możliwości eksploatacyjne, w odległej Brazylji.

Kryzys ekonomiczny, jaki ostatnio dotknął Japonję, tembardziej nakazuje tamtejszym sferom gospodarczym szukać rynków zbytu poza imperjum.

Dla zapoczątkowania akcji kolonjalnej — Two rządowe dla ekspansji gospodarczej na wschodzie t. zw. „Toyo Takushoku Kaisha" — wyznaczyło 40 miljonów jen.

Poza interesami, jakie Japonja z natury rzeczy posiada w Azji — oczy japońskiego świata gospodarczego zwróciły się na... Brazylję. Już w roku 1926 przedstawiciele przemysłu japońskiego badali możliwości wyzyskania dla swych celów gospodarczych okolic Amazonki i zapoczątkowania tam kolonizacji japońskiej. Rezultatem tego zainteresowania było utworzenie w roku 1927 dwu kompanij w Brazylji: 1) Kompanja Przemysłowa Amazonki — kierowana przez p. Oishi, która otrzymała od Stanu Amazonki, około Manaos, koncesję na 12.250 akrów, oraz możność wyzyskania dalszych 3.200 000 akr. ziemi. Cały ten teren ma być eksploatowany, tak pod względem przemysłowym, jak i rolniczym przez siły robocze japońskie. 2) Południowo-Amerykańskie T-wo Kolonizacyjne, kierowane przez p. Fukuhara, które otrzymało od Stanu Para 2.450.000 akrów ziemi. Terytorjum to ma być całkowicie skolonizowane przez japończyków, w pierwszym rzędzie przez drobnych rolników, których zadaniem będzie plantacja bawełny, tytoniu i kauczuku.

Niezależnie od wyżej opisanych zdobyczy kolonjalnych japończyków — inny przedstawiciel japońskiego świata finansowego niejaki p. Inouye podróżuje obecnie po Jawie. W wywiadzie udzielonym dziennikowi japońskiemu *„Java Nippo"* oświadczył, że podróż, jaką obecnie odbywa, jest wprawdzie podróżą dla wypoczynku i przyjemności, lecz że mimo to chciałby zorjentować się, w jakim stopniu mogliby japończycy przyczynić się do rozwoju gospodarczego Jawy. Z dalszych wywodów p. Inouye wynika, że duże rezerwy kapitału japońskiego są do rozporządzenia, o ile chodzi o ich ekspansję gospodarczą poza Japonją.

PRODUKCJA SKÓR W AFRYKAŃSKICH KOLONJACH FRANCUSKICH.

Rolnictwo i hodowla zwierząt — oto zasadnicze bogactwa zachodniej Afryki francuskiej.

Według ostatnich danych statystycznych hodowla zwierząt w zachodnio-afrykańskich kolonjach francuskich przedstawia się następująco:

	Ilość
Krów	3.266.000
Owiec	4.200.000
Kóz	5.100.000
Koni	206.000
Osłów	439.000
Wielbłądów	101.000
Świn	115.000.

Eksport zwierząt i skór w roku 1926 był następujący:

		Liczba	Wartość (franków)
Krów	szt.	52.183	18.156.119
Owiec	„	55.793	2.545.925
Kóz	„	7.597	174.800
Koni	„	144	71.395
Osłów	„	246	29.450
Świń	„	308	83.905
Skóry wołowej	kg.	2.381.931	18.805.860
Skóry baraniej	„	209.729	1.606.139
Wełny	„	646.182	4.791.338
Wyrobów skórzanych i futer	„	37.686	1.233.555

Razem wywóz ten przedstawiał wartość 42.264.931 franków.

DZIERŻAWY ROLNE W AUSTRALJI.

