

CENA 1.20 ZŁ.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.

Z dodatkiem „PJONIER KOLONJALNY” w tekście

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



GDAŃSK

GRUDZIEŃ

1929 r.

ZESZYT 12.

NA GWIAZDKĘ!

NA GWIAZDKĘ!

G R A

„BITWA MORSKA”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



DREDNOUT 2 	PANCERNIK 1 	PANCERNIK 1 	KRĄŻOWNIK 2 	KRĄŻOWNIK 2 	KRĄŻOWNIK 2
KONTR-TORP 4 	KONTR-TORP 4 	KONTR-TORP 4 	TORPEDOWIEC 3 	TORPEDOWIEC 3 	TORPEDOWIEC 3
TORPEDOWIEC 3 	TORPEDOWIEC 3 	ŁÓDŻ PODWODNA 1 	ŁÓDŻ PODWODNA 1 	TRAULER 2 	TRAULER 2
TRAULER 2 	TRANSPORT. 1 				

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

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

Wydawnictwo i Skład Główny:

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

Spieszcie się z zamówieniami!!!

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

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ RZECZNEJ

Nr. 12.

Warszawa, grudzień 1929 r.

Rok VI.

TREŚĆ NUMERU: 1. Potrzeba kontrofensywy — H. T.; 2. Gdynia — miasto portowe — Inż. St. Łęgowski; 3. Aktualne zadania naszych dróg wodnych, cz. I — T. T.; 4. Port w kraju bez morza — S. R.; 5. Pod Jutlandem (Nowela) — Jim Paker; oraz bogata kronika. — PIONIER KOLONIALNY. 6. Komitet walki o kolonie; 7. Ekspedycja do Angoli — Wrażenia i spostrzeżenia (Zakończenie) — Franciszek Łyp; 8. Do kogo należy Antarktyda? — P. Ordyński; 9. Pierwsza książka o Angoli — Henryk Tetzlaff; 10. Przegląd Kolonialny — Dr. Jan Rozwadowski; 11. Kronika Kolonialna. 21 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

POTRZEBA KONTROFENZYWY

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

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

Do walki otwartej przeciw Polsce, przeciw Jej niepodległości, wystąpić nie mogą. Inne są dzisiaj czasy. Hasła imperjalistyczne nie mają dzisiaj popularności na świecie. Dlatego walczą z obecnym stanem rzeczy perfidnie. Wysuwane są hasła gospodarczej natury, czyni się karkołomne ewolucje umysłowe celem udowodnienia braku praw ze strony Polski do posiadania ziem pomorskich, był czas, kiedy próbowano udowodnić, że dostęp do morza jest dla

Polski kłopotliwym podarkiem, którego nie potrafi Ona należyście wyzyskać. Montuje się wielki aparat propagandy antypolskiej, mobilizuje się zastępy publicystów i uczonych, byle tylko wmówić w opinię świata fakt rzekomej krzywdy Niemiec.

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

Stąd płynie rozpaczliwe natężenie ataków przeciw nieublaganie rosnącej potędze polskiej.

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

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

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

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

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

Spółeczeństwo nasze naogół zagadnienia morza nie zna. Reaguje gorąco i odruchowo na dźwięk tego słowa „morze“, które nabrało w ostatnich latach magicznego znaczenia w Polsce,

ale istoty zagadnień najczęściej nie rozumie. Poprostu nie uświadamia sobie należycie, jak głęboko i jak daleko zachodzi związek między jego życiem codziennem a temi zagadnieniami. I tutaj prasa ma nader wdzięczne zadanie wychowawcze. Wykrzesać z mas tę świadomość znaczenia morza, nauczyć patrzeć na nie nietylko pod kątem widzenia sentymentu, ale także zdrowej myśli gospodarczej — to zadanie tak pierwszorzędnego

doniosłości, że nie zawahamy się stwierdzić, iż powodzenie tej akcji wychowawczej stanowić będzie o lepszej przyszłości Polski.

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

H. T.

GDYNIA — MIASTO PORTOWE

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

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

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

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

Prócz wyżej wymienionych gmachów miasto urządziło kanalizację i wodociągi, te ostatnie na Oksywiu są już czynne, a w śródmieściu wraz z kanalizacją jeszcze w tym roku będą uruchomione; poza tem urządzono szereg ulic i przeprowadzono na nich oświetlenie. W r. 1927/28 zgórą 2.000.000, w r. 1928/29 zgórą 4.000.000, a w r. 1929/30 zgórą 2.000.000 wydatkowano na wyżej wymienione inwestycje. Pozatem przewidziana jest budowa gmachu straży ogniowej na Oksywiu, budowa przytułku dla starców i kalek, ochronki i szpitala, dom ludowy z salą teatralną i od-

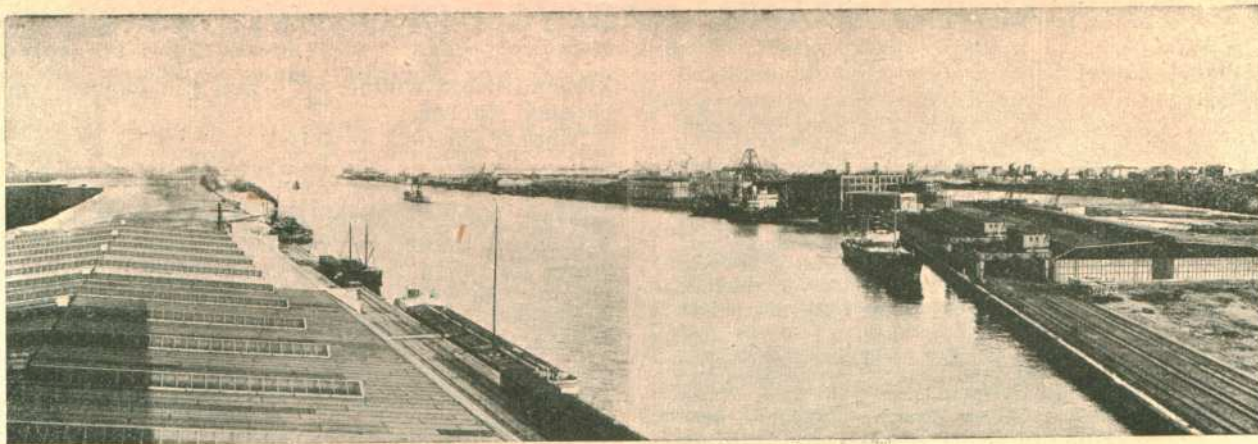
czytawą, budowa łaźni, lokalu klubowego z biblioteką oraz hali targowej. Ponadto uruchomiono przedsiębiorstwo autobusowe, posiadające narazie 6 dużych autobusów. Uruchomiono dalej tabor miejski do czyszczenia ulic. Wreszcie są projektowane stadjon, boisko tenisowe, pawilon turystyczno-kąpieliskowy. W jakim czasie wymienione projekty, przewidziane w budżecie 1929/30, dadzą się zrealizować, w chwili obecnej nie da się jeszcze przewidzieć. Ustawa o rozbudowie miasta z dnia 1.6.1927 (Dz. U. R. P. 51 ex 27) w znacznym stopniu przyczyniła się do ożywienia ruchu budowlanego, pokrywając w 30 proc. środkami Banku Gospodarstwa Krajowego budownictwo prywatne.

*

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



Wnętrze gdyńskiego autobusa.



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

Wartość majątku miejskiego wynosiła w tym okresie 4.507.600 zł., długi 6.565.024 zł., budżet zwyczajny opiewał na sumę 1.523.924,01 zł., a budżet nadzwyczajny na sumę 7.029.003,75 zł. Kredyty, udzielone miastu przez Bank Gospodarstwa Krajowego, osiągnęły sumę 6.440.000 zł.

Organizacja miasta po uchwaleniu Rady Ministrów z dnia 10 lutego 1926 r. obejmuje urząd burmistrza i magistrat, składający się z dwóch członków. Do magistratu wchodzi: 1) Wydział ogólny z komisjami: a) budowlaną, b) elektrowni, c) opieki społecznej, d) badania cen, e) rewizyjną; 2) Miejski Urząd Policji; 3) Główna Kasa Miejska. Poza tem utworzono Komitet Rozbudowy Miasta oraz Urząd Rozjemczy dla spraw najmu. W roku 1927 magistrat zwiększa się do 6 osób, komisja budowlana zamienia się na Miejski Urząd Budowlany. Powołuje się do życia Radę Szkolną i dwie nowe komisje podatkową i klimatyczną. W r. 1928 magistrat ustępuje, Rada Ministrów rozwiązuje Radę Miejską, funkcje jej obejmuje Wojewódzka Izba Pomorska. Następują nowe wybory. Magistrat nowy ma już 3 wydziały: I. Wydział Administracyjny (dawniej Ogólny) z referatami: a) osobowym i ogólnym; b) Opieki Społecznej, Kultury i Sztuki, ognio-wym, ubezpieczeń i policyjnym, c) wojskowym; II. Wydział Finansowo-Gospodarczy z referatami: a) finansowym, b) podatkowym i egzekucyjnym; III. Wydział Techniczny z referatami: a) policji budowlanej, b) budownictwa miejskiego, c) rozbudowy miasta, d) podziemny, e) elektrotechniczny, f) mierniczy.

Komisje zostały częściowo zniesione. W roku 1929 wydziela się Gdynia na mocy uchwały Rady Ministrów z dn. 11.1.29 r. (Dz. U. R. P. 4-29, poz. 35) z powiatu i tworzy miasto wydzielone. W tym roku tworzy się dalsze 4 wydziały. IV. Inwestycyjno-budowlany. V. Turystyczno-kapeli-skowy. VI. Zdrowia i Opieki Społecznej. VII. Urząd Stanu Cywilnego. Magistrat składa się nadal z 6-ciu osób. Jako instytucję przejściową utworzono stanowisko specjalnego delegata Rządu, który miał uporządkować finansową gospodarkę miasta i umożliwić racjonalną dalszą rozbudowę miasta. Z chwilą mianowania dotychczasowego delegata komi-sarycznym prezydentem miasta, Urząd ten został skasowany.

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

Bankowość stopniowo coraz więcej zwraca uwagę na Gdynię. I tak w roku 1926 powstał w Gdyni Oddział Banku Gospodarstwa Krajowego, który wkrótce przeniesie się do własnego pięknego gmachu. W r. 1927 utworzono w Gdyni Oddział Banku Rolnego, który również już przystąpił do budowy własnego gmachu.

Bank Polski od kilku miesięcy urzęduje już we własnym monumentalnym gmachu. Poza tem w Gdyni pracuje kilka oddziałów prywatnych banków, jak: Kaszubskiego, Polskiego Banku Przemysłowego i innych. Handlowych przedsiębiorstw w Gdyni szybko przybywa. W r. 1919 było ich 7, w r. 1927 było ich 53, w r. 1929 było ich 259. To samo dzieje się z przedsiębiorstwami przemysłowymi, których w r. 1919 było 5, w r. 1927 — 71, w r. 1929 — 175. Przedsiębiorstw o charakterze portowym jest w Gdyni: 5 przedsiębiorstw zaopatrywania statków, 3 towarzystwa żeglugowe, 5 towarzystw transportowych i 11 biur maklerskich. Konsulatów Gdynia posiada narazie 3, a mianowicie: francuski, szwedzki i norweski. W przygotowaniu są dalsze.

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

INŻ. ST. ŁĘGOWSKI

AKTUALNE ZADANIA NASZYCH DRÓG WODNYCH

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

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

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

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

WSTĘP.

NAJBARDZIEJ UPOŚLEDZONA DZIEDZINA.

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

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

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

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

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

kraj na drogi wodne, — o tem nie wiemy i nie chcemy słuchać.

Nieprzyjemnie... i wstyd!

*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gdy wywóz węgla koleją wzrośnie, wzrośnie i ten haracz.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Widzimy to na przykładzie Gdyni, lub energicznej rozbudowy szos.

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

*

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

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

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

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

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

*

Nie będziemy tu mówili wiele o regulacji Wisły.

Konieczność wykonania tej roboty przyznają wszyscy. Należy mieć na uwadze, że wykonanie

tego zadania wymaga systematycznej energicznej pracy w ciągu dziesiątków lat.

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

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

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

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

Wymienimy tu niektóre z nich.

1. KANAŁ WARTA — GOPŁO.

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

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

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

Kanał Warta — Jez.

 Pątnowskie 12 km. (dla statków 600 t.)