Rząd australijski od dłuższego już czasu prowadzi intensywną akcję ściągania do siebie drobnych dzierżawców. Małe zaludnienie tego olbrzymiego kontynentu, niewyzyskane tak pod względem rolniczym jak i przemysłowym obszary australijskie powodują, że olbrzymi ten teren nie jest należycie wykorzystany. To też zarówno metropolja angielska, jak i rząd Australji robią wszystko, aby nakłonić anglików do osiedlania się na roli w Australji.

Dla celów osadniczych utworzono tam specjalną instytucję pod nazwą „Biuro Imigracyjne". Biuro to jest instytucją rządową australijską.

Ze względu na gorący stosunkowo klimat australijski — dzierżawy ustanawiane są tam przeważnie na 3-letnie okresy, z tem, że ci, którzy się zdołają zaklimatyzować, mogą zczasem stać się nawet właścicielami obrabianych przez się działek ziemi.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Dotychczasowa gospodarka rolna Australji — w większości — ogranicza się do hodowli zwierząt, czemu sprzyjają rozległe stepy australijskie. Jednakże uprawa roli jest również możliwa, szczególniej teraz, kiedy rząd federalny tego dominjum robi wszystko, aby rozwinąć rolnictwo. Budowy coraz to nowych szos, linij kolejowych, pomoc pieniężna dla kolonistów — oto środki, któremi pragnie się przyciągnąć ludność rolniczą z innych okolic imperjum.

Sprawa, czy Australja w zupełności nadaje się do osadnictwa europejskiego nie została w praktyce jeszcze należycie zbadana. Klimat australijski odstrasza jeszcze europejczyków, stąd niewielkie, jak dotychczas, zainteresowanie osadnictwem w Australji.

Jakie będą wyniki obecnej akcji rządu australijskiego — zobaczymy. Narazie, jak wiadomo, Australja jest zamknięta dla europejczyków poza anglikami i tylko dopiero po wojnie niewielka fala emigracyjna włoska kieruje się rok rocznie do tej części świata.

PRODUKCJA SKÓRY NA MADAGASKARZE.

Madagaskar odgrywa dzisiaj bardzo poważną rolę, o ile chodzi o produkcję surowej skóry. Przemysł ten rozwija się tam nadzwyczaj szybko.

Przed wojną skóra surowa z Madagaskaru szła przedewszystkiem na rynki Londynu i Hamburga, dzisiaj, rynki te znacznie się rozszerzyły.

Wytwórczość w tym dziale wynosiła w 1909 roku 4.535 ton, a w roku 1926 doszła do 8.065 ton, osiągając, naprzykład, w roku 1923 rekordową cyfrę 10.695 ton.

Obecnymi najpoważniejszymi odbiorcami Madagaskaru w tej branży są Niemcy i Stany Zjednoczone, poza rynkiem francuskim, który również się tam w skórę surową zaopatruje.

PRZEMYSŁ W KOLONJACH.

Panamerykańskie Konsorcjum Naftowe przystępuje do eksploatowania źródeł naftowych na wyspie Armba (Zachodnie Indje Holendr.). Kapitał eksploatacyjny wynosi 15 miljonów dolarów. Produkcja dzienna ma wydawać 7.000 beczek ropy brutto.

ANGOLA I KONGO BELGIJSKIE.

Między rządami belgijskim i portugalskim ma, wg. informacji źródeł niemieckich, przyjść do zawarcia układu gospodarczego. Dwie te kolonje graniczą, jak wiadomo, ze sobą na dużej przestrzeni. O ile chodzi o korzyści, jakie pociągnie za sobą zawarcie w tych sprawach traktatu belgijsko-portugalskiego, to będą one w istocie poważne i dogodne dla obu stron.

Współpraca tych państw na terenie ich kolonij afrykańskich datuje się już nie od dzisiaj. O tej współpracy świadczy znamiennie i ta okoliczność, że państwa te przed paru laty doprowadziły między sobą nawet do poważnej korekty granicy między Kongo a Angolą.

Wykończana obecnie budowa linji kolejowej Benguella — Katanga, wpłynie również znakomicie na podniesienie gospodarczego poziomu południowej części Konga belgijskiego.

„LOKARNO AFRYKAŃSKIE".

Pod tym tytułem zamieściło jedno z kolonjalnych pism niemieckich artykuł, w którym rozważa możliwości zwrotu Niemcom ich b. kolonij afrykańskich.

Intencją artykułu jest zwrócenie uwagi opinji publicznej na konieczność zwrotu niemcom ich przedwojennych kolonij w Afryce. Po roku 1931, w którym ma być przez Ligę Narodów dokonana rewizja mandatów kolonjalnych, artykuł ten dużo sobie obiecuje.

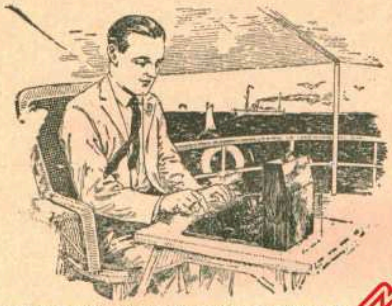
Nie należy zapominać jednakże, że około 10% kolonij niemieckich należy się Polsce z tytułu przynależności ziem polskich do b. Cesarstwa Niemieckiego. Tak w Polsce, jak i zagranicą pamiętać się powinno, że Poznańskie, Pomorze, Śląsk i Gdańsk też przyczyniły się w swoim czasie do ekspansji kolonjalnej Rzeszy. O ile chodzi więc o rewindykacje tych kolonij, to nie w całości Niemcy mogą rościć do nich swe pretensje. O ile zaś chodzi o Locarno Afrykańskie to Polska ma tutaj taki sam głos, jak Niemcy, po pierwsze ze względów wyżej przytoczonych, po drugie, że wyraz Locarno identyfikuje się dzisiaj z pojęciem sprawiedliwości międzynarodowej.

Dr. JAN ROZWADOWSKI

+ + + IDZMY ZA MORZA ! + + +

Na lądzie, — w przestrzeni —
Na morzu, — wszędzie

MAŁY REMINGTON



Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

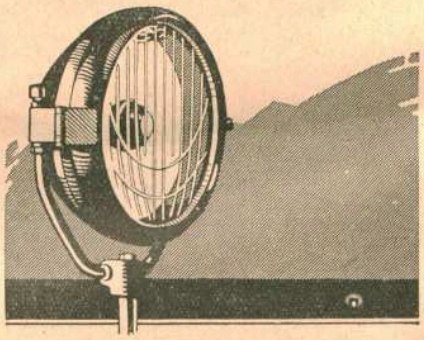
oddaje wierne i niezawodne usługi.
Ułatwia i przyśpiesza wszelką korespondencję.

Tow. BLOCK-BRUN, Sp. Akc.
WARSZAWA — HOTEL BRISTOL

Oddziały: Katowice, Kraków, Lwów, Łódź, Poznań, Wilno, Gdańsk.

XII-IV

ZEISS
REFLEKTORY
do statków, łodzi motorowych i samochodów.



Jeneralna CARL ZEISS JENA Reprezentacja

DOM HANDLOWY J. SEGAŁOWICZ
Warszawa, Szpitalna 3
tel. 54-57 i 55-57.

21-XII.

POLSKI BANK PRZEMYSŁOWY

ODDZIAŁ W GDYNI, UL. ANT. ABRAHAMA

przyjmuje wkłady na rachunki bieżące i na książeczki wkładkowe. Załatwia wszelkie tranzakcje bankowe, kupno i sprzedaż walut, inkaso weksli i t. p.

Zakład Centralny: Lwów, ul. 3 Maja 9.

ODDZIAŁY:

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

770-96.X-XII.

„Morze polskie w obrazach Fr. Szwocha"

Albumy, zawierające 16 odbitek prac malarskich Franciszka Szwocha

do nabycia

w Instytucie Wydawniczym Ligi Morskiej i Rzecznej

Warszawa, Królewska 9 m. 6.