Jeziora Pątnowskie,

 Mikorzyńskie i Ślesińskie 14 km.

Kanał Jez. Ślesińskie — Jez. Gopło 10 km.

Jez. Gopło 25 km.

Istniejący kanał G.

 Notecki 88 km. (w tem 10 km. jezior)

Istniejący kanał

 Bydgoski 15 km.

Ogółem 162 km.

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

Projekt ten został już opracowany szczegółowo przez Min. R. P. Kosztorys wynosi 13.000.000 zł., czyli, licząc na całą długość linii, po 200.000 zł. za km. Mniej, niż koszty jednotorowej drogi żelaznej!

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

Pod względem ekonomicznym kanał Warta — Gopło ma dwojakie znaczenie:

1) Miejscowe.

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

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

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

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

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

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

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

Dla wyższych klas ładunków różnice będą znacznie większe.

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

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

Biorąc za podstawę statystykę przewozów kolejowych z r. 1927 i przyjmując, że ładunki z miejscowości położonych nad Wartą i kanałem Warta — Gopło, w wypadkach, gdzie przewóz wodą będzie tańszy — częściowo (t. j. nie więcej, niż 10—25% obecnych ładunków kolejowych z tych miejscowości) przejdą na wodę — otrzymano, jako rezultat szczegółowej kalkulacji dla kilkudziesięciu stacyj, sumę tych ładunków przeszło 600 000 ton, z czego 120 000 ton do Gdańska i 40 000 ton z Gdańska.

Porównywniac, według kategorii ładunków, jaką oszczędność otrzymuje się dzięki drodze wodnej, — otrzymano przy wskazanej ilości ładunków sumę przeszło 4 000 000 zł., jako korzyść gospodarczą, którą rocznie będzie dawał kanał w ruchu miejscowym, przyczem 9/10 tej sumy przypada na miejscowości Poznańskiego.

Myto przy tym ruchu, licząc w zależności od klasy od 0,5 do 4 gr. za t-km., przyniosłoby około 900 000 zł. — co, po odjęciu na koszty utrzymania drogi 300 000 zł. daje zysku 600 000 zł.

Jako poboczną korzyść wykonania kanału Warta — Gopło należy wskazać, że przewidziane w projekcie obniżenie poziomu jeziora Patnowskiego i innych pozwoli na osuszenie ok. 7 000 ha zabagnionych terenów w nizinie Kramskiej i innych, znacznie zwiększając ich wartość i wydajność.

*

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

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

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

Węgiel szedł więc kolejną 450 km. i wodą 200 km.

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

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

Należy jednak przyjąć pod uwagę, że wewnętrzna droga wodna nie kończy się w Gdańsku.

Idzie ona przez Nogat, zatokę Fryską i Pregolę do Niemna. Odległość drogą wodną z Konina do Kłajpedy wyniesie 600 km. do Kowna 730 km.

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

Taryfa okrętowa z Gdańska do Kłajpedy wynosiła w r. 1927 od tony 5 sh, czyli 10,70 zł. Ponieważ zaś koszty przeladunku wynosiły w Gdańsku 3,15 zł., a w Tczewie 2 zł. — w Koninie zaś, przy stałym poziomie kanału, nie wyniosą więcej, niż 1 zł. — więc koszty przewozu węgla z Konina do Kłajpedy berlinką, czy z Gdańska do Kłajpedy okrętem — będą równe.

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

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

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

W każdym razie należy mieć na uwadze, że 13 000 000 zł. inwestowane w budowę kanału Warta — Gopło, wystarczą, by dać początek wywozowi węgla drogą wodną.

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

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

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

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

2. KANAŁ WĘGLOWY

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

W r. 1920—25 opracowało M. R. P. projekt kanału Węglowego ze Śląska przez Częstochowę, Łódź do Łęczycy, skąd jedna odnoga szła do Konina a stąd kanałem Warta — Gopło i kanałem Górnonoteckim do Wisły. Drugie ramie miało iść z Łęczycy ku Warszawie.

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

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

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

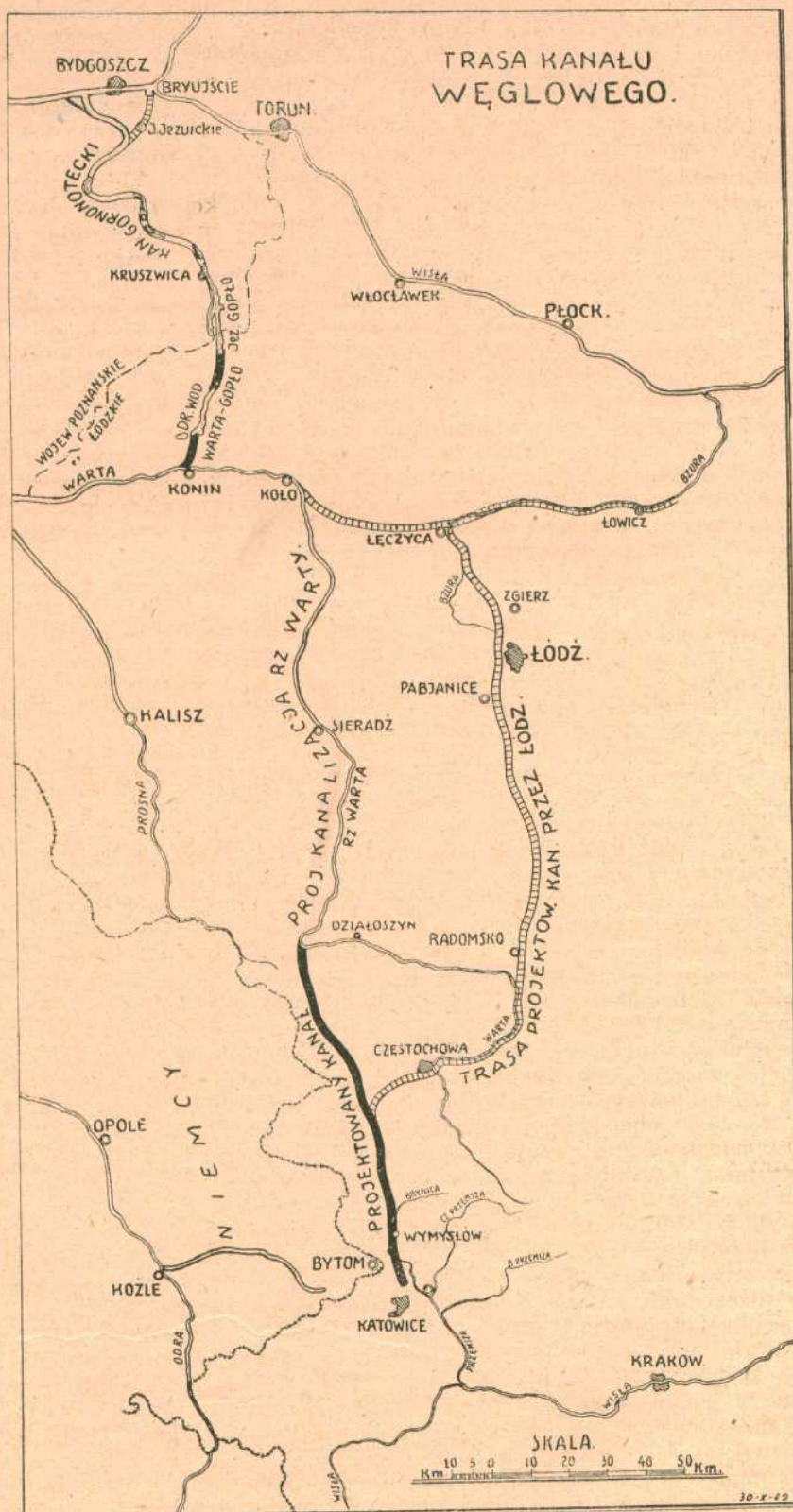
Kanał od Wymysłowa do Warty	90 km.
Skanalizowana Warta	152 km.
Droga wodna Warta — Gopło — Wisła	162 km (ew. 145 km.)
Razem	404 km. (ew. 387 km.)

w razie sprostowania kanału G. Noteckiego).

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

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

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



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

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

Łącznie z kosztami budowy kanału Warta — Gopło, — droga wodna Warta — Wisła, od Działoszyna do Brdyjścia o długości 300 km., wymaga wydatku około 100.000.000 złotych.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. SZTUCZNE ZASILANIE WISŁY.

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

normalny (215-dniowy)	522 m ³ sek.
minimalny	216 m ³ sek.
maksymalny	9000 m ³ sek.

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

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

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

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

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

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

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

W ostatnich czasach w Niemczech zbudowano szereg zbiorników o ogólnej objętości 200.000.000 m³ dla zasilania Odry.

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

U nas w ostatnich czasach wysunięty został projekt wielkiego zbiornika, o pojemności 500.000.000 m³ na grupie jezior na Polesiu w okolicy Włodawy (jez. Świtez i inne) na prawym brzegu Bugu. Powierzchnia tego zbiornika wyniesie ok. 140 km², z czego 65 km² przypada na jeziora, reszta — przeważnie na bagna.

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

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

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

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

Należy tu jeszcze dodać, że aczkolwiek projektowane w Karpatach zbiorniki (w Porąbce i inne) będą nader pożyteczne i mogą zwiększyć ogólny

*) Szczegółowsze dane w sprawie urządzenia zbiornika koło Włodawy umieszczono w Nr. Nr. 9 i 10 „Czasopisma Technicznego” z r. 1929 w artykule inż. T. Tillinger’a „Sztuczne zasilanie Wisły”.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



rozporządzalny dla zasilania Wisły zapas wody, — to jednak trzeba przyjąć pod uwagę, że zbiorniki te są stosunkowo niewielkie i drogie (Porąbka 30.000.000 m³, koszt 20.000.000 zł.) i że ich głównym przeznaczeniem jest zabezpieczenie od powodzi. Z reguły więc powinny stać one puste, i zaraz po napełnieniu — być opróżnianymi, bez względu na te lub inne potrzeby żeglugi na Wiśle. Wobec tego wielki zbiornik, przeznaczony jedynie dla zasilania rzeki w czasach niskich stanów, — jest niezbędny.

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

(Dok. nast.)

T. T.

PORT W KRAJU BEZ MORZA

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

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

Bratislava (po niemiecku Pressburg, po węgiersku Pozsony) jest miastem pięknego, szlachetnego baroku. Całe prawie śródmieście, pełne starych, wężowych uliczek, posiada dużo ładnych i charakterystycznych budynków w tym stylu. Hełm starej wieży św. Michała, wspaniały pałac prymasowski, w którym zawarto pokój

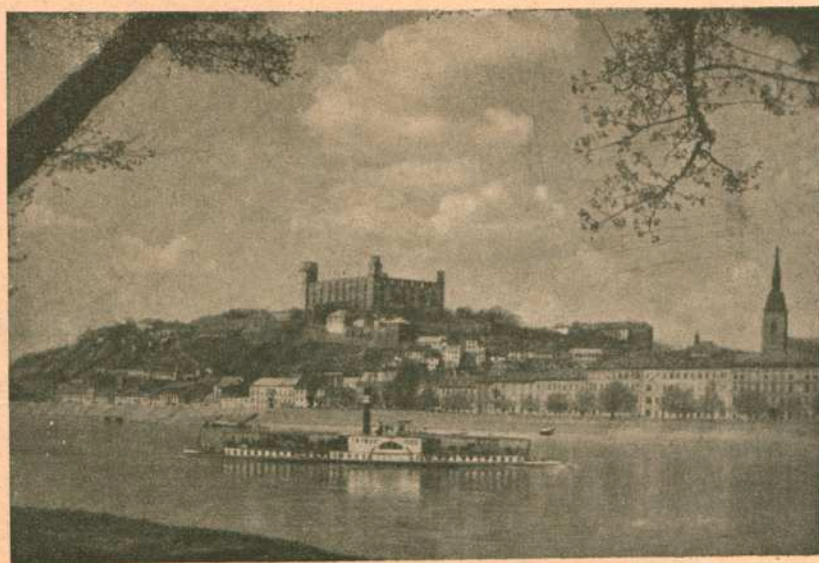
pressburski, liczne kościoły, nawet pałac ks. Sulkowskiego koło katedry, reprezentują godnie barok. Gotycka jest tylko katedra ze zmienioną później brzydką wieżą i gotycki jest stary, ponury gmach ratusza, gdzie mieści się wcale zajmujące muzeum miejskie. Z różnych stron wzgórza zamkowego widać całe miasto, jak na dłoni, przecięte od południa szeroką wstęgą modrego Dunaju. Jedyną arterią komunikacyjną, łączącą miasto z przeciwnym brzegiem Dunaju, jest wspaniały, żelazny most, przez który przechodzi kolej i tramwaj. Należy zaznaczyć, że pod Bratislavą Dunaj rozgałęzia się na dwie części: na wielki Dunaj i na mały Dunaj, który, łącząc się pod Komarnem z wielkim Dunajem, tworzy dużą wyspę o długości około 70 kilometrów, a szerokości około 20 kilometrów, zwaną „Wielkim Ostrowem Żyt-

nim”, która jest najurodzajniejszą częścią Słowacji.