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

20. IX—XII.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

BANK FRANCUSKO-POLSKI

TOWARZYSTWO ANONIMOWE

Kapitał: 50 miljonów Franków

SIEDZIBA — PARYŻ

41, Avenue de l'Opéra

ODDZIAŁY:

WARSZAWA, Czackiego 4
GDAŃSK, Hundegasse 127
Ł Ó D Ź, Piotrkowska 67
KATOWICE, Dyrekcyjna 9

PRZEDSTAWICIELSTWO:

CZĘSTOCHOWA, Piłsudskiego 9

Adres telegraficzny: BAFRAPOLAB

TELEFON: 1199 i 2066

BANQUE FRANCO-POLONAISE

SOCIÉTÉ ANONYME

Capital: 50 Millions de Francs

SIÈGE SOCIAL-PARIS

41, Avenue de l'Opéra

SUCCURSALES:

VARSOVIE, Czackiego 4
DANZIG, Hundegasse 127
Ł Ó D Ź, Piotrkowska 67
KATOWICE, Dyrekcyjna 9

AGENCE:

CZĘSTOCHOWA, Piłsudskiego 9

Télégrammes: BAFRAPOLAB

TÉLÉPHONE: 1199 et 2066

704—144 -XII

Powiatowa Kasa Oszczędności w Pszczynie,

RYNEK

jest Instytucją Pupilarnego Bezpieczeństwa

Przyjmuje:

wkłady oszczędnościowie od 1 zł. w zwyż, w wysokości

za dziennem wypowiedzeniem 7%
za miesięcznem „ 8%
za kwartalnem „ 8½%
za rocznem „ 9%

Udziela: pożyczek na skrypty dłużne oraz pożyczek hipotecznych, wekslowych, lombardowych i t. p. na dogodnych warunkach.

Otwiera: rachunki bieżące.

Konto czekowe P. K. O. Katowice nr. 300.694

Wkłady oszczędnościowe gwarantuje Powiat Pszczyński całym swoim majątkiem i wszystkiemi wpływami podatkowemi.

POWIATOWA KASA OSZCZĘDNOŚCI
PSZCZYNA

707-147-XII-I.

HOTEL CONTINENTAL

GDAŃSK

NAPRZECIWKO DWORCA GŁÓWNEGO

Telefony Nr. 286-51, 263-06

PIERWSZORZĘDNA
WINIARNIA - RESTAURACJA
Znakomita kuchnia

Ceny umiarkowane

POKOJE Z TELEFONAMI, ŁAZIENKĄ I WODĄ PŁYNĄCĄ

Bufet Śniadankowy

UBIKACJA WYSTAWOWA – POKOJE KONFERENCYJNE

839.153 – XII-III-IV-V-VI-VII

Ignacy Fürst

Hajduki Wielkie

IMPORT ZAGRANICZNYCH WIN SPECJALNYCH

HURTOWNY HANDEL WIN

BIURO I PIWNICE: **HAJDUKI WIELKIE, ul. KRAKOWSKA 85**

Oddziały: **Wiedeń, Budapeszt, Mad koło Tokaju, Wrocław**

Własna winnica w Mád koło Tokaju

Własny wolny skład w Mysłowicach

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA GÓRNY ŚLĄSK FIRMY
J. A. BACZEWSKI, LWÓW

Dépot Général E. Rémy Martin & Co., Cognac

Telefon Królewska Huta 317

708-146.XII

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Górnośląskie Towarzystwo Akcyjne

dla przemysłu drzewnego

w Tarnowskich Górach

710-148-XII.

L. ALTMANN

HURTOWNIA ŻELAZA

Założ. w r. 1865.

KATOWICE, RYNEK 11

Telefony Nr. 24. 25. 26.