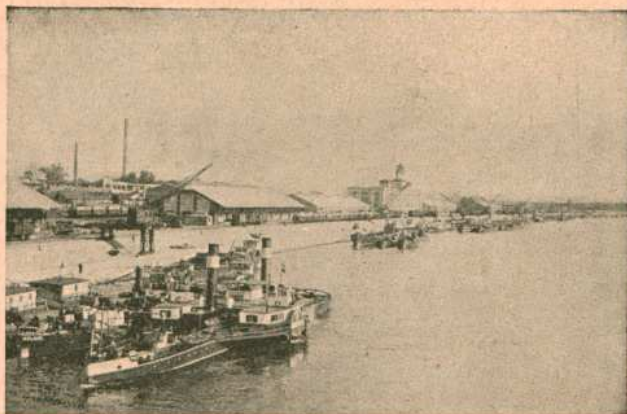
W południowo-wschodniej części Dunaju, w odległości kilometry od centrum miasta, widnieją zdala rozległe budynki i magazyny portu bratisławskiego.

Cała długość wybrzeża portowego wynosi 3.530 metrów. Użytek wodny portu obejmuje obszar 25.2 hektarów. Port składa się z dwóch wykopanych sztucznie basenów, przedzielonych wybudowanym kamiennym wybrzeżem, długości 1.600 metrów. Całkowita powierzchnia portowego obszaru, łącznie z budynkami, magazynami, składami i urządzeniami kolejowymi wynosi 752 ha, przyczem baseny portowe, jak również port na zewnątrz rzeki, mogą pomieścić 370 statków.

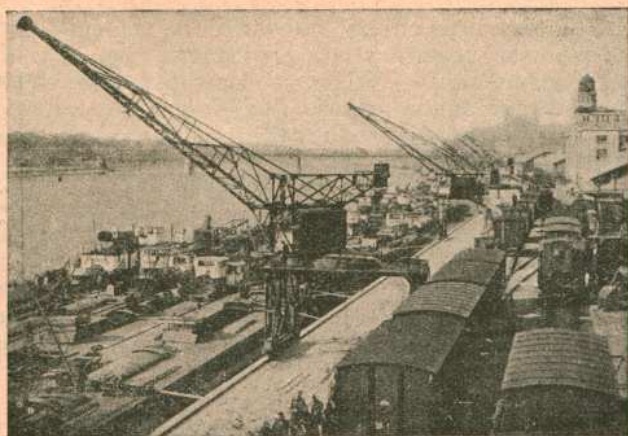
Port bratisławski posiada dołą 13 magazynów, opatrzonych rampami, pod które mogą podjechać towarowe wagony, przy-



Zamek w Bratislavie.



Port w Bratislavie. Urządzenia portowe.



Wschodnia część portu w Bratislavie.

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

Port posiada oczywiście własną kanalizację, wodociągi, oświetlenie elektryczne i własną sieć

kolejową, której długość wraz z kolejami dojazdowymi wynosi 42 kilometry. Wydatki inwestycyjne na port bratisławski do końca roku 1928 wynoszą 90 milionów koron czeskich.

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

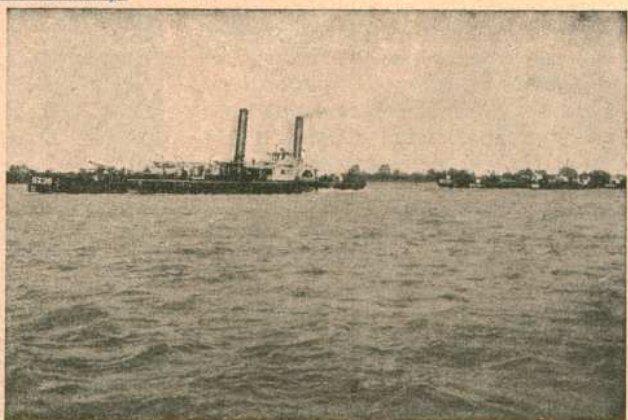
Według statystyki, prowadzonej w porcie, towarów importowanych do Polski przez Bratisławę w roku 1928 wysłano ogółem 2.988.074 kg, z czego tytoniu 1.227.098 kg, suszonych śliwek 1.586.631 kg, powidła 20.895 kg, wina 7.778 kg, smarów 10.000 kg, i t. d.

Natomiast towarów, eksportowanych z Polski, przeszło przez

port bratisławski znacznie więcej, bo 34.540.218 kg, z czego żelaznych towarów 4.136.158 kg, sukna 115.871, tekstylnych towarów 384.344 kg, chemikaljów 67.673 kg, soli 1.300.000 kg, parafiny 20.320 kg, rudy cynkowej 3.221.750 kg, polnych plonów 41 tys. kg, ubrań 96.396 kg, benzyny 15.000 kg, węgla 22.962.500 kg, koksu 1.968.000 kg, skór i sierści 8.870 kg i różnych innych towarów 4.136 kg.

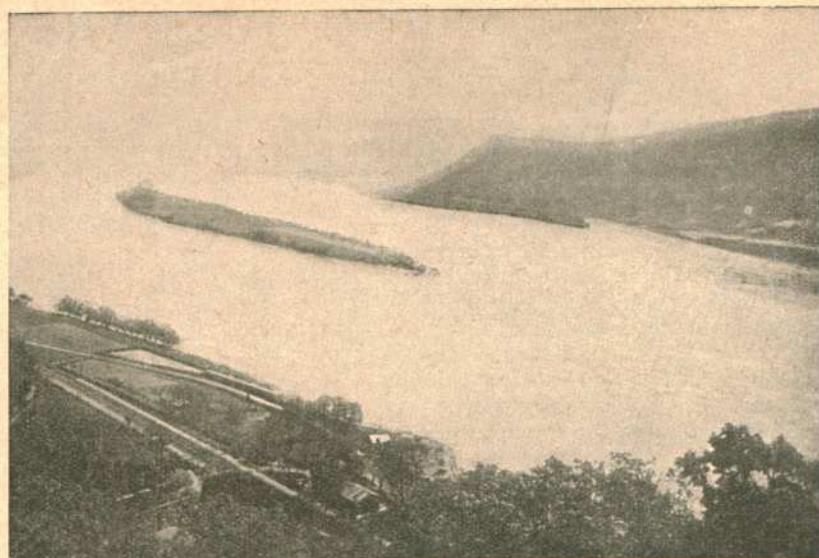
Chcąc zrozumieć znaczenie portu bratisławskiego, należy wyjaśnić, że Czechosłowacja, jako kraj pozbawiony morza, uważała za swój obowiązek i potrzebę państwową wykorzystać żeglugę na Dunaju na odcinku długości 172 kilometrów, tworzącym naturalną granicę między Czechosłowacją a Austrią i Węgrami, pomimo,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

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Holowniki na Dunaju.

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



Widok na Dunaj i wyspę Helemba.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



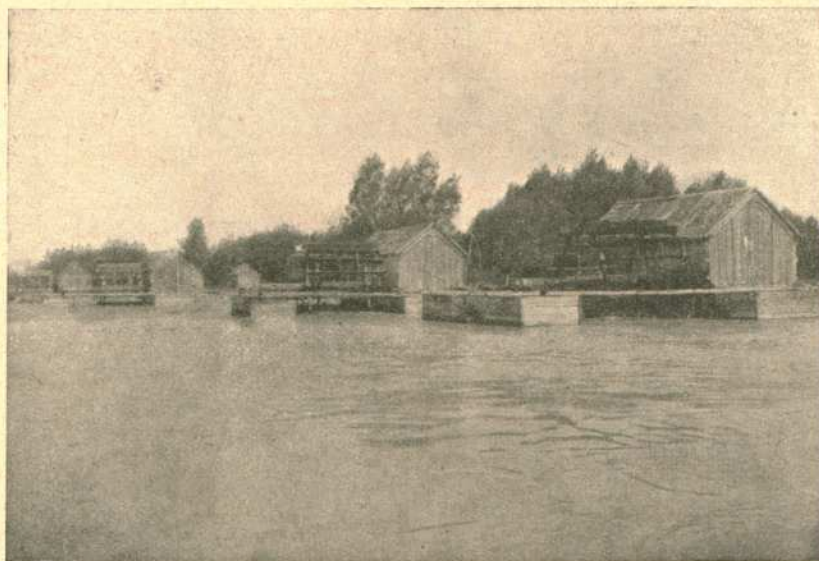
zaopatrując całą żeglugę na czechosłowackim Dunaju

Przez port w Komarnie przechodzi również dużo towarów polskich. Oto niektóre dane, dotyczące wywozu polskiego węgla przez ten port. W r. 1920 wywieziono 228.882 ton węgla, 12.544 ton koksu i 4 876 ton brykietów. W r. 1927 wywieziono 416.615 ton węgla i 12.219 ton koksu, w roku 1928 wywieziono 522.175 ton węgla, 14.772 ton koksu i 652 ton brykietów. Wywóz węgla czechosłowackiego i niemieckiego przez ten port jest znacznie mniejszy, niż polskiego, bo w r. 1928 wywieziono węgla niemieckiego 1.125 ton i koksu niemieckiego 24.778

ton, węgla zaś czechosłowackiego 7.338 ton i koksu czechosłowackiego 37.624 ton. Ogółem przez port ten przewieziono w 1928 r. 608.604 ton węgla i koksu, z czego polskiego węgla, koksu i brykietów 537.577 ton.

Dla ułatwienia żeglugi na Dunaju między Bratisławą a Komarnem założono z dużym nakładem kosztów wodny telefon, obsługiwany przez 15 stacyj, które dają relacje o stanie wody.

Podobnie jak u nas w Poznaniu i we Lwowie, w Bratisławie co roku odbywają się międzynarodowe targi dunajskie (w r. 1929 od 25 sierpnia do 5 września). Plac wystawowy znajduje się w porcie. Targi obejmują 15 grup przemysłu, łącznie z wystawą szkół zawodowych, urządzaną przez Ministerstwo Oświaty, celem okazania postępu i nowych zdobyczy w przemyśle szklarskim, garncarskim, drzewnym, zabawkowym i biżuteryjnym. Targi te cieszą się dużym powodzeniem i jako wystawcy biorą w nich udział prawie wszystkie narody europejskie, a nawet Afryka, Chile, Indje, Kanada i t. d. Przeglądając przewodnik po targach z 1928 r., znalazłem tylko 2 polskie nazwiska wystawców: Bugajskiego w Katowicach, który wystawił rzemienie i inż. Spizy z Krakowa, który pokazał drożdże. Jak na Polskę, to za mało. Przecież jesteśmy najbliższym sąsiadem Czechosłowacji i swego przemysłu nie potrzelić jej się wstydzić, jak to dowiodła P. W. K. w Poznaniu. S. R.



Młyny wodne w Doborgaz.

POD JUTLANDEM

(NOWELA)

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



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

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

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

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

Przedział kierownictwa maszyn, skąd ujarzmiano owe kilkadziesiąt tysięcy koni parowych, nadających olbrzymiemu okrętowi chyżość pośpiesznego pociągu, — był to duży poprzeczny tunel, którego jedną ścianę obejmowały przyrządy kierownicze: kółka, dźwignie, manometry, wskaźniki, zegary. W środku, nawprost wielkiej tarczy telegrafu maszynowego, mieściło się wysokie siodełko, na którym właśnie siedział Clark, obejmu-

jąc wzrokiem cały przedział. Sześciu pomocników uwijało się nieco niżej, a w górze po żelaznej galerji przechadzał się dyżurny inżynier, niby kapitan oddzielnego okrętu.

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

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

Chłopiec miał rozpaczać, wziął się odrazu do dzieła: postanowił poprostu stać się sławny. Gdzież łatwiejsza droga do sławy, jak nie w marynarce? James wstąpił do szkoły podoficerów-mechaników i uczył się gorliwie. Odbił kilka podróży, zdo-

był dużo wiedzy i doświadczenia. awansował. Ambicją jego było zostać oficerem, bo sądził, że to już wystarczy, aby Daisy zgodziła się na małżeństwo. Widywali się od czasu do czasu i dziewczyna dość wdzięcznym okiem patrzyła na przystojnego i zgrabnego marynarza. James za każdym razem przywoził jej egzotyczne podarki, czasami nawet dosyć cenne. Daisy odpłacała mu drobnymi upominkami, przebywała chętnie w jego towarzystwie, ale oddawna zapomniała o małżeństwie. Jako, ona — gwiazda całej trupy, miała zostać żoną jakiegoś tam mechanika. Nigdy!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Była godzina 18 m. 30, kiedy James Clark poczuł dwa uderzenia. Najprzód lżejsze, zaraz po-

tem drugie silniejsze. W chwilę później ogłuszający huk wstrząsnął całym okrętem. Wszysko wokół zawirowało, poczęła rozległ się brzęk tłuczonego szkła i światło elektryczne zgasło. Świeciły tylko nafofosoryzowane tarcze manometrów. W mdłym ich blasku widać było biegających tu i ówdzie ludzi. Wyszadzone ze swego siodełka James, ogłuszony i potłuczony, znalazł się na stałowej podłodze przedziału, która nagle przyjęła skośne położenie. Włączyć światło ratunkowe! — rozległ się głos inżyniera. James pobiegł ku drzwiom, ale w tejże chwili poczuł, że brodzi w wodzie. Całe jej strumienie wlewały się przez tuby wentylatorów, przesiąkały pod ścianami, ciekły wzdłuż tablic kontrolujących. Nachylenie podłogi stawało się coraz większe, tak że James musiał się ucześcić jakiejś klamry. Kilku marynarzy przebiegło po galerji. Nagle podłoga stała się ścianą, a ściana podłogą. Woda z pluskiem przelewała się z kąta w kąt.

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

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

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

¹⁾ Historyczne.

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

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

* * *

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

zbawcy, odpowiedział tylko wzruszeniem ramion.

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

James leżał na swym szpitalnym łóżu i cierpiał strasznie. Skomplikowane zabiegi chirurgiczne nie były w stanie uratować mu życia. Mimo starań lekarzy, śmierć stała się u niego mechaniką.

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

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

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

Krzyk Daisy (ona to była bowiem) usłyszano zapewne na drugim brzegu Tamizy. Cały szpital zbiegł się do sali, w której leżał James. Ale surowy rozkaz dyżurnego lekarza, wnet usunął ciekawych. Nawet ko-

mandor cofnął się dyskretnie, upewniwszy się wprzód, że Daisy staraniem dwóch pielęgniarek, przyszła już do siebie.

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

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

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

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

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

Czas już zmodernizować trochę naszego Johna Bull'a.

— Nie mówmy o polityce — wtrącił trzeci — mamy wiosnę, czas jest piękny, mówmy lepiej o kobietach. Jak wam się zdaje, czy ta wczorajsza naprawdę tak się przejęła śmiercią tego biedaka? — Mój drogi, — odparł starszy ranga lekarz, — widać że nie znasz kobiet! — chodziło o to, czy Clark umrze, czy nie, bo i tak by zań za mąż nie wyszła. Ale obawiała się, że śmierć jego stanie na przeszkodzie jej szczęściu. Czy kto

z was czytał „Historję Komiczną” Anatola France’a? Tak moi drodzy, kobiety potrafią być niezrównanymi egoistkami, a najciekawsze to, że wcale tego nie spostrzegają. Ta rozpaczła, bo czuła, że wyrzuty sumienia nie dadzą jej spokojnie poślubić Reuthera, nie przyszło jej jednak do głowy, że biedny Clark, gdyby żył, cierpiałby stokroć więcej. Wtedy uważałaby to za naturalny bieg rzeczy. Kobiety lubią, aby się dla nich poświęcać, rzadko kiedy jednak potrafią takie poświęcenie oce-

nić. Ale uspokójcie się moi panowie. Ona i tak o nim zapomni. Życie ludzkie jest obecnie bardzo mało warte!

* * *

Ślub komandora barona Reuthera z Daisy Barratt, odbył się w listopadzie tegoż roku w Opactwie Westminster'skim. Panna młoda wyglądała uroczonie i była niezwykle wesółą i ożywioną. Wszyscy zazdrościli komandorowi tak pięknej i rozkosznej żony...

JIM POKER

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

KRONIKA

GDYNIA I WYBRZEŻE

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

Gdynia zajmuje obecnie, jeśli chodzi o przeładunek towarów 5 miejsce wśród portów na Bałtyku. Niedawno założona stocznia otrzymuje coraz więcej zleceń, co świadczy również o dobrym rozwoju portu. M. inn. stocznia buduje obecnie łodzie motorowe według własnych planów. Pierwsza łódź motorowa była typu ślizgowca (dla żeglugi na rzekach). Wymiary jej 7,50 m. długości, 2 m. szerokości, zanurzenie 0,40 m. Stocznia zamierza opatentować ten typ łodzi.

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

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

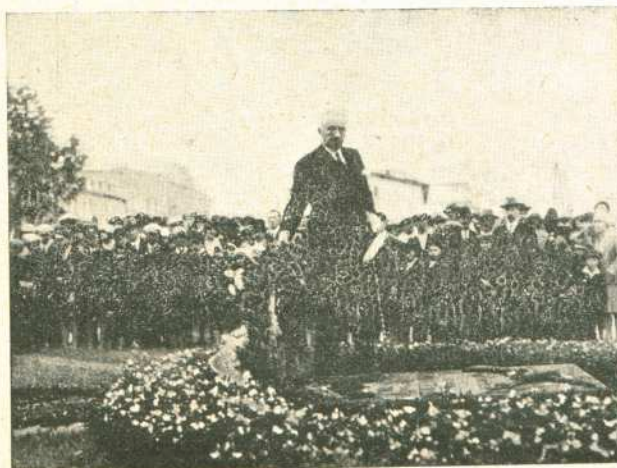
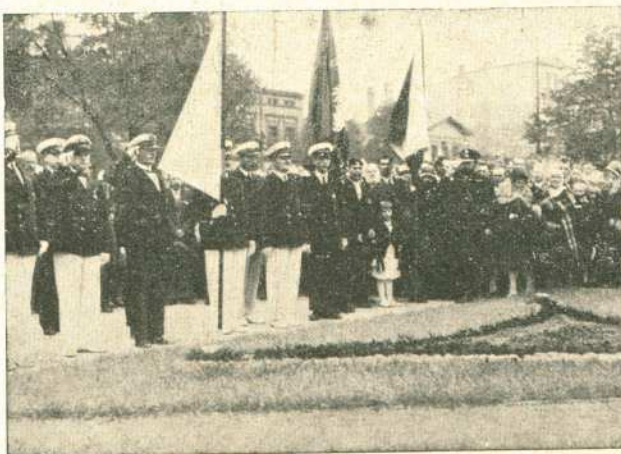
BEZPOŚREDNIE LINIE ŻEGLUGOWE DO FRANCJI I Z PORTAMI WSCHODNIEGO BAŁTYKU. — „Żegluga Polska” rozpoczęła przygotowa-

nia do otwarcia bezpośredniej linii pasażerskiej i towarowej między Polską a Francją, oraz między Polską a portami wschodniego Bałtyku.

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

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

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



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

KONTYNGENTY IMPORTOWE DLA

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

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

GDĄŃSK

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

OŻYWIENIE OBROTÓW GDĄŃSKA Z POŁUDNIOWĄ AMERYKĄ. — Między Gdańskiem a Południową Ameryką utrzymuje stałą komunikację linia „Finlandja - Południowa Ameryka”. Zaznacza się ostatnio znaczne ożywienie obrotów na tej linii. M. inn. w połowie grudnia ekspeduje tow. Bergenske parowiec jugosłowiański „Izgled” z ładunkiem 2.000 standardów drzewa do Buenos Aires. Jest to tak duży ładunek drzewa, jaki od dawna już nie opuścił portu gdańskiego.

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

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

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

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

LOTWA

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

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

LOTEWSKIE RYBOLÓWSTWO MORSKIE. — Według informacji wydziału rybackiego Ministerstwa Rolnictwa tegoroczne połowy morskie były pomyślne, z wyjątkiem libawskiej strefy rybackiej. Szczególnie dobre rezultaty dały połowy lososia, które w tym roku były większe o 70 proc. od połowów zeszłorocznych. Również polów się jest o 100 proc., węgorzy o 50 proc. większy od połowów zeszłorocznych.

ZATONIECIE STATKU LOTEWSKIEGO. — Pisma donoszą o tajemniczym dramacie, jaki rozegrał się na pełnym morzu.

Kilku rybaków z wyspy Langeland napotkało na pełnym morzu mniej więcej o dwie godziny drogi od Bogenkamp zatopiony statek lotewski, z którego wystawały nad powierzchnię morza tylko maszty. Załoga jednego z niemieckich parowców, która wrak przeszukała, znalazła pod pokładem zwłoki kapitana i pierwszego oficera. Kapitan miał na głowie dużą dziurę, zaś gardło pierwszego oficera było przecięte. Dalej stwierdzono, że na statku musiała się znajdować jakaś

kobieta, kilkoro dzieci i 3—4 mężczyzn, którzy opuścili prawdopodobnie statek na jednej z łodzi ratunkowych.

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

FINLANDJA

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

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

SZWECJA

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

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

DANJA

POMOC RZĄDOWA DLA RYBAKÓW DUNSKICH. — Jak donosi „Nordisk Havfiskeri Tidsskrift” rybakom duńskim przyznana została pożyczka w wysokości 2,5 milionów koron, z funduszy państwowych na zakup statków rybackich, remont starszych jednostek i odnowienie motorów. Poza tem przyznano 813 pożyczek na sumę 386 tysięcy koron na powiększenie kapitałów obrotowych dla rybaków oraz 201.000 koron dla rybaków towarzyszących kredytowych. Do 31 maja r. b. wypłacono rybakom 4,5 milionów koron z pieniędzy państwowych.

Z CAŁEGO ŚWIATA

PRZELADUNEK W RÓŻNYCH PORTACH. — Zestawione zostały już dane statystyczne, dotyczące przeladunku towarów w różnych portach w miesiącu sierpniu r.b. Przeladowano w przywozie i w wywozie: w Bremie — 580.200 ton (łącznie z portami Wetzery), w Hamburgu 2.704.541 ton (łącznie z Harburgiem, Altoną i Wilhelmsburgiem), w Rotterdamie 3.707.303 ton (łącznie z 2,7 milj. ton towarów, idących tranzytem), w Antwerpii — 3.470.205 ton (łącznie z wymianą towarów z portami wewnętrznymi), w Gdańsku 709.580 ton (w tem 528.173 t. węgla), w Gdyni 242.143 ton.

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

Żałoga rozbitego statku została uratowana.

NOWA BULGARSKA LINJA OKRĘTOWA. — „Bulgarskie towarzystwo żegluga handlowej”, jedyne poważniejsze przedsiębiorstwo Bułgarii, w którym państwo jest zaangażowane w znacznym stopniu, zamierza zakupić dwa nowe parowce, które mają stanąć do pracy na świeżo planowanej regularnej linii między Warną a Amsterdamem.

PORÓWNIANIE WYDATKÓW NA MARYNARKE WOJENNĄ. — „France Militaire” drukuje następujące zestawienie obecnych wydatków na marynarkę wojenną poszczególnych państw: Stany Zjednoczone 9 miljard. franków

Anglia 7 „ „ „

Japonia 4,5 „ „ „

Francja 2,5 „ „ „

Włochy 1,5 „ „ „

Polska 0,0175 „ „ „ !!!

ROZBROJENIE.