NAJSTARSZE I NAJWIĘKSZE PRZEDSIĘBIORSTWO, PROWADZĄCE WYROBY HUT ŻELAZNYCH I METALOWYCH WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

STALE WIELKI WYBÓR I SKŁAD W NARZĘDZIACH I PRZYBORACH

dla kopalń, hut, warsztatów maszynowych i elektrycznych. Maszyny do obróbki metali. Aparaty i części składowe do autog. spawania i cięcia metali. Beagid. Żelazo, blacha, dźwigary, rury. Metale, artykuły budowlane. Przybory do gazu, wodociągów i kanalizacji. Żarówki „Osram". Okucia budowlane.

Skład naczyń i narzędzi domowych i kuchennych.

419-143-XII.

Dyrekcja Kopalń Księcia Pszczyńskiego

ul. Powstańców 46 KATOWICE ul. Powstańców 46

TELEFON NR. 666, 667, 668, 669, 701, 790, 2496. ADRES DLA DEPESZ: PLESSERGRUBEN KATOWICE

WĘGIEL KAMIENNY

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Z KOPALŃ: KSIĄŻĘ-MARIA MURCKI, SZYBY „BÖER" KOSTUCHNA, SZYBY PIAST LĘDZINY, ZJEDN. BRADE-KSIĄŻĄTKO BRADA, ZJEDN. ALEKSANDER, ŁAZISKA.

ORGANIZACJE SPRZEDAŻY DLA WĘGLA:

W KRAJU:

1. **LWÓW:** Dyrekcja Kopalń Księcia Pszczyńskiego, Biuro Sprzedaży: Plac Halicki 15.
2. **WARSZAWA:** Pszczyńskie Towarzystwo Handlowe, Natolińska 13.
3. **BYDGOSZCZ:** Unitas, Sp. z ogr. odp., ul. Chodkiewicza 19.
4. **KALISZ:** Unitas, Sp. z ogr. odp., ul. Kolejowa.
5. **ŁÓDŹ:** Unitas, Sp. z ogr. odp., ul. Węglowa 8.
6. **POZNAŃ:** Unitas, Sp. z ogr. odp., ul. Przemysłowa 21.
7. **STRZAŁKOWO:** Unitas, Sp. z ogr. odp.

ZAGRANICĄ:

1. **BRESLAU:** Oberschlesische Kohlenhandelsgesellschaft Fürst von Pless, Schweidnitzer Stadtgraben 28, i filje w:
2. **LIEGNITZ:** Sophienstrasse 1.
3. **BUDAPESZT:** V. Szabadsagter 6.
4. **PRAGA II:** Plesser Kohlenverkauf G. m. b. H., Vaclavske nam. 53.
5. **WIEN:** Plesser Kohlenhandelsgesellschaft m. b. H., Linke Wienzeile 52.
6. **GDAŃSK:** Baltische Kohlenhandelsgesellschaft m. b. H., Krebsmarkt 2/3

706 — 142 — XII

GE-TE-WE

Górnośląskie Towarzystwo Węglowe

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

KATOWICE

UL. MICKIEWICZA 36 UL. MICKIEWICZA 36

BIURO SPRZEDAŻY KONCERNU WĘGLOWEGO GIESCHE SPÓŁKA AKCYJNA

DZIAŁY:

Węgiel kopalń Giesche i Cleophas i wyroby porcelanowe fabryki Giesche

FABRYKA PORCELANY SP. AKC. DAWN. CZUDAY

ODDZIAŁY Z WŁASNYMI SKŁADAMI:

Warszawa—Marszałkowska 137, Tel. 221-87

Bydgoszcz—Dworcowa 54, Tel. 668. Łódź—Węglowa 7b, Tel. 35-36

712 — 145 — XII

100-

WYDAWNICTWA MORSKIE

NAKŁADEM
INSTYTUTU WYDAWNICZEGO
SZKOŁY MORSKIEJ
w TCZEWIE (Pomorze)