Następująca tabelka ilustruje rozbrojenie Anglii na morzu, dotychczas przeprowadzone:

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

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

KŁOPOTY SHIPPING BOARD. — Stany Zjednoczone zbudowały w czasie ostatniej wojny dla potrzeb transporto-

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

RÓŻNE

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

W wydatkach nadzwyczajnych przeznaczono: na rozbudowę floty handlowej — 3.075.460 zł., rozbudowę bazy morskiej floty rybackiej — 250.000, rozbudowę m. Gdyni — 500.000 zł. W wydatkach Urzędu Morskiego w Gdyni (23.627.673 zł.) przewidziano m. inn. na rozbudowę portu helskiego 250.000 zł., budowę składów śledziowych 250.000 zł., budowę portu gdyńskiego 14.050.000, urządzenia portowe i wykup gruntów 7.500.000 zł. W budżecie Morskiego Urzędu Rybackiego (400.000 zł.), na budowę schroniska dla statków rybackich na otwartym Bałtyku przeznaczono 300.000 zł. i na zasilki zwrotne na zorganizowanie polowów na pełnym morzu 100.000 zł. Wreszcie w dziale Szkoły Morskiej prelimitowano 1.200.000 zł. na dalszą budowę i urządzenie gmachu Szkoły Morskiej w Gdyni i 100.000 na pomoce naukowe i koszty sprowadzenia do Gdyni nowego statku szkolnego „Pomorz”. Poza tem przewidziana jest dopłata do P. P. „Żegluga Polska” na pokrycie straty bilansowej zł. 827.027.

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

Po stronie dochodów budżetu morskiego figuruje suma 5.669.822 zł.



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

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

AKADEMICKI KURS DLA DZIENNIKARZY O POMORZU

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

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

Przewidziane są 22 następujące wykłady:

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

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

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

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

KSIAŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

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

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

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

Słownik stanowi pierwszą próbę wydawnictwa tego rodzaju w języku polskim, zakrojonego na miarę podobnych wydawnictw w Europie Zachodniej, jak np. „Vom Kiel zum Flaggenknopf” kpt. Paascha. Praca została wykonana zbiorowo przez przedstawicieli marynarki wojennej

i handlowej, szkolnictwa morskiego, sportów wodnych oraz filologów. Wśród współpracowników spotyka się nazwiska gen. Zaruskiego, kpt. dypl. mar. Stoklasy, inż. Garnuszewskiego oraz prof. Kryńskiego i prof. Kleczkowskiego. Słownik przedstawia się wzorowo, zarówno co do treści, jak i co do formy oraz wyglądu zewnętrznego. Można mieć jedynie parę drobnych zastrzeżeń, co do niektórych terminów w dziale rodzajów statków, np. „regularnik” na oznaczenie ang. liner, franc. navire de service regulier, a niem. regelmaessiger Fahrer, lub „przygodnik” odpowiadający pojęciu ang. tramp, franc. navire marchand d'aventure (tramp) i niem. Tramp.

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

INŻ. W. HUBERT.

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

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

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

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

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

Jest to pierwsza tego rodzaju publikacja polska.

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

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



OSTATNIA NOWOŚĆ Z LITERATURY ŻEGLARSKIEJ SAM JEDEN NAOKOŁO ŚWIATA ŻAGLOWCEM J. SLOCUMA



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

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

Z jednakowym napięciem czytają ją dorośli i młodzież. Przekład L. Szwykowski.

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

Stanowi przepiękny podarunek gwiazdkowy.

Cena 5,50 zł.

NA SKŁADZIE W GŁÓWNEJ KSIĘGARNI WOJSKOWEJ

Warszawa, ul. Nowy-Świat Nr. 69.

Poza tem w każdej większej księgarni.

PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

SEKCIAMER

KOMITET WALKI O KOLONJE

Jesteśmy w przededniu roku 1930.

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

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

W całym szeregu opracowanych memoriałów, broszur, artykułów dziennikarskich, odczytów i konferencji Liga Morska i Rieczna w sposób dostateczny umotywowwała i uargumentowała konieczność posiadania przez Polskę własnych kolonii.

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

„Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Riecznej, odbyty w Poznaniu w dniu 21 i 22 września 1929 r., stwierdza i uchwała: 1) Rzeczpospolita Polska posiada bezsporny tytuł prawny do uzyskania przynajmniej jednej z b. kolonii poniemieckich, uzasadniony samą przynależnością dzisiejszych Ziemi Zachodnich Rzeczypospolitej do b. cesarstwa niemieckiego, oraz świadczeniami podatkowymi i służbą w b. wojskach kolonialnych niemieckich, które to świadczenia Polacy z Poznania,

Pomorza i Śląska ponosili przy tworzeniu b. dominium kolonialnego niemieckiego; 2) zwrócić się do Rządu Rzeczypospolitej o natychmiastowe podjęcie oficjalnych kroków na terenie międzynarodowym, celem przyznania Polsce przy rewizji mandatów kolonialnych w 1931 r. słusznie się nam należącej części b. kolonii niemieckich. Wystąpienie to jest należycie umotywowane materialem, popartym przez rezolucje, które podpisało około 100 tysięcy ludzi; 3) brać pod uwagę te tylko kolonie i kraje zamorskie dla naszego masowego osadnictwa rolnego, które dają wychodźtwa naszemu gwarancję: dobrobytu gospodarczego, zdrowotnego i kulturalnego”.

Rezolucja ta określa podstawę prawną-formalną i merytoryczną, na której opierają się idee kolonialne Ligi Morskiej i Riecznej.

Propaganda kolonialna, podjęta przez Ligę Morską i Rieczną trafiła na grunt podatny wśród najszerzych mas społeczeństwa polskiego, wywołując jednocześnie głośnie i przychylne (poza Niemcami) echo w prasie krajów zachodniej Europy.

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

Jednakże każda sprawa, każde zagadnienie, wysłuchane na terenie międzynarodowym, ażeby mogło osiągnąć mniejszy albo większy stopień realizacji,

musi być poparte przez zdecydowaną, niedopuszczającą żadnych wątpliwości i odchyłeń opinię społeczną.

Dotychczas wyrazicielem opinii społecznej w sprawach kolonialnych była Liga Morska i Rieczna. Opinię tę Liga będzie reprezentowała i nadal. Jednakże idea kolonialna jest tak doniosłej wagi i termin przystąpienia do praktycznej realizacji tej idei jest tak bliski, że Liga Morska i Rieczna w porozumieniu z pokrewnymi i zainteresowanymi organizacjami społecznymi uznała za wskazane i konieczne natychmiastowe powołanie do życia specjalnego organu społecznego, który będzie miał za zadanie przygotowywanie gruntu, niezbędnego dla przeprowadzenia praktycznej realizacji haseł kolonialnych i wykonanie wszystkich prac wstępnych, związanych z realizacją tych haseł.

Organem takim będzie Komitet Walki o Kolonie.

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

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

pagandę kolonialną, w najszer-
szych warstwach społecznych,
skoncentrować w tym względzie
opinię publiczną i tę skoncen-

trowaną opinię przedłożyć sfe-
rom oficjalnym, które w danym
wypadku przed wszczęciem ja-
kiejkolwiek akcji kolonialnej

muszą mieć za sobą zdecydowa-
ną wolę społeczeństwa.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



EKSPEDYCJA DO ANGOLI

(WRAŻENIA I SPOSTRZEŻENIA)

I znów jestem w Lobito. Wra-
cam do Polski z bogatym mate-
riałem, ujętym w sprawozdanie¹⁾
z wyników ekspedycji, która na
wysokim płaskowyżu Angoli spę-
dziła pięć miesięcy — z tego dwa
w porze deszczowej, a trzy w po-
rze suchej — zwiedziła ponad 40
plantacyj i gospodarstw, prze-
była samochodami 3600 km., ko-
leją 1140 km., a pieszo, przy o-
glądaniu plantacyj napewno ze
400 km.

Jest już początek lipca. W Lo-
bito, nad którym w porze gorącej
dwa razy „przetacza się” słońce
(ujmując sprawę obrazowo, jak-
kolwiek nie naukowo) w wę-
drówce ku zwrotnikowi Kozio-
rożca, panuje teraz pora chłodna,
a więc w dzień miłe ciepło, a no-
cą przejmujący chłód. Teraz do-
piero odczuwa się tutaj działanie
zimnego prądu, płynącego z po-
łudnia i ochładzającego całe wy-
brzeże Angoli. Tak będzie aż do
września, ale już w październi-
ku pojawiają się nieznosne upały
i trwać będą bez przerwy do
końca kwietnia.

Mimo wszystko jakaż jednak
jest różnica pomiędzy Lobito a
Huambo, leżącym na wysokim

¹⁾ Obszerne sprawozdanie jest obec-
nie w druku i ukaże się nakładem Nau-
kowego Instytutu Emigracyjnego.

płaskowyżu. Tam, na wyżynte
o 426 km. odległości od wybrzeża
(koleją) ciepłota nigdy nie jest
wyższa, aniżeli w Paranie, gdzie
tylu osiadło polskich kolonistów
i codziennie stają do pracy w po-
lu. Tam na wyżynie niema ani
wiosny, ani jesieni, ani zimy,
lecz jest tylko lato — cały rok
lato. Siedm miesięcy padają desz-
cze, codziennie godzinę, dwie,
najwyżej trzy, a potem przez
pięć miesięcy jest przepiękna po-
goda, w czasie której ani kropla
deszczu nie spadnie na ziemię. A
mimo to w ciągu całego okresu
posuchy woda jest we wszyst-
kich potokach i rzekach. Czini
to wrażenie, jakgdyby natura
przezornością kierowana umyśl-
nie zgromadziła zapasy wody w
ziemi i dopiero, gdy brak jest
deszczu, stale i powoli wydziela
tyle wody, ile potrzeba dla utrzy-
mania ciągłości wegetacji.

„Joao Belo” należy do Comp.
Colonial de Navegação i jest pię-
knym statkiem portugalskim. Na
nim powracam. Gdy nocą wybie-
gam na przód okrętu i wpatruję
się w pogodne, gwiaździste niebo,
wówczas wszystkie przebyte
wrażenia odżywają w mej pamię-
ci. Analizuję, to znów syntezuję
me spostrzeżenia i stale przycho-
dzę do wniosku, że wysoki płas-
kowyż Angoli nadaje się w zu-

pełności dla osadnictwa polskie-
go, jako teren stałego zamieszka-
nia. Możliwości rolnicze są na
nim rozliczne. Można albo pro-
wadzić zwykłe gospodarstwo na
sposób europejski, uprawiając
żyto, pszenicę, fasolę, ziemniaki i
warzywa, albo można założyć
plantację kawy, bananów, ana-
nasów, szałwu, można założyć sa-
dy pomarańczowe lub cytryno-
we. Można także prowadzić go-
sposdarstwo kombinowane, t. j.
zbożowo-kawowe, można wresz-
cie zająć się wyłącznie hodowlą
bydła rogatego lub owiec, czy też
założyć sobie pasiekę lub zająć
się hodowlą jedwabników.

O zbyt produktów niema żad-
nej obawy. Gdyby wysoki płas-
kowyż swą wytwórczością rolną
starał się zaspokoić tylko zapo-
trzebowanie portów angolskich,
wszystkich statków do nich za-
wijających i popyt do krajów e-
uropejskich, to zapewne rolnicy
nie mogliby nastarczyć płodów
swej produkcji. A cóż dopiero
mówić o nowym rynku, który
dla Angoli otwiera się za rok, gdy
będzie ukończona linia kolejowa
z Lobito, przez wysoki płasko-
wyż w głąb Afryki. Rynkiem
tym jest Katanga w Kongo Bel-
gijskim. Już od wielu lat po-
wstają tam kopalnie, głównie rud
miedzi, a ponadto rud cyny, wę-



Angola. Tereny przewidziane pod przyszłe osadnictwo
polskie.



Angola. Ogród warzywny.

Fot. J. Chmielewski.



Angola. Stado bydła rasowego.

Fot. J. Chmielewski.



Miejskowa rasa owiec.

Fot. J. Chmielewski.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



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

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

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

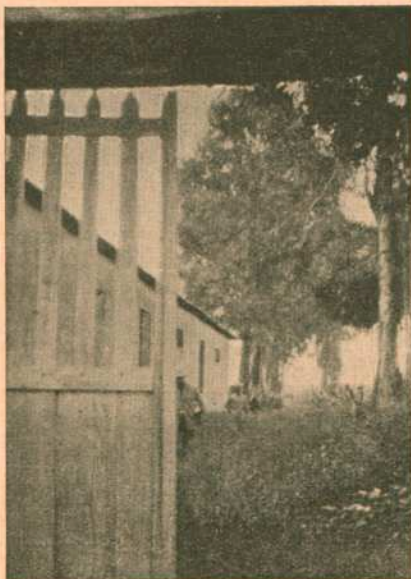
Dla gospodarczych interesów Polski, osadnictwo polskie w An-

goli może mieć duże znaczenie przy odpowiedniej orientacji w jej praktycznym zastosowaniu. Polskie plantacje w Angoli mogą dostarczyć Polsce przede wszystkim kawy, włókna sisalu, tytoniu oraz ziarn rycynusu i sezamu. Równocześnie polscy osadnicy mogą być odbiorcami wyrobów polskiego przemysłu. Jeśli czeskosłowackie towary mogły już wejść na rynek angielski, pomimo, że ani jednego Czesosłowaka niema w Angoli, to tembardziej mogą tam wejść polskie towary, gdy będzie polska kolonizacja. Rzecz cała jest realna i cała kombinacja importowo-eksportowa jest tem łatwiejsza, że może rozwijać się stopniowo w miarę rozpoczynającej się kolonizacji i produkcji plantacyj. Donio-

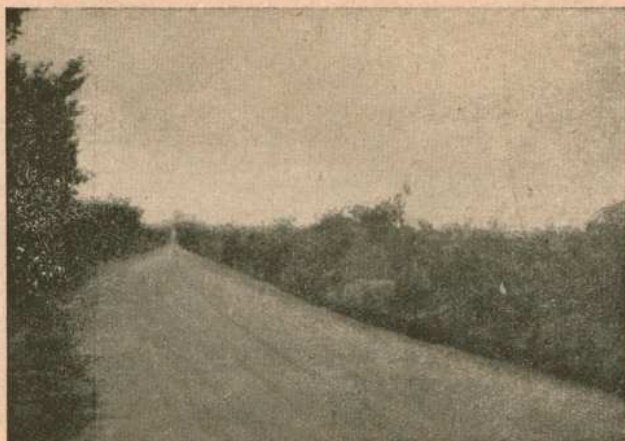
słe znaczenie może mieć także i dla naszej żeglugi, dla której przedłużenie kursu statków do Angoli z towarami polskimi i po produkty dla Polski, zapewne nie nastręczy trudności, gdyż np. statki tow. „Chargeurs Reunis”, utrzymujące komunikację między Gdynią a Ameryką Południową, zachodzą już w drodze powrotnej do Dakaru.

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

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



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



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



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

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

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

Do warunków naturalnych, zapewniających prowadzenie przedsięwzięcia, dołącza się sympatja, jaką cieszą się Polacy wśród Portugalczyków. Jakkolwiek ekspedycja miała charakter ściśle prywatny, to pomimo tego zainteresowanie nią było żywe w Lizbonie, skąd ekspedycja wyjechała z oficjalnymi poleceniami do władz angolskich. W ciągu całego pobytu w Anglii, władze portugalskie odnosiły się do ekspedycji z prawdziwą przychyl-

nością, ułatwiając jej badania i służąc informacjami.

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

Znane im są także sprawy litewsko - polskie, komentowane przez nich przychylnie dla Polski. Również znają treść artykułów w pismach francuskich, nieprzychylnych polskim emigrantom we Francji, omawiających przestępstwa Polaków na gruncie francuskim. Artykuły te uważane są za przesadę i omawiane są

przychylnie dla Polaków, tembardziej, że podobne wycieczki są w pismach francuskich skierowane także do Portugalczyków, których imigracja do Francji osiągnęła — podobno około 150 tys.

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

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

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

FRANCISZEK LYP.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



DO KOGO NALEŻY ANTARKTYDA?

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

„Najmłodsza” część świata, daleka Antarktyda, która dotychczas służyła jedynie jako teren zgodnej współpracy śmiółków wszystkich narodowości nad badaniem niedostępnych, zawalonych lodem obszarów, stała się

przedmiotem sporu pomiędzy Wielką Brytanią a Stanami Zjednoczonymi Ameryki, sporu, wynikłego na ile tytułu własności do tych narazie zupełnie nieużytecznych ziem.

Niezgoda powstała z powodu ogłoszenia przez znakomitego lotnika amerykańskiego, komandora Byrda, wszystkich odkrytych przez niego na Antarktydzie

ziem, jako posiadłości amerykańskich. W odpowiedzi na to Anglia, wychodząc z założenia, że Antarktyda, będąc położona wśród wód angielskich, do niej należy, — wystosowała do Stanów Zjednoczonych notę protestującą. Amerykanom znowu, jak widać, nie bardzo się spieszy z rezygnacją ze zdobytych terytoriów.

W związku z tym zatargiem,

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

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

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

W latach 1838—1843 wśród lodów południa znajdują się trzy ekspedycje naukowe. Amerykańska wyprawa Wilkesa płynąca na południe od Afryki, natknęła się na wybrzeże, ciągnące się parę tysięcy kilometrów: nosi ono dotychczas imię kierownika tej wyprawy. Francuska wyprawa pod wodzą Dumont d'Urville przywiozła wiadomości o ziemi Ludwika Filipa na wielkim półwyspie Zachodniej Antarktydy. Rewelacyjne natomiast były wyniki świetnie w środku technicznie wyposażonej wyprawy angielskiej pod dowództwem słynnego już wówczas badacza mórz północnych, Jamesa Rossa: odkrycie olbrzymiej zatoki morskiej na południe od Tasmanji, zamkniętej w głębi potworną barjerą

lodową, zwaną „Przedmurzem Rossa”, ze wschodu zaś ograniczonej ponad 4.000 metrów sięgającymi górami ziemi Wiktorji, a zawierającej wśród fal swoich wyspę, ozdobioną Erebussem i Terrorem, wulkanami o iskrzących od lodów stożkach, stanowiło najwspanialszy dorobek tej znakomitej wyprawy, która zdołała dotrzeć aż do 78° szerokości południowej.

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

Podczas międzynarodowej akcji badawczej w latach 1901—1905, Antarktyda zostaje atakowana ze wszech stron przez Anglików, Szkotów, Niemców, Szwedów i Francuzów, wedle zgóry obmyślonego planu. Rezultatem tej kampanji było odkrycie ziemi Wilhelma II na wschodzie, i wybrzeża Coatsów na morzu Weddella, jak również zbadanie ziem Wiktorji i Edwarda VII, Przedmurza Rossa, oraz wielkiego półwyspu Antarktydy Zachodniej i przylegających do niego wysp.

W dalszych badaniach południowego kontynentu Anglicy niewątpliwie przodują: nowa podróż (w r. 1908) kierownika poprzedniej wyprawy angielskiej, Scotta, odsłania wiele tajemnic ziem, okalających morze Rossa; równocześnie Shackleton dociera lądem do 88°23' szerokości południowej, t. j. do punktu, oddalonego od bieguna o paręset niespełna kilometrów. Wysyłając

ponownie zasłużonego w walce z żywiołem polarnym Scotta¹⁾ na zdobycie bieguna, Anglicy są już pewni zwycięstwa, kiedy brawurowa wyprawa Amundsen wyprzedza Brytów o pięć tygodni i wyrzyna Anglii zaszczyt pierwszeństwa, zatykając na biegunie w dniu 14 grudnia 1911 roku flagę norweską. W późniejszych wyprawach, które były aż do czasów wojny światowej podejmowane w celu dalszego odświeżenia tajemnic antarktycznego ładu, biorą udział przedstawiciele wielu nacji, lecz ster nadal pozostaje w rękach angielskich. Druga wyprawa Shackletona do morza Weddella, podróże Australijczyków Mawsona w głąb ziemi Wiktorji i Dawisa do ziemi królowej Mary, są tego wymownym dowodem.

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

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

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

¹⁾ Scott — jak wiadomo — zginął w czasie tej wyprawy bohaterką śmierci

(Tasmania, Afryka południowa, Falklandy) do nich należą, poddali jurysdykcji angielskiej w latach 1908 a następnie 1917 wszystkie ziemie na południe od



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

Tak łatwemu nabyciu nowych terenów bez wątpienia sprzyjała

decydująca rola Wielkiej Brytanji w międzynarodowych stosunkach powojennych, niepodobieństwem jest jednak uznać te przywłaszczenia za oparte na prawie zwyczajowem, sprawiedliwości i uznaniu zasług współpracujących na tych terenach. Obecnie zaś wysuwane przez Anglię w sporze o przynależność odkrytych przez kom. Byrda ziem argumenty świadczą jedynie o niezgłębionej dumie i niezłomnem poczuciu swych odwiecznych przywilejów w sprawach, dotyczących mórz i kontynentów poza granicami Europy położonych. Niesposób przecież na serjo traktować Antarktydę, kontynentu o powierzchni 14 milionów km.² przewyższającą półtora niemal raza powierzchnię Europy — jako małą, zabłąkaną wśród fal oceanu wysepkę. Jakkolwiek spór o ląd Antarktyczny nie posiada w chwili obecnej żadnego praktycznego znaczenia i nie wychodzi narazie ze sfery ambicji narodowych, należy pamiętać o napotkanych przez Shackletona

pod 85° szer. pld. pokładach węgla kamiennego o miąższości do dwóch z górą metrów. To też można się spodziewać, że Anglia, w której zapasy węgla są wedle przewidywań na wyczerpaniu, nie odstąpi tak łatwo od swych rzeczywistych, czy też urojonych praw do kryjących niezgłębione jeszcze możliwości obszarów.

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

P. ORDYNSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PIERWSZA KSIĄŻKA POLSKA O ANGOLI

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

Dziś jakże zmieniła się sytuacja! Polski Rząd czuwa nad polskim wychodźstwem. I chociaż,

jak to zwykle przy każdych początkach bywa, popełniono w pierwszych latach szereg błędów, to wszakże dzisiaj już powstają zręby świadomej celów, państwowo twórczej polityki emigracyjnej.



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

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

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

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

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

Zacznijmy przede wszystkim od stwierdzenia, że debiut ten wypadł nader szczęśliwie. Książkę p. Chmielewskiego czyta się od chwili rozcięcia pierwszych kartek z jak najżywszym i stale rosnącym zainteresowaniem. Wielce pomocna jest tutaj forma bezpośredniego oddawania przeżytych wrażeń, w jaką ujął

swą książkę autor. Czytelnik przeżywa wszystko razem z autorem. Razem z nim staje u progu ładu afrykańskiego, razem z nim poznaje ludzi, pochłoniętych pracą na tym kontynencie, odbywa arcyciekawe wyprawy w głąb tego ładu, uganiania się w samochodzie po wyżynie angoli-tańskiej i w marzeniach widzi ją pokrytą przyszłymi polskimi farmami i osadami, to wreszcie błądzi na samotnych wycieczkach wśród gór i lasów tego kraju i spogląda oczami autora na ich czar i ukryte, swoiste piękno. Prostota, z jaką autor podaje swe obserwacje w wielu miejscach sięga do wyżyn szczytów talentu, mimo, że nie było bynajmniej założeniem autora danie jakiegoś mniej lub więcej udanego wypracowania literackiego na temat: Angola. Słusznie powiada w przedmowie do książki Chmielewskiego p. Janusz Makarczyk: „Autor książki nie jest literatem. To też w jego pracy pociąga czytelnika nietyle piękno słów, co piękno czynu...”

Poza szeregiem barwnych i soczystych obrazów z życia portugalskich kolonistów i przedsiębiorców, poza fotograficznymi niejako odbitkami przeżyć wyprawy, książka Jerzego Chmielewskiego zawiera szereg ciekawych reminiscencji na temat wysiłków rządu portugalskiego w kierunku podniesienia tej kolonii do stanu kwitnącego, w formie rozmów i wywiadów z ludźmi, zamieszkałymi od szeregu lat na tych terenach, daje

szereg charakterystycznych rzutów oka na tamtejsze stosunki.

Kilkanaście ilustracji, częściowo podanych także przez „Morze”, zdobi tę ciekawą książkę.

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

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

HENRYK TETZLAFF

PRZEGLĄD KOLONIALNY

ŚWIADOMOŚĆ ZAGADNIEŃ KOLONIALNYCH W SPOŁECZEŃSTWIE FRANCUSKIM.

Francuski dwutygodnik kolonialny „La Quinzaine Coloniale” drukuje ankietę, która ma za zadanie uwypuklić stopień świadomości zagadnień kolonialnych w społeczeństwie francuskim. W numerze z 25 listopada 1929 r. pismo to ogłasza wywiad z generałem Messimy, byłym ministrem kolonii. Z wywiadu tego wynika, że uświadomienie społeczeństwa francuskiego w sprawach, dotyczących olbrzymiego Imperjum Francji, jest bardzo nikłe. Uświadomienie to, pomimo wojny europejskiej, w której kolonie brały niepośledni udział, pomimo wykładów i odczytów postępuje naprzód w tempie dosyć

powolnym. Jako przykład general Messimy przytacza fabulę świeżo wystawionej w teatrze „Femina” sztuki Ro-Main Coolus pod tytułem „La Guêpe”. Bohaterką komedii jest żona urzędnika kolonialnego. Po powrocie do Francji opowiada ona swej przyjaciółce, że przybywa z Afryki Zachodniej Francuskiej, która to kolonia w języku urzędowym francuskim nosi nazwę w skrócie A. O. F. (Afrique Occidentale Française). Przyjaciółka odpowiada, że nie zna maszyny, która ma taką nazwę. General dodaje, że jeśli chodzi o dalsze kolonie francuskie, to podobna opinia co do tych kolonii, istnieje wśród 38 milionów Francuzów. Korzystniej się ta sprawa przedstawia, jeżeli chodzi o wiadomości, dotyczące Afryki Północnej, t. j. Algieru, Tunisu i Maroka,

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

ODCZYT MIN. GRABOWSKIEGO O BRAZYLII.

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

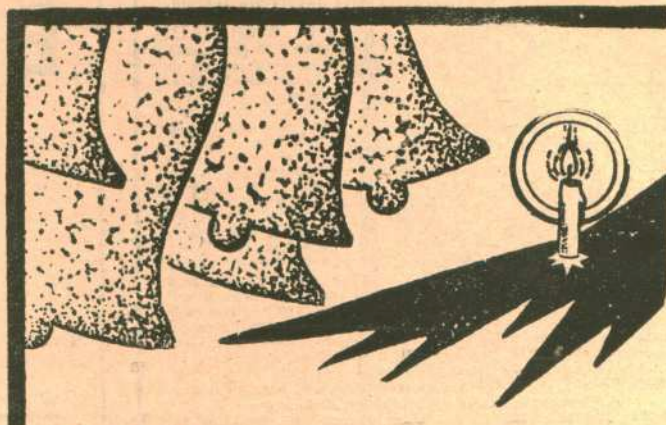
W dyskusji zabierali głos p. p.: Red. Michał Pankiewicz, kpt. M. Fularski, dr. Gustaw Załęski, prof. Styliwko, p. Jahołkowska i inni.

PIERWSZE KROKI W AKCJI KOLONIZACYJNEJ W ANGOLI.

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

Komitet ma na celu stworzenie spółki z o. o. „Polangola”, która by ujęła całkowitą gestję spraw wymiany handlowej i wszelkich stosunków ekonomicznych z Portugalją oraz z koloniami portugalskimi.

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



WIECZNA GWIAZDKA

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

Darujmy sobie radość...

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

Radiosprzęt Marconi jest nie tylko dobry — jak wszystko co nosi imię tego geniusza — jest trwały, pewny, jest oparty na największym doświadczeniu.

Zobacz i usłysz

odbiornik i głośnik Marconi

Przekonał się.

Kup sobie i swoim WIECZNĄ GWIAZDKĘ.



Początek i szczyt radjofonii, to...

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Marconi

Warszawa, ul. Narbutta 29.

Salon demonstracyjny: Warszawa, ul. Marszałkowska 142.
33— 0 -XI.

„OSTOJA” Węgiel KATOWICE

MARJACKA 24 — TELEFON 1984

8291—403—XII

Dom Towarowy BOBREK

Katowice, Poprzeczna 10
Krclewska Huta, ulica Wolności 24.

Jedyny i największy

DOM TOWAROWY
Województwa Śląskiego.

8285—404—XII

GAZOWNIA MIEJSKA w BIELSKU

Prędko, czysto **GAZ** tanio, wygodnie

do gotowania, do pieczenia | do oświetlania, do opalania
do smażenia, do prasowania | dla motorów dla przemysłu
w każdej chwili ciepła woda.

8275—393—XII—II

NA GWIAZDKĘ DLA MŁODZIEŻY I DZIECI

Najtańsze i najłatwiejsze do kupienia

KSIĄŻKI RÓŻOWE I BŁĘKITNE

Cena tomu w oprawie z 10 ilustracjami zł 1.50.

Żądać we wszystkich księgarniach.

ponieważ kraje te położone są bliżej Francji.

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

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

We Francji kolonie są zależne albo od Ministerstwa Kolonii, albo od Ministerstwa Spraw Zagranicznych (Tunis, Maroko).

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

Ankieta przytacza ciekawe liczby, dotyczące francuskiej produkcji w koloniach.

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

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

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

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

zaledwie 1 proc. zapotrzebowania metropolii.

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

INDJE JAKO SAMODZIELNE DOMINIJUM ANGIELSKIE.

Anglia jest klasycznym krajem, gdzie nie tylko instytucje państwowe i społeczne, ale i nawet system rządzenia, z biegiem lat w drodze ewolucji osiągają wyższy poziom organizacyjny. Ta zasada dominuje w całym życiu Angli, eo ipso dominuje ona również i w angielskich zagadnieniach kolonialnych, a zwłaszcza w stosunku metropolii do kolonii.

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

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

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

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

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

Deklaracja powyższa precyzuje dokładnie, czym mają się stać Indie w przyszłości i, nie oznaczając terminu

usamodzielnienia, wskazuje jednak drogę, po której winny Indie kroczyć w kierunku osiągnięcia samodzielności.

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

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

Ogłoszenie tej deklaracji wpłynęło bezsprzecznie na przyspieszenie procesu usamodzielnienia Indji. W ciągu ostatnich kilku lat, pod wpływem propagandy komunistycznej, życie społeczne w Indiach jest podobne do wulkanu, zięjącego stale lawiną.

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

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

BUDŻET KOLONIJ PORTUGALSKICH.

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

ANGOLA :

Budżet zwyczajny

Dochody	170.352.600.— angolarów ¹⁾
Wydatki	170.352.600.—

Budżet nadzwyczajny

Dochody	19.456.400.— angolarów
Wydatki	19.446.400.—

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

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

¹⁾ 1 angolar = 1 escudo.

rolniczych stacyj doświadczalnych i maszyn, niezbędnych dla produkcji rolnej.

CAPE VERDE.

Dochody	19.803.740.—	escudów
Wydatki	19.803.400.—	"

SAINT-THOMÉ I PRINCE

Dochody	12.509.985.—	escudów
Wydatki	12.280.744.47	"

GWINEJA.

Dochody	23.484.500.—	escudów
Wydatki	23.377.864.24	"

KOMISJA MANDATOWA LIGI NARODÓW.

W skład Komisji Mandatowej Ligi Narodów w chwili obecnej, wchodzi: lord Lugard — przedstawiciel Anglii, Merlin — Francja, Orts — Belgja, Sakenhobe — Japonja, Vanrees — Holan-

dja, Theodoli — Włochy, Palacios — Hiszpanja, Garcia — Portugalja, Kastl — Niemcy, Dannevig — Norwegja, Bappardo — Szwajcarja i wreszcie przedstawiciel Międzynarodowego Biura Pracy.

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

Dr. JAN ROZWADOWSKI

KRONIKA KOLONJALNA

WYJAZD SEKRETARZA ZARZĄDU ZW. PIONIERÓW KOLONJALNYCH DO PARYŻA I DO ANTWERPIJ.

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

SUBWENCJA NA AKCJĘ KOLONJALNĄ ZWIĄZKU.

Dnia 30 listopada w gmachu Ministerstwa Przemysłu i Handlu odbyło się doroczne walne zebranie członków Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej Urzędników tegoż Ministerstwa. Na zebraniu tem uchwalono jednogłośnie, na wniosek p. Stanisława Kosko, przyznać Związkowi Pionierów Kolonialnych z funduszy Oddziału jednora-

zową subwencję w wysokości 300 złotych. Subwencja ta została przeznaczona na akcję kolonialną, jaką prowadzi Związek.

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

ODCZYT PROF. O. BUJWIDA.

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

Prof. Bujwid, wybitny, o światowej sławie bakterjolog polski, odczyt swój, wygłoszony wobec liczego audytoryum i ilustrowany ciekawymi przezręczkami, ujął pod kątem widzenia warunków zdrowotnych, z jakimi styka się nasze wychodźstwo po przybyciu do Brazylii. Sędziwy uczony, odznaczający się werwą iście młodzieńczą, mimo 72 lat pracowitego życia, dotarł koleją, samochodem, miej-

scową carossą, wreszcie na koniu, do najrozmaitszych skupisk polskiego wychodźstwa w Brazylii. Bezpośrednia obserwacja, szereg przeprowadzonych badań, studja w brazylijskich instytucjach naukowych lekarskich i t. d. dały prof. Bujwidowi moc materiału do wyrobienia sobie poglądu na warunki zdrowotne Brazylii. W odczycie swym zapoznał prof. Buwid słuchaczy z drobną zaledwie częścią wyniesionych z podróży doświadczeń i spostrzeżeń. Prelegent, nie zamykając oczu na szereg ujemnych zjawisk, w konkluzji swego odczytu dał wyraz mniemaniu, że Brazylija nadaje się jako teren osadniczy dla naszego wychodźstwa, czego zresztą dowiodło już doświadczenie dotychczasowe. Jeśli chodzi zaś o zwalczanie różnych plag chorobowych, tropiących ludność tego skądinąd błogosławionego kraju, to władze brazylijskie bardzo energicznie je zwalczają i osiągnęły już duże rezultaty na tem polu, a poza tem wielce pomocna być może dla naszego wychodźcy, przynajmniej w pierwszym okresie po przybyciu do Brazylii, krótka, jasno napisana instrukcja lekarska, w którą każdy emigrant, udający się do tego kraju, winien być przez odpowiednie władze ojczystego kraju wyposażony, podobnie, jak czynią to rządy innych państw.

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

Niesposób w krótkiej notatce nie-niejszej streścić tę niezwykle ciekawą dyskusję, w której poruszono wiele najżwotniejszych spraw naszego wy-

PLASKI ZEGAREK!! Z wiecznym nietluczającym się szkłem.

Firma nasza istnieje od r. 1900. Nagrodzona wieloma złotymi medalami i krzyżami.

J. JAKUBOWICZ
WARSZAWA



NOWY WYNALEZK!!!

tylko 7.70 (zam. 25). Wysyłamy pocztą za zaliczeniem elegancji zegarek i kłowy s. „Chronometr”. — Chód dzwiczny na kamieniach. Wyreg. do minuty z gwarancją za dobry chód na 8 lat. 4 szt. 29.50. Lepszego gat. 9.50, 11.50, 15, 18, 21, 25, 35, 40, 45, 51, 60 i 65 zł. Na rękę z paskiem 14, 17, 20, 25, 30, 35, 40, 50 i 57 zł. Z franc. nowego złota „Placke D'or” niczem się nie różni od prawdziwego

złota 14 proc. kar. 15.50, 2 szt. 30, 3 szt. 44 zł. ręczne z paskiem lepszego gatunku 20, 25, 37, 45, 55, 65 zł. Budziki stołowe 15, 17 i 20; lep. gat. 25, 30 i 40 zł. Łańcuszki z nowego złota po zł. 2.15, 3, 3.75, 4.85 i 6 zł. Za kosztą przesyłki i opak. Płaci kupujący.

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

Mnóstwo listów dziękczynnych. Z braku miejsca zamieszczamy niektóre:

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

Jan Katuszyński, Lublin.

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

Prezes, Stan. Borowicz w Kutnie

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

POST., POL. PANST. poczta Jasno.

Płot Konstanty

(Nr. 4357). W. P. Za przesłane mi dwa zegarki składamy Panu serdeczne podziękowanie, gdyż jestem z nich zadowolony, proszę o przesłanie zegarka.

Burkiewicz, Post. Pol. w Szczepanowie.

4501. Sz. P. Otrzymałem już od Pana dwa zegarki, które dobrze chodzą; proszę przysłać jeden zegar. Z poważaniem

Madaliński. Szkoła Powszechna p. Jody, z. Wileńska.

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

BROTELLA

(Tylko z nazwiskiem Prof. Dr. Gewecke).

Odnaczona „Medalem Bronzowym” na IV Międzynarodowej Wystawie Sanitarno-Hygienicznej w Warszawie w 1927 r.

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

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

W APTEKACH I DROGERJACH NALEŻY ŻAŁAĆ:

BROTELLA — łagodny	zł. 4.30
BROTELLA — silny	„ 5.50
BROTELLA dla dorosłych	„ 8.—
BROTELLA dla diabetyków	„ 8.—
BROTELLA dla n-rwowych	„ 8.—
BROTELLA dla niedokrwiłstych	„ 7.—
BROTELLA dla dzieci	„ 5.—
BROTELLA przeciw bieguncie	„ 7.50

Generalne Przedstawicielstwo na Gdańsk i Polskę;

ALFRED FINK

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

843.127.XII.

HERBATĄ CUDOTWÓRCZĄ

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

Indyjską herbatę na nerki i pęcherz
„KOEMIS-KOETJING“

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

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

Indyjską herbatę na nerki i pęcherz (także herbatę na reumatyzm i artretyzm) jak i indyjską herbatę przeciwko chorobom wątroby i żółci „Temoławak” tylko prawdziwą w żółtem, oryginalnym opakowaniu puszkowym plantacji, z zamknięciem noszącym godło: „MARKE HESS”, można nabyć w aptekach, drogerjach, albo w generalnem przedstawicielstwie:

ALFRED FINK, Gdańsk, Hundegasse 52.

TAMŻE ODPOWIEDNIA LITERATURA I

KONTO W P. K. O. POZNAŃ 207277.

842-128-XII.

Najwygodniejsza droga przewozu towarów—to droga powietrzna.

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

Ułatwione formalności celne.

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

WYDAWNICTWA MORSKIE

NAKŁADEM
INSTYTUTU WYDAWNICZEGO
SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWE

	Wyszły:	zł.
<i>St. Dłuski.</i>	Dewiacja kompasu.	5 70
<i>A. Garnuszewski.</i>	Budowa okrętu I.	4 55
	Teoria okrętu.	4 25
<i>A. Hryniewiecki.</i>	Zarys meteorologii.	5 20
<i>G. Kański.</i>	Opisowy kurs I ocji.	6 50
<i>A. Ledóchowski.</i>	Kurs nawigacji (Wyd. 2-gie)	6 50
	Astronomia żeglarska.	7 —
<i>K. Bielski.</i>	Turbiny parowe.	19 —
	Mechanika teoretyczna.	16 —
	Praw dla wykonawania rysunków maszynowych	1 —
	MCNOGRAFIJA Państwowej Szkoły Morskiej.	10 —
	INFORMATOR dla kandydatów na oficerów marynarki nandlowej.	3 —
	USTAWA o służbie marynarza.	2 50
	HANDEL morski w praktyce.	5 —
	STATUT Państwowej Szkoły Morskiej.	— 80
	OPIS UNIFORMU dla uczniów Szkoły Morskiej	— 20

Nadto Instytut Wydawniczy poleca:

<i>F. A. Ossendowski.</i>	Na skrzyżowaniu dróg.	6 50
<i>J. Słowacki.</i>	Plsma wybrane (w-dług programu dla szkół średnich).	3 80

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

Koszty przesyłki poleconej 1.— zł.

VII-XII

CZYTAJCIE CO TYDZIEŃ

„LE JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE“



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



JEDYNE CZASOPISMO FRANCUSKIE,
POŚWIĘCONE ROZWOJOWI
MIĘDZYNARODOWEJ
ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Paris — 190, Boulevard Haussmann.

378—IX—XII.

DLA PODRÓŻUJĄCYCH DO POLSKI

Najkrótsza, najwygodniejsza i najprzyjemniejsza linia okrętowa.

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

Częste połączenia między Havre i Gdynią—
Ryga/Kłajpeda.

W sezonie letnim komunikacja do Leningradu.

Na żądanie wysyła się bezpłatnie
prospekty i rozkłady jazdy.

Po informacje zgłaszać się:

„Cie Gle Transatlantique“

Paris—6, rue Auber
oraz do Oddziałów.

398—XI-IV.

**UNION DE CINQ CHANTIERS FRANÇAIS
DE CONSTRUCTIONS NAVALES**

**ZWIĄZEK PIĘCIU FRANCUSKICH
STOCZNI BUDOWY OKRĘTÓW**

na morzu Północnym, w Kanale La Manche, na Atlantyku i na morzu Śródziemnym

6 BIS, RUE AUBER, PARIS

STOCZNIA DE FRANCE W DUNKIERCE, Société des Ateliers et Chantiers de France.

STOCZNIA DE NORMANDIE W ROUEN, Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire.

STOCZNIA DE GRAVILLE W HAWRZE, Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée.

STOCZNIA DE LA SEYNE W TULONIE, Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée.

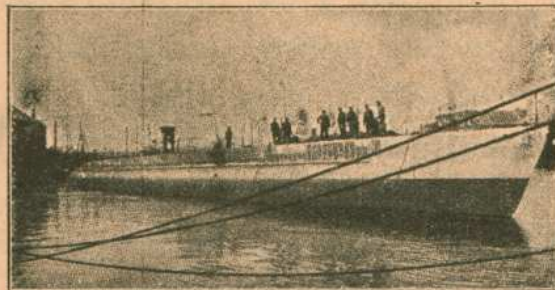
STOCZNIA DE PENHOËT W SAINT-NAZAIRE, Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire.



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

373. VIII-XII.

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



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

**BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH
I STATKÓW HANDLOWYCH.**

SPECJALNOŚĆ: BUDOWA ŁODZI PODWODNYCH.

WSZELKIE ŚRODKI I PRZYRZĄDY DO WYŁAWIANIA MIN.

MOTORY DIESLA VICKERS-NORMAND.

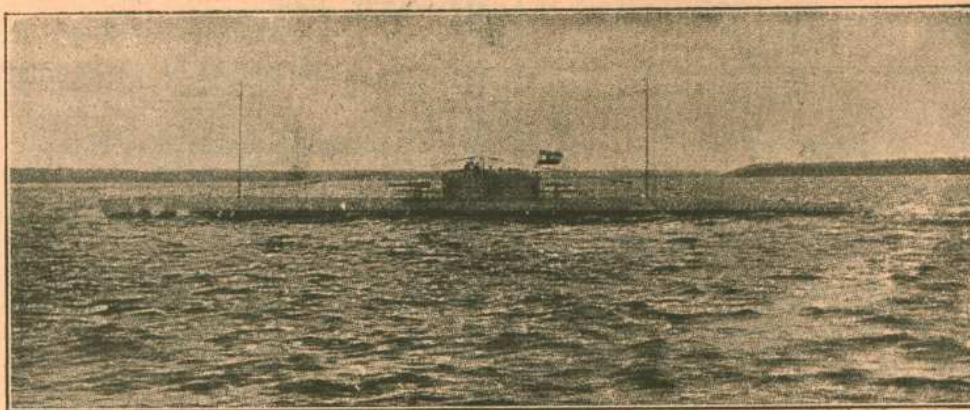
372. VIII-II.

**ATELIERS ET CHANTIERS
DE LA LOIRE**

4, RUE DE TÉHÉRAN, PARIS

STOCZNIE I ZAKŁADY W ST. NAZAIRE I W NANTES — ZAKŁADY W ST. DENIS (PARYŻ)

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH



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

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

Budowa maszyneryj dla kontrtorpedowców polskich „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYŚ”.

374. VIII-II.

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

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

M5
MAGEMAR

**Spółka Akcyjna
Do Eksploatacji
Państwowego Monopoli Zapałczanego
w Polsce**

P O L E C A:

**zapałki książeczkowe
oraz czerwone impregnowane**
format 1/2 i 3/4

B I U R A:

WARSZAWA, ul. Królewska Nr. 3.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



907-402-XII.

**SPÓŁKA AKCYJNA
„F E R R U M”**

KATOWICE-ZAWODZIE. — Tel. Katowice 22, 23, 375, 1485.

Reprezentacja w Warszawie:
JULJAN BRYGIEWICZ
Hortensja Nr. 6.

Reprezentacja w Krakowie:
Dr. O. KITAJ
Wygoda Nr. 11.

Reprezentacja w Poznaniu:
Inżynier S. DUCHOWSKI
Pocztowa Nr. 21.

Fabryka drobnych wyrobów żelaznych:

kolejowej

czarne śruby, nakrętki, nity, podkładki w wykonaniu handlowem, jak również do celów budowy nawierzchni

Odlewnia stali:

3 piece martynowskie i 1 urządzenie bessemerowskie wytwarzają bloki i odlewy stalowe wszelkiego rodzaju i wszelkiej jakości o wadze sztuki do 10.000 kg.

Fabryka osi:

osi do wozów ciężarowych, jak: osie prążkowane, osie z przyśrubowanymi kapturkami, osie z nakrętkami, osie ryskie, osie galicyjskie i osie kombinowane.

Zakład do spawania na gazie wodnym:

dostarcza spawanych rur z żelaza kowalnego z nasuwkami i kołnierzami, oraz rurowych zbiorników o średnicy 300 do 3000 mm i o wytrzymałości na ciśnienie do 200 atmosfer do kanalizacji wody, pary, gazu i t. p.

Specjalność: Rurociągi turbinowe - wysokoprężne

820.405.XII.

MIEJSKA KASA OSZCZĘDNOŚCI

w Królewskiej Hucie — Rynek-Ratusz. Telefony przez Magistrat.

INSTYTUCJA PUPILARNEJ PEWNOŚCI

Za kapitały powierzone Miejskiej Kasie Oszczędności odpowiada cały majątek gminy miasta Król. Huty, wynoszący ca. 40 000 000 zł. oraz jego siła podatkowa. Dyskontuje weksle, wystawione na dłuższe i krótsze terminy po dogodnej stopie procentowej. Udziela pożyczek na hipoteki na dobrych warunkach. Od wkładów (depozytów), w zł. i dolarach, płaci wysokie odsetki.

INKASO WEKSLI I ZALICZEK TOWAROWYCH

260-167-XII-1.

INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

poleca następujące broszury:

J. Borowik — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego zł. —.50
Kazimierz Demel — Narzędzia i metody łowu ryb. „ —.95
Miljoner z Detroit — Czy chcesz zostać bogatym? „ —.20
F. Rostkowski — Państwo a żegluga i jej rentowność. „ —.50
F. Rostkowski — Realny program twórczej pracy Polski na morzu. „ —.50
F. Rostkowski — Zarys organizacji przedsiębiorstw żegluga morskiej. „ 3.—
Edward Słoński — Zaślubiny Polski z morzem zł. 1.—, w opr. „ 1.50
Józef Szczepański — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk. „ —.50

Józef Szczepański — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej zł. —.50
F. Trzepakko — Wskazówki dla wycieczek turystycznych z biegiem rzek „ —.30
Adam Uziembło — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu „ —.50
Adam Uziembło — Liga Morska i Rieczna w r. 1927. „ —.50
St. Wojciechowski — Flota handlowa w Polsce „ —.50
Marjusz Zaruski — Na yachcie „Witeź“ „ 1.50
Program kolonjalny Ligi Morskiej i Riecznej „ —.50
Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien? — Praca zbiorowa pod redakcją Adama Uziembły. „ 4.—

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

U w a g a: Instytut Wydawniczy L. M. i R. wysyła wymienione książki i broszury za zaliczeniem pocztowym, dodając do ich ceny koszty przesyłki.

Przy większych zamówieniach — rabat.

PRENUMERATA: Rocznie zł. 12.—, półrocznie 6.—, kwartalnie 3.—. Członkowie L. M. i R. otrzymują czasopismo bezpłatnie

Cena ogłoszeń: 1 strona — 600 zł., $\frac{1}{2}$ str. — 300 zł., $\frac{1}{4}$ — 150 zł. $\frac{1}{8}$ str. — 80 zł. **Okładka:** IV str. — 800 zł., $\frac{1}{2}$ — 400 zł., $\frac{1}{4}$ — 250 zł., II i III str. — 700 zł. $\frac{1}{2}$ — 350 zł., $\frac{1}{4}$ — 200 zł.

Konto Administracji w P.K.O. 9747. Adres Redakcji i Administracji: **Warszawa, Elektoralna 2 (gmach Min. Przemysłu i Handlu)** Telefon Redakcji i Administracji 15-63.

Przedstawicielstwa: **Na Śląsk i Zagłębie Dąbrowskie:** Katowice, Plebiscytowa 1. — **Na Pomorze i Gdańsk:** Gdynia, ulica Portowa, dom PP. Sudziłów, W. Downarowicz. Przy inkasowaniu należności za prenumeratę przedstawicielstwa pobierają dodatkowo 50 gr. tytułem zwrotu kosztów przesyłki.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF.

Zakłady Graficzne „Polska Zjednoczona”, Warszawa, Nowolipie 2.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

 MAGEMAR