WYSZŁY:

		zł.
K. Bielski.	Mechanika teoretyczna . . .	16.—
„	Prawidła wykonywania rysunków maszynowych.	1.—
St. Dłuski.	Dewiacja kompasu	5.20
A. Garnuszewski.	Budowa okrętu I.	4.55
„	Teorja okrętu.	4.25
A. Hryniewiecki.	Zarys meteorologji	5.20
G. Kański.	Opisowy kurs Locji	6.50
„	Streszczony kurs praktyki morskiej	5.20
A. Ledóchowski.	Kurs nawigacji. (Wyd. 2-gie). .	6.50
„	Astronomja żeglarska. . . .	7.—
HANDEL morski w praktyce		5.—
INFORMATOR dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej		3.—

.....

Podręczniki te można nabywać albo wprost w Instytucie Wydawniczym Szkoły Morskiej (Tczew, Pomorze — konto P.K.O. № 39.602)

albo w Głównej Księgarni Wojskowej (Warszawa, Nowy-Świat 69).

34.—IX—XII

Dlaczego Pani prenumeruje tygodnik p. t.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA"

BO:

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA" ogłasza utwory najznakomitszych piór literackich, jak: Marji Dąbrowskiej, Zofji Nałkowskiej, Marji Kuncewiczówny, Kazimiery Iłłakowiczówny, Magdaleny Samozwaniec, J. Wielopolskiej, M. Pawlikowskiej, M. Niklewiczowej i t. d.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA", przy współudziale najwybitniejszych działaczek społecznych porusza najżywotniejsze zagadnienia, o których każda inteligentna kobieta wiedzieć powinna.

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

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

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

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA" dodaje bezpłatnie prenumeratorom dwutygodnik p. t. *„Start"* poświęcony sprawom hygieny i sportów kobiecych.

Prenumerata ze wszystkimi dodatkami:

kwartalnie — 14 zł. wraz z przesyłką pocztową,

MIESIĘCZNIE — 5 ZŁ.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI:

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

9.—IV—XII

INSTYTUT WYDAWNICZY
LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

poleca następujące książki i broszury:

	Cena
J. Borowik — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego	zł. —.50
Dr. Fr. Bujak — Dziejowe znaczenie morza.	„ —.50
Kazimierz Demel — Narzędzia i metody łowu ryb.	„ —.95
Miljoner z Detroit — Czy chcesz zostać bogatym?	„ —.20
F. Rostkowski — 6 lat polskiej polityki handlowo-morskiej.	„ —.50
F. Rostkowski — Państwo a żegluga i jej rentowność.	„ —.50
F. Rostkowski — Realny program twórczej pracy Polski na morzu.	„ —.50
Inż. Al. Rylke — Morze — nowy teren pracy dla robotnika polskiego.	„ —.20
Edward Słoński — Zaślubiny Polski z morzem. zł. 1 w opr.	„ 1.50
Józef Szczepański — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk.	zł. —.50
Józef Szczepański—Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej.	„ —.50
F. Trzepałko — Wskazówki dla wycieczek turystycznych z biegiem rzek.	„ —.30
Adam Uziembło — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu.	„ —.50
Adam Uziembło — Liga Morska i Rzeczna w r. 1927.	„ —.50
Adam Uziembło — Praca Polski nad morzem.	„ —.50
St. Wojciechowski — Flota handlowa w Polsce.	„ —.50
Marjusz Zaruski — Na yachcie „Witeź"	„ 1.50

Do nabycia w księgarniach i w Instytucie Wydawniczym L. M. i R. w Warszawie, ul. Królewska nr. 9. m. 6.

Uwaga: Instytut Wydawniczy L. M. i R. wysyła wymienione książki i broszury za zaliczeniem pocztowem, dodając do ich ceny koszty przesyłki.

Przy większych zamówieniach — rabat.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl