

MORZE

ORGAN · LIGI · MORSKIEJ · RZECZNEJ

Nr. 6.

Warszawa, czerwiec 1929 r.

Rok VI

TREŚĆ NUMERU: 1. Oparcie programu; 2. Międzynarodowa konwencja w sprawie portów morskich — *Mr. Zbigniew Toczyski*; 3. Kilka słów o nawigacji technicznej — *A. L.* 4. Z biegiem Wisły od Warszawy do morza — *Konrad Prószyński*; 5. U wrót świata — *M. Leszczyński*; 6. I loteria państwowa Ligi Morskiej i Rzecznej; oraz bogata kronika i dział oficjalny L. M. i R. — *PJONIER KOLONJALNY*; 7. Nasz program kolonialny a migracja Polaków — *K. Gluchowski*; 8. Sprawa osadnictwa polskiego we Francji — *Hubert Sukłennicki*; 9. Ekspedycja do Angoli (Wrażenia i spostrzeżenia) — *II — Fr. Żyp*; 10. Niemieckie zastrzeżenia w sprawie akcji kolonialnej Ligi Morskiej i Rzecznej — *Dr. W. Rosiński*; 11. Peru a osadnictwo polskie — *Aleksander Powlowski*; 12. A. O. F. (Francuska Afryka Zachodnia) cz. II. — *E. de Martonne*, Pułkownik Misji Wojskowej Francuskiej.

33 ILUSTRACJE I RYSUNKI W TEKŚCIE

OPARCIE PROGRAMU

W roku bieżącym na czoło naszej akcji propagandowej wysunęło się zagadnienie kolonialne, zagadnienie zdobycia dla narodu polskiego terenów dla nieskrępowanej ekspansji. Jest to zupełnie naturalny wynik naszej pracy morskiej, naszej dążności do opasania globu ziemskiego własnymi linjami komunikacyjnymi.

W dzisiejszych warunkach obrotu towarowego Polski z zagranicą są bardzo małe — mniejsze niż w jakimkolwiek kraju kulturalnym. Stanowiąc 1,5% ludności ziemi, bierzemy udział w jej handlu zaledwie w 1%. Brak organizacji racjonalnej handlu zagranicznego sprawia, że znaczna i to bardzo znaczna część towarów wędruje do nas nie z kraju macierzystego, ale od pośredników. Nie możemy się łudzić, że sytuacja ta szybko się zmieni ulegnie. Długich lat pracy, olbrzymich wysiłków trzeba na to, aby stworzyć własny, wszechstronnie rozwinięty aparat handlowy, sięgający wszędzie, gdzie Polska może coś kupować lub coś sprzedawać. Artykułem, którego drogi są dla nas zupełnie jasne, którego drogi są łatwe do określenia, a w wielu wypadkach i do wytyczenia, są polscy emigranci. Linje, oparte na przewozie emigrantów, mają więc dla nas najwyraźniej określony cel pracy i największą możliwość opłacania się. I jeżeli spojrzymy na to, co robił u nas w dziedzinie morskiej kapitał obcy, to znajdziemy całkowite potwierdzenie

tej tezy. Gdynia otrzymała przede wszystkim połączenie stałe nie z krajami najbliższymi, bałtyckimi, nie z Hamburgiem lub z Antwerpją, skąd stosunkowo najwięcej towarów do nas przychodziło, ale właśnie z Havre — i to tylko dlatego, że po wojnie główny potok naszej emigracji skierował się do Francji. Druga linja, jaką otrzymał nasz młody port, szła już dalej, połączyła go z Południową Ameryką — jedynym krajem imigracyjnym z pośród tych, dokąd wysyłał się ludźmi, który dotąd nie ograniczył napływu cudzoziemców. Wreszcie trzecia linja, w której obok skarbu Państwa, bierze udział kapitał angielski, połączyła nas z Londynem, jako z punktem węzłowym komunikacji oceanicznej, ku któremu dążą wychodźcy w mniejszych lub większych partjach, rozpraszający się po świecie. Emigracja to ów ładunek, który może stanowić podstawę dla egzystencji przedsiębiorstw żeglugowych w danej chwili i dlatego, mówiąc o polityce morskiej, nie wolno jej pomijać, owszem, należy na niej oprzeć plan postępowania na dzisiaj i rachunek na przyszłość. Możemy ze stuprocentową pewnością powiedzieć, że niesposób ustalić polityki morskiej Państwa bez nakreślenia linii polityki emigracyjnej, polityki kolonialnej.

Pod tym względem panuje w Polsce jeszcze dość wielki zamęt, bardzo poważne pomieszanie pojęć. Prawda, już rozumiano na-

reszcie, że emigracja jest koniecznością, że racjonalna polityka wymaga, by z tego wielkiego ruchu, jaki ogarnia szerokie sfery naszych bezrobotnych, uczynić narzędzie rozprzestrzeniania wpływów gospodarczych i politycznych, rozumiano, że niewolno tych olbrzymich zastępów ludzi, zdrowych i więcej niż przeciętnie przedsiębiorczych, rzucać na pastwę wyzysku obcego, brudnych spekulacji, wynarodowienia, że nie wolno ich wreszcie oddawać na podkład dla obcych cywilizacji, obojętnych, lub gorzej niż obojętnych, nam kultur, ale nie upowszechniały się jeszcze w umysłach naszych zasady postępowania pozytywnego. Doszliśmy do zrozumienia tego, czego robić nie należy, nie powiedzieliśmy sobie, jaki ma być istotny, właściwy kierunek naszej pracy. Jesteśmy w stadium „burzy i zamętu”, w czasie rodzenia się niesłychanych pomysłów, absurdalnych projektów — w czasie wyłaniania się z nich dopiero istotnego programu emigracyjno - kolonialnego.

Liga Morska i Rieczna nie mogła obojętnie obserwować tego wszystkiego. Oceniając sprawę ze stanowiska polityki światowej, ze stanowiska udziału Polski w gospodarce i w komunikacji świata, znalazła się ona w tem szczęśliwym położeniu, że kryterjów do postawienia sprawy szukała nie w chwilowych nastrojach, nie w sentymentalnych „opiekach”, nie w rozpacz-

361 62

liwych próbach „obrony” przed wynarodowieniem, straconych placówek, ale w realnych zupełnie interesach narodu rosnącego, narodu o największym przyroście naturalnym, o kolosalnych zdolnościach kolonizacyjnych.

Postawiliśmy sprawy zupełnie jasno. Teren odpowiedni dla naszych interesów musi nadawać się do pracy osiedleńczej, pracy, której warunki będą jaknajbardziej zbliżone do tego, co osadnik nasz miał w Polsce. Doświadczenia pokoleń, zdobyte w Paranie, tym jedynym na kuli ziemskiej kraju, gdzie wytworzyliśmy poważniejsze i różniczkowane już pod względem społecznym skupisko, dowiodły niezbicie, że niektóre rodzaje uprawy są czemś, czego rolnik polski nie chce i poprostu nie może się wyrzec, że tam, gdzie nie można uprawiać żyta, czuje się on poprostu nieswojo, że, przyzwyczajony do prowadzenia mniej więcej samowystarczającej gospodarki, przy-

najmniej w dziedzinie wyżywienia na początku swej pracy, nie może być skazany na wytwarzanie jedynie artykułów handlowych. Więc szukamy terenów właśnie tego rodzaju.

Warunki gospodarcze, brak kapitałów, niemożność poczynienia wielkich inwestycji przemysłowych podyktowały nam, że obecnie najbardziej odpowiada naszym warunkom organizowanie pracy pjońskiej w krajach o słabym zaludnieniu, w krajach o niskim stopniu kultury, w krajach, gdzie kulturę tę będziemy tworzyli sami. W innych warunkach emigrant nasz będzie wciągnięty w organizm obcy, będzie w ten czy inny sposób przez ten organizm wessany.

Nowe placówki emigracyjno-kolonizacyjne muszą mieć nieskrepowane połączenie z macierzą. Powinny to być kraje nadmorskie, kraje, do których będzie zaglądała bandera polska, z którymi okrętowe linie polskie będą utrzymywały

stałą łączność. Absolutnie i bezwzględnie wykluczamy z naszego programu kolonialnego każdy teren, który nie ma wybrzeża morskiego.

Kryteria te w sposób zupełnie jasny i niedwuznaczny pozwalają ocenić wartość poszczególnych terenów, proponowanych nam pod kolonizację. Zarówno Abisynja, jak Uganda, tak samo okolice jeziora Czad, jak Paragwaj — muszą być wykluczone z naszego pola widzenia. Nie chcemy tworzyć enklaw w obcych morzach, lecz w świadomości tego, że granica morska łączy nas z każdym krajem nadmorskim, chcemy rozszerzyć nasze granice gospodarcze, narodowe, a w przyszłości i polityczne.

I śmiemy twierdzić, że dopiero tego rodzaju postawienie sprawy daje nam mocne podstawy do szerokiej pracy morskiej. Bez niej naprawdę nie wyszlibyśmy długo jeszcze poza Bałtyk.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA W SPRAWIE PORTÓW MORSKICH

Likwidujące okres wojny światowej, traktaty pokojowe w poszczególnych swych postanowieniach przewidywały zawarcie ogólnych konwencji, dotyczących komunikacji międzynarodowej.

Art. 23 statutu Ligi Narodów, zamieszczonego w części I Traktatu Wersalskiego, przewidywał wydanie przez członków Ligi niezbędnych zarządzeń celem zapewnienia i utrzymania wolności komunikacji, tranzytu oraz sprawiedliwego traktowania handlu wszystkich członków Związku.

Art. 379 tegoż Traktatu Wersalskiego, mówiąc o obowiązku Niemiec do przystąpienia do ogólnych międzynarodowych Konwencji, które w ciągu 5 lat od wejścia w życie Traktatu Wersalskiego miały być zawarte, wyraźnie wymienia obok konwencji, dotyczących międzynarodowych urządzeń tranzytowych, dróg śpławnych i kolei również i konwencje w sprawie portów morskich.

Zebrana w dn. 10 kwietnia 1922 r. Międzynarodowa Konferencja w Genui wypowiedziała się za możliwie szybkim zawarciem wyżej określonych, przewidzianych w traktatach pokojowych międzynarodowych konwencji.

Na dzień 15 listopada 1923 r. została zwołana do Genui Międzynarodowa Konferencja w sprawach komunikacji. W wyniku tej konferencji została w dn. 9 grudnia 1923 r. podpisana konwencja w sprawie „międzynarodowego porządku prawnego portów morskich” (Convention et statut sur le Regime International de Ports

Maritimes — Convention and statute on the International Regime of Maritime Ports).

Konwencję podpisały następujące państwa: Niemcy, Belgja, Brazylja, Imperjum Brytyjskie (z Nową Zelandją i Indjami), Bułgarja, Chile, Dania, Hiszpanja, Estonia, Grecja, Węgry, Włochy, Japonja, Litwa, Norwegja, Holandia, Salvador, Jugosławja, Sjam, Szwecja, Szwajcarja, Czechosłowacja i Urugwaj. Ogółem 23 państwa; razem z Nową Zelandją i Indjami, które na Konferencji Genewskiej były oddzielnie reprezentowane, — 25 sygnatarjuszy.

Konwencja w sprawie portów morskich, sporządzona w dwóch językach: francuskim i angielskim, z których oba jednakowo są miarodajne — składa się z 3 części, a mianowicie z konwencji ogólnej (10 artykułów), statutu międzynarodowego porządku prawnego portów morskich (24 artykuły wraz z aneksem) oraz protokołu końcowego podpisania konwencji.

Konwencja ustala definicję portów morskich, jako portów zazwyczaj przez statki morskie odwiedzanych, oraz służących handlowi zagranicznemu. W postanowieniach protokołu końcowego dodatkowo zaznaczono, iż konwencja rozciąga się również na t. zw. „Porty schronienia”, które specjalnie zostały wybudowane, jako schroniska dla statków (ports de refuge, ports of refuge, po niem. Zufluchthäfen).

Konwencja wyłącza z pod jej działania żeglugę przybrzeżną, rybactwo

morskie, statki wojenne oraz statki policyjne i inne, służące do wykonywania władzy publicznej.

Poza temi wyłączeniami konwencja dotyczy wszelkich statków morskich, zarówno prywatnych jak i należących do państwa lub związków publicznoprawnych. Na wypadek wojny konwencja nie zawiera przepisów, któreby regulowały prawa i obowiązki stron walczących, jak również państw neutralnych w tym czasie, niemniej jednak zachowuje ważność o tyle, o ile pogodzić to można z prawami i obowiązkami stron walczących i państw neutralnych.

Główną zasadą omawianej konwencji jest postanowienie, iż, z zastrzeżeniem wzajemności, każde z państw umawiających zobowiązuje się w portach, podległych jego zwierzchnictwu, lub władzy traktować statki każdego z kontrahentów narówni ze swymi, albo też tak, jak traktuje statki jakiegokolwiek innego państwa. Państwo umowne ma do wyboru dwie alternatywy: może przestrzegać zasady równouprawnienia statków kontrahentów z własnymi, bądź też stosować do wspomnianych statków zasady, stosowane do jednego z innych państw. Traktowanie jednak statków wszystkich kontrahentów powinno być jednakowe.

Ta jednakowość w traktowaniu statków wszystkich kontrahentów obok zastrzeżenia wzajemności stanowi zasadniczą normę konwencji.

W oparciu o wspomnianą zasadę ma być realizowane prawo państw do swobodnego zawijania ich statków do

portów oraz do swobodnego korzystania z tych ostatnich.

W szczególności zasada ta winna być przestrzegana przez administrację portową przy wyznaczaniu statkom nabrzeży, w przydziale urządzeń przeładunkowych i in.; ona również obowiązuje w stosunku do wszelkiego rodzaju opłat, pobieranych w imieniu lub na rachunek władz publicznych, koncesjonariuszy lub też zakładów różnego rodzaju. Specjalnie konwencja podkreśla, iż w sprawie cel i opłat, uiszczanych w związku z przewozem lub wywozem towarów przez porty morskie, nie mogą być czynione jakiegokolwiek różnice na niekorzyść bandery któregośkolwiek z państw umownych. Specjalnie też zastrzega, iż cła, obowiązujące przy przewozie towarów przez porty morskie, nie mogą być wyższe, niż cła, pobierane przy przechodzeniu towarów przez inne miejsca graniczne. Wszelkie ułatwienia celne powinny być w jednakowej mierze stosowane do wszystkich kontrahentów, przyczem ułatwienia celne, istniejące w portach morskich, nie mogą być mniejsze, niż istniejące na lądowych punktach granicznych.

Na wypadek, gdyby które z państw umownych w umowie, zawieranej z jakimkolwiek innym państwem, miało zamiar przydzielić mu na terenie swego portu określoną strefę, to w umowie tej obowiązane jest zastrzec, iż państwo, korzystające z wyznaczonej strefy portowej, przestrzegać bę-

dzie międzynarodowej konwencji w sprawie portów morskich.

Również przy udzielaniu przez państwa umowne koncesyj, dotyczących eksploatacji portów morskich, będą przestrzegane zasady międzynarodowej konwencji o portach, a koncesjonariusze związani obowiązkiem stosowania się norm konwencyjnych.

O ile państwo, należące do międzynarodowej konwencji o portach morskich, uzyska od innego państwa, nie należącego do tej konwencji, określoną strefę portową, to przy korzystaniu z tej strefy obowiązane jest przestrzegać zasad konwencyjnych.

Celem zabezpieczenia możliwie jak najściślejszego przestrzegania zasady równorzędności w traktowaniu statków państw umownych w portach morskich oraz celem nadania tej zasadzie możliwie jak największego znaczenia praktycznego, konwencja poddaje wszystkie państwa umawiające się postanowieniom art. 4, 20, 21 i 22 statutu o międzynarodowym ustroju kolei żelaznych, stanowiącego część składową międzynarodowej konwencji kolejowej, podpisanej w Genewie dnia 9 grudnia 1923 r. t. zn. tego samego dnia, co i międzynarodowa konwencja o portach morskich; Polska należy do wspomnianej konwencji kolejowej, a tekst jej wraz ze statutem w językach polskim, francuskim i angielskim został ogłoszony w r. 1928 (Dz. Ust. z dn. 31 lipca Nr. 73 poz. 663). Niema to jednak w danym razie istotnego zna-

czenia, gdyż poddanie państw, należących do konwencji o portach morskich, wyżej wymienionym postanowieniom statutu o międzynarodowym ustroju kolei żelaznych jest czynione bez względu na to, czy odnośne państwo należy do konwencji kolejowej, czy też nie. Wchodzące w grę postanowienia konwencji kolejowej mają mieć zastosowanie o tyle, o ile odnoszą się do przewozów, kierowanych do portu lub też z portu (jako specjalny aneks zostały one w pełnym tekście dołączone do konwencji portowej).

Postanowienia te, głoszące zasadę swobody kontrahentów, co do eksploatacji kolei i ustanawiania taryf kolejowych, zastrzegają jednak, by swoboda ta nie była nadużywana ze szkodą komunikacji międzynarodowej. Poza tym zawierają zobowiązanie państw stosowania racjonalnych ułatwień w międzynarodowej komunikacji oraz wyrzeczenie się jakiegokolwiek rozróżniania o charakterze nieuzasadnionych względem któregośkolwiek z państw, umawiających się, względem ich obywateli oraz ich statków. Specjalnie zostaje podkreślone, iż zasadami powyższymi mają się kierować państwa nie tylko przy przewozach, dokonywanych na podstawie jednej umowy, lecz również zasady te winny być stosowane do przewozów, dokonywanych na podstawie większej ilości umów, a stanowiących szereg przebiegów koleją żelazną, morzem lub inną drogą po terytorjach



Obrazki z polskiego morza. Fragment portu w Gdyni.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

M
MAGEMAR

kilku układających się państw, byleby zostały zachowane określone warunki, przytoczone w tekście przepisów. A mianowicie: każda późniejsza umowa winna wymieniać pierwotne pochodzenie przesyłki i jej ostateczne przeznaczenie, a w ciągu całego przewozu towar powinien pozostawać pod nadzorem przewoźników i być przekazywany przez każdego z nich bezpośrednio następnemu i to bezzwłocznie po załatwieniu koniecznych formalności.

W odniesieniu do przewozów, dokonywanych częściowo lądem, a częściowo morzem jest przewidziana możliwość ustanawiania wspólnych taryf między kolejami żelaznymi a że-

glugą. Zastosowanie postanowień statutu o międzynarodowym ustroju kolei żelaznych ma występować zarówno w komunikacji kolejowej wewnątrz kraju, jak również i w międzynarodowej, w szczególności do towarów, znajdujących się w portach, bez względu na banderę, pod jaką zostały one przywiezione lub mają być wywiezione, a to stosownie do ogólnej normy, wyżej wyrażonej, nieczynienia rozróżnienia o charakterze niezbywalnym dla któregośkolwiek z państw umawiających się.

Wracając do właściwych przepisów międzynarodowej konwencji o portach morskich, należy zaznaczyć, iż wysunięta przez nią zasada równo-

rzędności w traktowaniu nie ma być, jak to zastrzeżono w tekście umowy, w jakiegokolwiek mierze przeszkodą dla władz portów morskich w zastosowaniu środków, koniecznych ze stanowiska potrzeb racjonalnej administracji portowej; chodzi jedynie o to, by zastosowanie tych środków istotnie było warunkowane potrzebami racjonalnej administracji portowej, a nie wynikało z nieuzasadnionego traktowania któregoś z kontrahentów, co byłoby sprzeczne z zasadniczym założeniem konwencji i jako takie niedozwolone. (D. n.).

MR. ZBIGNIEW TOCZYSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KILKA SŁÓW O NAWIGACJI TECHNICZNEJ

Rzadko można spotkać ludzi tak konserwatywnych w swoim zawodzie, jak marynarze. Kapitan Summer odkrył w r. 1837 linię pozycyjną, stanowiącą przełomowe uproszczenie w sposobie astronomicznego określania pozycji, tymczasem jeszcze prawie do samego końca XIX w. używano powszechnie dawnego sposobu, polegającego na osobnym określaniu szerokości i długości geograficznej.

Opowiadał mi jeden marynarz, że będąc praktykantem na jakimś statku, zaraz po ukończeniu szkoły, obliczał raz pozycję sposobem Summera, co zauważywszy kapitan statku, powiedział: „Żebyś ja tego więcej nie widział”. Działo się to w każdym razie w XX wieku.

Najbardziej klasycznym objawem konserwatywności marynarzy jest używanie po dziś dzień klepsydry piaskowej do określania szybkości statku ręcznym logiem. Nie należy do ludzi, narzucających innym pewne metody, umiem przeto zachować zimną krew, widząc kogoś używającego „klepsydry”, pewnego razu widziałem jednak, że zaniechano używania ręcznego logu tylko dlatego, że klepsydra gdzieś się zapodziała. Wszak wynalazkiem zegarów ze wskazówką sekundową nawet XIX wiek jużby się nie szczycił!

Każdy nowy wynalazek w dziedzinie techniki musi sobie dopiero z trudnością torować drogę do osiągnięcia prawa obywatelstwa w nawigacji, przebijając się przez chiński mur przesądów i konserwatywności. Każda lepsza lub wygodniejsza metoda napotyka czasami wprost na fanatyczny opór starych, doświadczonych wilków morskich i temu tylko przypisać należy, że jeszcze po dziś dzień na niektórych statkach używa się wyłącznik systemu rumbowego, a podział horyzontu na 360 stopni jeszcze nie zdołał zupełnie wyrugować dawniejszego sposobu.

Możnaby jeszcze cały szereg takich przykładów przytoczyć. Obecnie chodzi mi o wynalazki, należące rzeczywiście do nowszych czasów. Słysza-

łem często zdanie, nawet od poważnych ludzi, że w dziedzinie nawigacji już od lat dziesiątek nie zaszły żadne zmiany, tymczasem żyjemy w epoce takich wynalazków, które stanowią zupełny przewrót w sposobie prowadzenia statku. Jeżeli wynalazki te mało są jeszcze wykorzystane, a skutkiem tego zastosowanie ich połączone jest jeszcze ze stosunkowo wielkimi kosztami, to dzieje się to tylko dzięki temu konserwatywności, o którym wspominałem.

Wcześniej czy później wynalazki te utworzą sobie jednakże drogę i wtedy nastąpi okres nawigacji, który możnaby określić nazwą nawigacji technicznej. O ile dotychczas prowadzenie nawigacji opierało się głównie na wiadomościach z geografii matematycznej, o tyle w przyszłości będzie się ona opierała głównie na wynalazkach z dziedziny techniki.

Torowanie drogi postępowi wiedzy technicznej w zastosowaniu do nawigacji należy według mnie w pierwszym rzędzie do szkół morskich. Jeżeli zaprowadzenie stosunkowo dziś jeszcze drogiego przyrządu i instalacji na statkach frachtowych może się różnym przedsiębiorstwom żegludowym narazie nie opłacać, to jednakże uważam, że są one konieczne na statkach szkolnych. Umiejętność korzystania z pelengów radiotelegraficznych albo dźwięków podwodnych oraz ich wykreślanie powinna być dziś tak samo traktowana, jak umiejętność określania pozycji zwyczajnymi pelengami; tymczasem dzisiaj mało kto zna się na tem.

Absolwenci szkół, niemający o tych rzeczach pojęcia i którzy przyrządów takich na oczy nie widzieli, mogą się łatwo w przyszłości stać temi hamulcami, powstrzymującymi bieg postępu, albo będą musieli z przykrością stwierdzić swoją nieumiejętność w tej dziedzinie. Kto wie, czy w najbliższej przyszłości znajomość radiopelengów, dźwięków podwodnych i t. p. nie będzie tak samo konieczna dla marynarza, jak dziś po-

prawianie kursów lub określanie szerokości w południe.

Gdyby miano zakupić albo zbudować nowy statek szkolny, należałoby go koniecznie zaopatrzyć w antenę ramową do brania radiokierunków oraz w aparat do odbierania pelengów podwodnych, a wedle możliwości też w sondę akustyczną. Kiedy w czasie zeszłorocznego pływania na statku szkolnym „Lwów” chciano dla próby zapytać stację lądową o peleng, okazało się to niemożliwe z powodu tego, że stacja nadawcza „Lwowa” nie może nadawać potrzebną w tym wypadku długością fali.

Również nawigacja astronomiczna idzie z postępem czasu i coraz bardziej traci na znaczeniu w takim ujęciu, w jakim dotychczas była stosowana. Wystarczy nadmienić, że z chwilą kiedy dzięki radiotelegrafii jesteśmy w stanie codziennie na pełnym morzu określić dokładny czas, nauka o chronometrze prawie zupełnie straciła dla żeglugi swoje znaczenie. Jeżeli z biegiem czasu kompas żyroskopowy zostanie na tyle udoskonalony, że będzie można ciała niebieskie pelengować z dokładnością na 0,1 stopnia, wówczas obserwacja jednego tylko ciała niebieskiego będzie dostateczna dla określenia nietylko linii pozycyjnej, ale całkowitej pozycji statku. Byłby to gruntowny przewrót w nawigacji astronomicznej i zdaje się, że chwila ta nie jest tak daleka. Jeżeli natomiast pelengi radiotelegraficzne będą na tyle udoskonalone, że będzie można brać je na odległość kilku tysięcy mil morskich, wówczas wogóle nawigacja astronomiczna może prawie zupełnie stracić na znaczeniu.

Nie chcę przez to powiedzieć, jakoby nawigacja astronomiczna miała być teraz albo nawet i w przyszłości zupełnie niepotrzebna, chciałbym tylko zaznaczyć, że już dzisiaj powinno się przy wyszkoleniu przyszłych marynarzy większy nacisk kłaść na nawigację techniczną i że wogóle należałoby uważniej trzymać rękę na pulsie czasu, A. L.

Z BIEGIEM WISŁY OD WARSZAWY DO MORZA

„...Chcę pocziwość wyrządzić rzece oczyszczonej a matce wszystkich wód Sarmackich Wisłę... tę rzekę, tę Białą Wodę od starych Słowianów rzeczona, którą i Niemcy od białości po dziś dzień zowią Weisel, a Polacy zaś z niemiecka *) Wisła, radbym wyniósł nad on Erydan rzekę włoską, od Arata poetę w niebo wprowadzoną, i wstępy, porty i pożytki jej radbym (by to mogło być) złotem pisał”.

(Z dedykacji pierwszego wydania „Flisa” S. F. Klonowicza z Sulimierza, 1595 r.).

Każdego lata mnóstwo łodzi płynie Wisłą do morza. Zwykle jednak wędrowcy nasi są pozbawieni odpowiednich wskazówek. Brak przewodnika po Wisłę skłonił mnie do opracowania tego opisu. Nie jest on ani wyczerpujący, ani dokładny. Brak mu jeszcze bardzo wiele do doskonałości ale... w braku laku... Zresztą jeśli niedokładności i omyłki spotykają się nawet na mapach różnych „powag geograficznych”, to i w tej dorywczej pracy usterki wybaczyć można. Opierając się na tym szkielecie każdy łatwiej będzie mógł w drodze orientować się według mapy i robić dalsze uwagi, dotyczące nurtu wiślanego. Wiadomości historycznych, krajoznawczych i t. p. nie podaje. Nie dlatego, abym uważał je za zbędne, ale dlatego, że były one podawane w każdym opisie Wisły, więc niewarto ich powtarzać. Jest zresztą „Słownik Geograficzny”. Do podróży Wisłą mogą wystarczyć mapy o podziale 1:300.000. Mnie wystarczały w zupełności. Rzecz prosta, lepiej mieć dokładniejsze.

Mapy lądowe obejmujące bieg Wisły od Warszawy do Gdańska w podziale 1:300.000, arkusze:

- 1) „Warszawa”, wydanie polskie według niemieckiego. Obejmuje odcinek Wisły mniej więcej od 479-go do 578-go kilometra.
- 2) „Płock”, wydanie niemieckie. Od 578 do 729 klm.
- 3) „Marienwerder”, wydanie niemieckie (wyd. polskie w/g niemieck. jako „Kwidzyn” wyczerpane, nowe wydanie polskie jako „Toruń” w opracowaniu). Obejmuje dwa odcinki Wisły: od 729 do 756 klm. i od 798 do 898 klm.
- 4) „Bydgoszcz”, wyd. polskie w/g niemieckiego. Obejmuje zakręt Wisły od 756 do 798 klm.
- 5) „Gdańsk”, wyd. pol. w/g niemieckiego. Wisła od 898 klm. do morza (939,7 klm.), oraz zatoka Gdańska i zalew Fryski (bez Królewca).

Cena tych map w wydaniu polskim po 2 zł., a w niemieckim po 3 zł. 50 gr. za arkusz. (Księgarnie „Wojkowe” lub „Invalidów”).

Mapy morskie:

„Zatoka Gdańska” (część zachodnia) 1:75.000. Wydanie polskie 1927 r. Obejmuje wybrzeże od ujścia rzeki Piaśnicy do ujścia Wisły pod Szywnhorstem. Na marginesie szczegółowe plany portów:

*) Tłumaczenie domorośle, błędne, wprowadzone w równie naiwny sposób, jak: „Pilāt” od piły, „Samson” od „sam”, cmentarz” od „smętny” i t. p.

Gdyni, Pucka, Jastarni, Helu, Nowego Portu, oraz ujścia Wisły i „Depke”, przepływu pomiędzy mieliznami po drodze z Gdyni do Pucka. Cena 5 zł. (Biuro Hydrograf. Mar. Woj. Warszawa, Chałubińskiego 3).

Część zachodnia Zatoki Gdańskiej, w wydaniu niemieckim: „Nr. 29. Danziger Bucht. Westlicher Teil”. 1:75.000. Obejmuje wybrzeże od Rozewia do północno-zachodniego kąta Zalewu Fryskiego. Cena 5 marek niemieckich.

Zatoka Gdańska cała, aż do Królewca, w podziale 1:150.000, wydanie niemieckie: „Nr. 51. Danziger Bucht”. 5 marek. Środkowa część Bałtyku (od Libawy do Kopenhagi) w podziale 1:600.000, mapa niemiecka „Nr. 60. Ostsee, Mittlerer Teil”. Cena około 5 marek (niespełna).

Do nabycia w Obserwatorium Astron. (Gdańsk-Langfuhr) i w Wydziale Morskim P. I. M. w Gdyni.

Bardzo pożyteczna dla podróżujących po Wisłę jest książeczka: „Wykaz miejscowości i budowli, położonych na brzegach rzeki Wisły, według kilometrowania w osi trasy regulacyjnej z 1923 r. od ujścia rzeki Przemszy do morza Bałtyckiego”. Wydana przez Biuro Hydrograficzne Dyrekcji Dróg Wodnych w Warszawie, w 1927 r. Str. numer. 38, cena 5 zł.

Książeczka ta zawiera następujące wiadomości podane w kolejnych rubrykach pionowych:

- 1) Starostwo na brzegu prawym, 2) lewym, 3) Brzeg (P albo L). 4) Miejscowość oraz budowle na rzece (tutaj wpisano nazwy wsi i miast nadbrzeżnych, ujścia rzek, mosty, kępy, wodowskazy). 5) Kilometr rzeki (od 0,0 do 939,7). 6) Uwagi: Przystań żegluga, prom, przewóz, kolej, poczta, telegraf, telefon, port, zimowisko, wymiary mostów, ruiny, fabryka i t. d.

Szkoda, że książeczka ta była wydana w b. ograniczonej liczbie i jest już wyczerpana. Obok własnych spostrzeżeń, z niej czerpałem większość wiadomości do tego opisu. Do opisu wód delty wiślanej wiadomości czerpałem z niemieckiego „Führer auf den deutschen Schiffahrtstrassen. 6 Teil. Berlin, Gea Verlag, 1914”. Wreszcie przytoczyłem dużo urywków z „Flisa”, którego gorąco polecam każdemu z naszych wodniaków i radzę zawsze w drogę zabierać, „ku ucieśnieniu i przestrodze szprymów polskich po Wisłę płynących i ku ulżeniu na wodzie tęskności ich” (z „Dedykacji Flisa”).

Kilometry na Wisłę liczą się od ujścia rzeki Przemszy — 0.

Białe tablice kilometrowe na słupkach stoja rozmaicie, czasem na prawym, a czasem na lewym brzegu rzeki. W urzędowym „Wykazie” nie wyszczególniono, na jakim brzegu która tablica stoi. Litera „P” i „L” stosują się do wymiennych w środkowej rubryce miejscowości, a nie do tablic. W biurze hydrograficznym Dyrekcji Dróg Wodnych w Warszawie wyjaśniono mi, że tablica powinna stać na tym brzegu, którym nurt płynie. Przy zmianie nurtu mają przenosić ją w razie potrzeby na drugi brzeg. Naogół jednak spotykałem zwykle te same tablice na starych miejscach bez zmian, więc b. dobrze jest notować sobie, która tablica kilometr, na jakim brzegu stoi: zrobić w książeczce obok liczby znaczek czerwonym (pr.) lub niebieskim (lew.) ołówkiem. W opisie tym obok niektórych

liczb kilometrowych postawiłem litery: „L” lub „P”. Np.: „580(p), 5 Śladów (l)”. Znaczą to, że tablica kilometrowa 580, jakem zauważył w drodze, stoi na prawym brzegu, a wieś Śladów na lewym brzegu o pół kilometra niżej.

Na Wisłę Pomorskiej wszystkie kilometry stoja naogół na lewym brzegu. Parę zauważyłem podwójnych, ten sam kilometr na obu brzegach. Tak właściwie byłoby najlepiej dla całej Wisły.

Mosty:

Wysokość wolną przejazdową mostów podaje według urzędowego „Wykazu” („Spód konstrukcji”), wymierzona w metrach i centymetrach od poziomu 0 — „zera” wodowskazu miejscowego. Ponieważ stan wody bywa zawsze wyższy od zera, nieraz o kilka metrów, więc dana wysokość mostu trzeba odpowiednio zmniejszyć według dzisiejszego stanu wody i porównać z wysokością swojego masztu, licząc wysokość masztu, rzecz prosta, od powierzchni wody, a nie od pokładu.

W Warszawie są 4 mosty:

- a) „Poniatowskiego” (na 511,8 klm.), żelazny łukowy, wysokość wolna 16,20. Jest to najwyższy most na Wisłę. Nieco niżej sterczą filary, przygotowane pod przyszły most kolejowy.
- b) Kierbedzia (513,8 klm.), wys. 10,50.
- c) i d) 2 mosty równoległe pod Cytadelą (515,4 klm.), wys. 11,10 i 11 m.

Pomiędzy Warszawą a ujściem Wisły jest 9 mostów.

Nowy Dwór (549 k.), most zerwany podczas wojny. Sterczą tylko z wody kamienne filary.

1) Wyszogród (586,7 k.), wysokość prześseł rozmaite, od 6,91 do 9,56; jedno podnoszone 12,06.

2) Płock (532,4 k.), żeglowne 2 prześsła, wys. 8,63 i 8,93. Inne niższe.

3) Włocławek (679,4 k.). 2 prześsła żeglowne, wys. 9,72 i 9,79. Inne niższe.

4) Toruń (733,8 k.). Wys. 15,02. Przyśsły most w budowie.

5) Fordoń (774,8 k.). Wys. 10,75.

6) Grudziądz (834,1 k.). Wys. 10,50.

7) Pod Korzeniowem na 863,8 klm. Wys. 13,25.

8) i 9) Tczew (908,6 k.), 2 mosty równoległe, wys. 12,70 i 13,11.

Uwaga: Pod mostami warszawskimi pozostały w głębi pod wodą resztki mostów zerwanych podczas wojny. Nie puszczaj tam nigdy łotwiecy. Mosty: Wyszogród, Płock i Włocławek zbudowane za Niemców, częściowo drewniane. Dla mostów na odnogach w delcie wiślanej wysokość podana od poziomu wysokiej wody, a nie od zera.

Promy spotykają się na Wisłę Pomorskiej. Przy niektórych promach (w Chełmnie i Gniewie) zauważyłem szereg pontonów, połączonych liną i zagradzających Wisłę od brzegu do połowy. U innych liną stalową przechodzi tylko po dnie, opuszczona. Naprężają ją podczas przeprawy. Na promie w nocy zapalają 2 czerwone światła, jedno nad drugim. Prom nikomu z drogi nie ustępuje, ani liny nie popuszcza. Trzeba dać mu drogę, przeczekać, aż się przeprawi. Najlepiej przystanąć między główkami. To samo stosuje się do promów parowych. Podczas wielkiej wycieczki wioślarskiej do Gdańska („Sportu Wodnego”) w 1926 r. jedna łódź wyrwała się na drutach od promu.

Wioślarze uskarżali się na „szykanę” ze strony Niemców. Nielusznie. Byli winni sami i w zupełności zasłużyli na kąpiel, jako karę za gapiostwo.

Główki są to groble regulacyjne poprzeczne, zwięzające koryto rzeki.

Na Wiśle Pomorskiej, poniżej dawnej granicy pruskiej (719 klm.) ciągną się one gęsto u obu brzegów.

W dawnym zaborze rosyjskim rozrzucone miejscami tu i ówdzie, b. nieregularnie. Dość dużo główek jest na Wiśle Warszawskiej, od Łachy Wilanowskiej do ujścia rzeki Narwi. Również na dawnym odcinku pogranicznym poniżej Nieszawy (702 k.) jest dużo starych główek, częściowo pożywanych. Na główkach, wodą przykrytych, nieraz zdarzają się przykre wypadki. Taką zalaną główkę, podobnie jak i „prąd”, czyli drzewo zatopione, za uważać nieraz można po szumie wody:

„Bywały rotman ławie się w tem sprawi,
Bo się na prądzie woda kędzierzawi,
Czasem też gada, przestrzega zdaleka,
Głosem człowieka”.

Znaki: Wiechy, i bakany na wodzie, czerwone i białe, oświetlane w nocy, oznaczają: czerwone — mielizna lub kamień leży ku prawemu brzegowi, zatem mając od strony lewego brzegu; białe mając od strony prawego brzegu. Na Wiśle Pomorskiej bakany nie stawiają. Znaki zwrótne stoją na brzegach (patrz na marginesie mapki).

Na mostach tarcza czerwona oznacza przeszło żeglowne, w nocy światło zielone.

A teraz:

„Ukażę drogę do Mottawy prostą,
Będę u Ciebie wodzem i starostą,
Od warszawskiego aż do zielonego
Mostu gdańskiego.

Mianując miasta, uści, kępy, ostrowy,
I o rzekach ci dam rozsądek zdrowy,
Gdzie, która wpada, gdzie którą w się
dzika
Wisła polyka”.

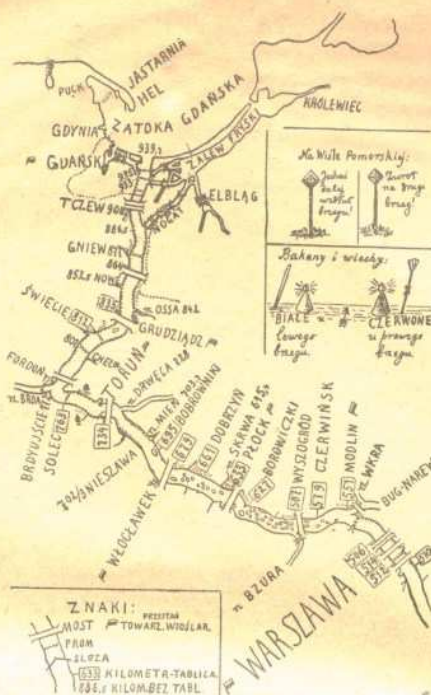
„A tak ci fryczu już powiem po prostu,
Gdy będziesz niżej warszawskiego mostu,
Gołędzinowskich (517 — Gołęzinów, pr.)
ostrow będzie w oczy,
Wisłę zakroczy”.

Ostrów zaś potem Borakowskich (525,5 —
Buraków Mały, l.) będzie,
Potem ci drogę Jabłońska (532 — Jabłonna,
pr.) zasiądzie
Kepa, Czeskowska (544 — Czastków, l.)
i Wilkowska za nią,
Jako że panią”.

Za Warszawskim mostem kolejowym 516 (l) Cytadela. 517 (l) Żoliborz (przystań wioślarska wojskowa. 518 (l) Kepa Potocka (l), dalej Pelcowizna (pr.). 520 (p), Żerań (p). Wzdłuż brzegu roboty regulacyjne, liczne główki. 521 (l) na górze Bielany (l), stary klasztor, las. Brzeg wysoki. Wylot ścieków warszawskich. 523 (l), 4 Młociny (l), 524,3 Tarchomin (p). 528 (p). Łomianki Górne (l) na wzgórzu. 532 Kepa Kielpińska (l), Jabłonna (p.), park i pałac. Wisła zmienia kierunek ku zachodowi. 539,5 Skierdy (p). 546 Kazań Niemiecki (l).

549 — „tuć się otworzy Nowydwór na piasku, tu już bądź pewien napierwszego trzasku” (p), filary zburzonego mostu, przystań.

550,5 — „Tam Narew leśna, którać
zajdzie w oczy,
Z prawego brzegu czarne wierzby toczy,
Kieruje Wisłę, gwałtem ją poszewo,
Pędzi na lewo”.



Mapka schematyczna dolnej Wisły.

Na niskim cyplu w widłach rzek stoi wielki stary gmach, dawny skład Banku Polskiego. Od tego cypla ciągnie się daleko na Wisłę długa główka kamienna, b. niebezpieczna przy nieco podniesionym stanie wody; silny prąd ciągnie wprost na nią. Chcąc wpłynąć w ujście Narwi obojętą ją zdaleka. Jest w głowce przerwa, ale nie znając miejsca dokładnie, lepiej nie próbuj przez nią przepłynąć, zwłaszcza jadąc po dole.

551 (p) twierdza Modlin na wysokim stromym brzegu (p), brzeg ocembrowany kamieniem.

Wpłynąwszy w ujście Narwi zobaczysz na lewo przystań wioślarską wojskową, dalej na prawo wejście do portu wojennego, wyżej most kolejowy. Z Narwi można nabrać czystej wody do gotowania, bo wiślaną poniżej Bielan niebardzo przyjemnie używać nawet do mycia.

Przyst. Tow. Wiośl. w Nowym Dworze jest nad Narwią za mostem.

554,5 Zakroczyńska Kepa.

556 — „Tu masz Zakroczym, nie uchybić wzroku, Na prawym boku”. Przystań, wodowskaz, miasteczko na wysokim brzegu, stare kościoły.

557,5 — Grochalsko-Głuska Kepa. 560 Małowiejska Kepa. 561 Mochty (p), cegielnia (komin). 562 (l) Leoncin (l), przystań.

567 — „Wnęć zaś Wilkowska Kepa za nią blisko”...

568(p),5 folwark Miączyn (p), folwark Sęczymin (l). 570 (p) Wychódz (p), przystań, tartak parowy. 572,5 Kotońska Kepa. 575 Kromnowska Kepa I. Kromnow Polski (l). 576 (p) Zdziarka (p). 576 (p) Praga (p). 577 Kromnowska Kepa, Kromnow Niemiecki (l), Praga Czerwńska (p).

578,5 na wysokim prawym brzegu:

„Czerwienisko czerwieni się dawnie
Klasztorem sławne”.

Przystań. W kościele tablica pamiątkowa króla Władysława Jagiełły, wmurowana przez Warsz. Tow. Wioślarskie. Śladowska Kepa I.

580(p),5 Śladow (l). 582,2 Śladowska Kepa II. 583 Konfederacka Kepa.

585,5 Wyszogrodzka Kepa.

586,7 most. Pod mostem długa wyspa dzieli Wisłę na dwa koryta.

587(p),3 Wyszogród, przystań.

„Tamie zaś odtąd poniesie cię woda
Przestronnym wartem aż do Wyszogrodu,
Kędy na prawo gród barzo wysoki,

Rzeź obłoki.

Na lewo zaś ujrzysz w brzegu dziurę
Co nią wypija Wisła gnuśna Bzurę,
Jak więc wielki smok małego wężyka

Mknie do piwnika.

Potem nadejdą kępy w tejże toni,
Gdzie naprzód Drwalska Nieznachowska goni,

Tudzież mieszkają dzicy Nieznachowie
Na swym ostrowie”.

I teraz podobnie jak za czasów Klono-wicza od Wyszogrodu, aż pod Płock prawię, ciągnie się prawdziwy archipeląg kęp. Wisła tworzy tu cały labirynt odnóg. Rzecz prosta, że kępy w ciągu wieków zdążyły niejednokrotnie pozmienić kształty, stare poznikały, powyrastały nowe. Zaginął też wszelki ślad po „Nieznachowskiej” i „dzikich Nieznachach”, co: „Nienazbyt pewnych, złych robakach”, co: „na cię świeże, chociaż sobie łaj, guzy chowają”.

588 Kamieńska Kepa. 590 Sempławska Kepa. 591 Drwały Polskie (p), góry oddalają się od brzegu; Januszewo (l). 592 (p) Januszewska Kepa. 593 Bieniewska Kepa (Bieniewo lew.). 594 Arciechowo (l), wiatrak. Arciechowska Kepa. 595,5 Łady (l), Ładowska Kepa. 596 (p). 597 Pieczyńska Łowickie (l), przystań, Rakowska Kepa. 598 Rakowo (p). 598,5 Pieczyńska Kepa. 599 (l) Rakowska Kepa. 599,5 Antonieńska Kepa. 600 Łęg Suchodół (l). 601,7 Suchodół, przyst. (l), Kepa Konstancja. 603,5 Zakrzewo Kościelne. 604 (l) Karolińska Kepa (l), Zakrzewska Kepa. 605 (l) Zakrzewo kolonja (p).

606,5 „U wsi u Kępy, Mottawa (Mottawa) w prawy bok,
W Wisłę się mknie w skok”.

607 Kepa Kościelna (p) (na mapie: „Kepa Polska”), przyst. 608 Kamińska Kepa. 609 Niemiecka Kepa. 609,3 Świniary, przystań, Rybaki. 609,5 Kepa Niemiecka (p). 611 Czerwionka (p). Borowicka Kepa. 611,8 Michowice (l). 612 Białobrzegi (p). 613 Wiączemin (l). 614 Bobrza Kepa (p). Wykowska Kepa. 617 Wykowo (p). 619 Liszyno kol. (p), Liszyńska Kepa.

„Potem Wiącemską samać się nawinie
I Zerska kępka, wtem Płocko nadpłynie,
Ujrzysz na szkucie przez górę zaiste
Krzyże złociste”.

622 Rydzyno (p). 622,5 Dobrzyków (l), przyst. 624 Tokary (l). Na ostrym zakręcie Wisły duża Kepa Ośnicko-Tokarska. Nurt prawą stroną, ale na łodziach można też zazwyczaj przepływać i lewą, chociaż są tam podobno kamienie. 627 (p) Borowiczki (p), kamienna przystań cukrowni, kolejka. 628 Ośnica (p). Dalej prawy brzeg wysoki, 632(p),4 most.

633 (p) — „Płocko wysokie na ładzie
wysokim
Oglądasz, będąc pod brzegiem głębokim,
Chceszli wierzch urzeć ztamtąd
kościółowy,
Zejm kołpak z głowy”.

Przystanie. Na brzegu wodociąg, dobra woda. Nieco dalej u prawego brzegu przystań pływająca Płock. Tow. Wioślarskiego, dalej główki.

634,5 Płocka Kepa. 639,3 Brwileńska Kepa. 639,8 Brwilno Dolne (l). 640,5

Brwilno Górne (p), rzeka Skrwa Gostyńska (l). 644 Wólka Kępa. 645,3 Biskupice (p).

„Biskupska Kępa przyjdzie sama w oczy,
Gdzie się Skrwa prędką hurmem w Wisłę toczy (645,4),

Która Mazury od Dobrzyńskiej włości
Dzieli z dawności.

Gostyńską rzekę (640—641) Wisła też
pożarła

A nie dziw, bo jej sama mknę do gardła,
Od Duminowa (646) nurt straciła blisko
I swe przezwisko.

A tu trzy ziemie zeszyły się klinami,
Dobrzyńska włość i Mazosz z Kujawami,
Tu kiedy krzykniesz, słyszysz trzy powiały
Flisie gębaty.

Murzynowo, przystań, 647 (p). 649 (l)
Duninów Nowy (l), przyst. 650 (l), Duninowska Kępa, Uniejewo (p).

651 (l) Karolewo, Nowowiejska Kępa.
653 (p) Myśliborzyce (p). 654(p), 5 Węclawice. 655 (l) Węclawicko-Głowińska Kępa.

„Niedaleko zład trzy ostrowy mamy,
Myśliborski z nich naprzód oglądamy,
A za tym Wisłę zaległ nam Głowieński,
Potym Dobrzyński”.

656 (l) Głowińska folwark (p). 657(l), 5
Głowińska Kępa.

661(p), 3 — Na prawym brzegu u tegoż
ostrowa

Zasadzon Dobrzyń, onej ziemie głowa.

Przystań, kościół. Na dobzyńskim zakręcie Wisła wspaniale rozłana, patrząc po wodzie można widzieć kawałek widnokręgu, gdzie woda graniczy z niebem. Dalej prawy brzeg wysoki ciągnie się aż pod Włocławek. Na górze widać porządne mury dwory. Na brzegu ładne jary i zarośla.

Dobiegniewska Kępa. 664 (p) Dobrzyńska Kępa. 665 Bachorzewska Kępa. 667 (p) Królewska Kępa. 668(p), 5 Glewo, dwór na górze. Za cyplem ukazuje się Włocławek. 669 (p) Modzerowska Kępa. 670 (p) Tulibowo, dwór murowany (p), Modzerowo (l). 671 (p) Zarzyczewska Kępa. 672 (p) Zarzyczewo Górne, biały dwór na górze. 673 (p) Zarzyczewo Dolne. 675 (p) Kulin (p).

„Za tym Włodstawski ostrów, nie nowina
Na nim wierzbina”.

677(p), 5 Włocławska Kępa.

679 (p) — „Poniżej w lewo czerwieni
się dawny
Włodstawek księżą, cłem i piwem
sławny”.

679,4 most.

679,5 — Tamże u zamku Mintawa

leniwa

W łakomą Wisłę swój nurcik wylewa”.

Rzeczka Zgłowiączka (l). Nad rzeczką przystań Włocł. Tow. Wiosł. (patrz Nr. 12 „Morza” z r. ub.).

695 (p) — „Tam Bobrowniki pozorne

tyczasem

Wnet się wynurzą za zielonym lasem,

I ten gród kiedyś, znać to po wejrzeniu,

Był w szanowaniu”.

Na wyspie wspaniale, ale zupełnie zaniedbane i niszczone ruiny zamku. Niżej u prawego brzegu przystań. W ruinach dobre miejsce na obóz.

700 Rybitwy (p). 701 Przypust (l),

Starkowiec (p).

702,4 — „Wnet zatem ujrzyś Nieszawę

czerwoną

Szpiklerzów długim rzędem obsadzoną,

Świecą się w lewo skorupiane dachy,

I inne gmachy”.

Uważać na porozmywane główki, któremi pozamykano boczne odnogi.

703,7 rzeczka Mień (p). 707 (l) Piaski (p). 708 Zielona Kępa (l). 711 Włecz (p). 712 (p) Słońsk, przystań Ciechocinka (l). 713,5 Słońska Kępa (l). 714(p) Łęk Osiek (p). 716 (p) Słońsk (l). 717 (p) Chrapy (p), Wóluszewo (l).

718 Otoczyn (l), przed nim dawna granica, zaczyna się uregulowana Wisła Pomorska. Ujście rzeczki Tarzyny, połączonej kanałem osuszającym „Parchanie” z jeziorem „Szarlej” a przez nie z Gopłem. 719,8 Silno (p), maszt. 721 (l) Silno przystań (p).

728 — „Na prawym brzegu Złotoryja

leży

Zburzony zamek, za nim Drwieca bieży,

728,5. Zamek leży na samym brzegu,

część murów pod wodą.

„Między Prusami płynąc od Brodnice

Czyni granicę”.

„Na zachód słońca Wisłę sobą sparla,

Gdy się z nią rześko i potężnie starła.

Srogo się matce stawi na początku,

Bedąc w żołądku”.

733(l), 8 most.

734(l) — „Toruń budowny i bogaty

w cnotę,

Tam szczyrych mieszczan oglądasz ochotę,

Tam pokój, tam wstyd, tam płuży

uczciwość

I sprawiedliwość”.

Miasto na prawym brzegu. Przystań

Polskiego Klubu Wioślarskiego na lewym

brzegu (właściwie na kępie), biały budynek z wysokim czerwonym dachem.

U prawego brzegu na wodzie klub niemiecki. Przystanie. Niżej budują nowy

most. Na lewym brzegu maszt ładunkowy.

Na wodzie wysępka z wbitych pali, połączona liną stalową z wierzchołkiem tego

masztu. Na linie czerwony znak ostrzegawczy. Niżej na lewo stary zamek Dybów. 736,3 port drzewny (p). 750 (l) —

752 (l) na lewym brzegu las. 755 (l) Pędzewo, maszt żelazny (p). 762 Czarnowo,

przewóz. 763 (l) Solec, przewóz. 766 (l)

las na prawym brzegu. 772(l), 5 Brdyujście (l), maszt.

Wiadom. o Kan. Bydg. i t. d.: Nr. 12

„Morza” i Nr. 19 „Sportu Wodn.” 1928.

774,8 most Fordoń. 784 (l) Dolne

Strzelce (l) i 786(l), 6 Trzeczacz (l) młyny

wodne (zapewne „bzdziele” opisane u

Klonowicza; nie widziałem ich).

797,4 Topolinek (l), przewóz.

798 (l) Biełkówka (p) maszt.

806,8 — „Chelmino, stary port pruski

ujrzyś przez gaj

W prawo je puszczaj”.

Uwaga: prom, ruiny zamku.

812 (l) — „...w lewą stronę

Puść się do Świec, aż pod samą brzoję:

Tamże też rzeczka (813,5), co nią pławią

lasy

Po wszystkie czasy.

(Czarna Woda, dawniej Wda albo

Gwda).

Tam Świecki ostrów (pr., 813 — 815)

dębowy, osobny,

Pod górą płynąc miniesz i ozdobny,

Sarkowską kępe, jedno cichą przybież,

Na miejscu zdybież”.

Od Świecia lewy brzeg wysoki. Około

814 k. wysoko ponad Wisłą druty elektryczne na b. wysokich masztach.

819,5 (l) Sartawice.

„Tam Sarkowice, gdzie więc w ón wiek

stary

Ofiarował się do Świętej Barbary;

Tam wstępowali nasi pradziadowie,

Dawni szyprowie.

Tam mądry rotman siedząc na swej barce,

Złożył onę pieśń o Świętej Barbarce;

Tej pieśni jadąc imo Sarkowice,

Nauczał Frycze”.

827 Polskie Stworno (l), duża kępa.

Imo Stwoleńską Kępkę i Osieńską,

Aż przydybali za niemi Grudziądzką,

Tamże i Grudziądz usiadł z prawej

strony,

(835) Grudziądz czerwony.

834 most. Za mostem na prawo wejście

do portu. W porcie klub wioślarski niemiecki. Przystań klubu polskiego znacznie

niżej, u prawego brzegu pomiędzy

główkami pod zamkiem.

842 — „Tam niedaleko Ossa u gardziel

ciecze

Wisłę, i z nią się w jedną kolej wlecze,

Tamże swe imię straciła i ścieżki

I małe brzeżki”.

„Poniżej za tym, przybliżyć się samy,

Znaczna robota cnych Prusaków, tamy,

Gdzie Wisłę w kręgi ujeli głęboką,

I tak szeroką”.

„I tedy musi płynąć, gdzie jej każą,

Bo ma nad sobą ustawiczną strażą.

Nie leże z brzegu namniejszego szczęta,

Groblami zjęta.

Płynie swym torem wyższej nad rolami,

I zawiesiłym nurtem nad polami,

Niżej, niż rzeka zniesie na swoim łanie,

Bogaty manie.

847,7 Mały Włecz (p). Do brzegu zbliża

się niemiecka granica. Odtąd ciągnie

się ona na prawym brzegu, przeważnie

wzdłuż wału ochronnego.

852,5 — „Potem gdy kępe Bogińską

ominiesz,

Nowego albo Nejburgu dopłyniesz,

Na lewej stronie ujrzyś czerwony mur,

I pusty klasztor”.

Ujście rzeki Mławawy, zimowisko. Przewóz.

863,8 most.

868 Nowy Dwór (Neuhöfen) (pr.), zdaleka

czerwieni się miasto Kwidzyń.

867 Korzeniowo (Kurzebrack), maszt

(pr.).

„U Jeżyk Wielkich pytałem Mazura,

Coby za rzeczka. Rzekł mi: Dziewcza

dziura;

Więc nie wiem takli, lecz rzeczka

malusia

Do Wisły siusia”.

870,2 — Wielkie Jazwiska (l), na mapie

polskiej „Wielka Jeżewnica”.

876,7 żeglowne ujście rzeki Wierzycy

(l) albo Wierzyszy, (niem.: Ferse).

Gniew — „miasteczko rządne, wnet je

tu ukradniesz

I zamek nad niem”.

Prom. Pontony od lew. brzegu. Tow.

wiosł.

884 Kuchnia (l). „Poniżej Gniewa przy

długim ostrowie

Popłyniesz; kuchnią zową go flisowie,

Choć tam kuchmistrza nie masz, ni

kucharzy,

Nic się nie warzy.

Fryczu nieboże przybliżyć się męka,

Nie jedna na cie gotuje się ręka,

Przyplacisz tego, coś w kuchni jadł

bracie

Tu przy Nogacie”.

.....pamiętne dawają tu braci

Dawni flisowie, niedaleko gaci,

Żeby pomnieli, gdzie do Gdańska droga,

Gdzie do Olbiąga”.

„Możesz nieboże od chłosty nie puchnąć,

Lecz nie przyrzekam, żebyś nie miał

cuchnąć;

Bo rady z prędką nabawia biegunki,

Tamte frasunki.

A gdy cię skarzą, gdy tak będziesz zmyty,

jako i drugi, będziesz dobry i ty.

*Już cię wyzwola, i będą cię zatem
Nazywać bratem.*
(Przypomina to chrzest równikowy).

886,5 na prawo wejście do Nogatu, zamknięte słuza. Maszt. Granica w. m. Gdańska z Niemcami. Biała Góra (Weissenberg). Długość Nogatu od Wisły do Zalewu 61,4 kilom. Jeszcze 3 słuzy i 3 mosty. Do Malborka 19 klm.

*„I już z drugimi pojedziesz czyst i zdrow,
Gdzie piekło (888,9) karczma i Malborski
Ostrów,
Do Międzyłęża (891), gdzie też ostrów
cnego
Międzyłęskiego.
Strzeż się, być kępka Wisły nie zawarła
Gorzędziejowska i u Rzezygartla”;*

902 (I) Gorzędziej (I), kościółek na górze.

*„Wnet z tobą, gdzie Czeczów z lewej
strony leży,
Szkuła zabieży”.*

907 (I) Tczew. U lewego brzegu za kąpieliskiem stoi stary statek, siedziba Ligi Morskiej i Rzecznej. Tu można się zatrzymać. Dalej przystanie. Posterunek celny na przystani Warsz. Tow. Żegluga. Tu można załatwić wszelkie formalności.

908,6 mosty Tczewskie, 2 równoległe, wys. 12,70 i 13,11. Port.

914 granica w. m. Gdańska. Dawniej nie było tu żadnych formalności, teraz podobno trzeba się zatrzymywać i okazywać papiery.

Każdy powinien mieć dowód osobisty. Na Wiśle Morskiej nie widać już naszych tablic kilometrowych. Jakaś inna numeracja.

917,7 prom Palszewo-Steblewo.

925,6 prom Leczkowy (I) — Szybneg (pr.).

*„Tam kępa Czeczowska, tam też niedaleko
Przewóz Malborski przez Wisłę poprzeko;
Gdzie Szybneg w swojej karczmie, jako
w jamie,
Zasiadł na tamie”.*

929,6 na prawo w wale słuza Czerwona Buda (Schleuse bei Rothebude), wejście do kanału Wisła — Zalew Fryski. Długość kanału 19,9 kilometrów. Na kanale jest jeszcze jedna słuza (Platenhof) i 3 niskie mosty otwierane (wys. 1,90 — 2,90 i 2,30). Odgałęzienia: rzeki Święta i Tuga.

929,8 prom Kezmark (I), przyst. 930,7 na prawo w wale słuza „Am Danziger Haupt”, wejście do Wisły Elbląskiej.

Wisła Elbląska od Wisły do Zalewu Fryskiego ma 25,4 km. długości. 1 most niski, otwierany. Odgałęzienia: 15 klm. od Wisły — Wisła Królewiecka (na lewo do Zalewu Fryskiego, długość 11,5 km.) i 16,8 km. od Wisły kanał Tiegenort (na prawo). Na nim 1 most. Krótki ten kanał (niespełna kilometr) łączy Wisłę Elbląską z zakrętem rzeki Tugi, a przez nią z kanałem Wisła — Zalew.

*„Wtem się Szkarpa z Leniwką
rozstawa,
Na swoim nurcie każda z nich przestawa
Szkarpa płynie do Królewca sobie,
Leniwka k'sobie.
Szkarpa bystra wszystkim Wisły
głowa
Nurt samorodny, kopana zaś owa,*

*Niesie do Gdańska naszą oziminę,
W cudzą krainę”.*

933 prom.

935,6 na lewo droga do Gdańska, wejście do Słuzy Einlage, na Wiśle Gdańskiej czyli Martwą, dawną Leniwkę.

*„Między Szkarpą i Leniwką padła
Wyspa niemata; klinem sobie siadła.
Niemcy Neryngiem, Polacy swą mową,
Mierzeją zowq”.*

Obecne ujście Wisły do morza było sztucznie przekopane przez tę wyspę w 1895 r.

937,9 prom parowy kolejki (I).

938,3 Szywnhorst (I), port rybacki, prom parowy.

939,7 ujście Wisły do Bałtyku.

Za przejście słuzy Einlage (0,5 km.) płaci się w biurze na prawo 1 gulden (albo 2 złote). 1,1 km. odnoga na lewo, stare koryto Wisły (długości 3,5 km.), zamknięte wałem.

8,8 — „Poniżej Bonsag wieś na prawym brzegu,

*Tamże i Górki, niedaleko biegu,
Do Białej Karczmy masz przed sobą
flisie,
Chceszli, napij się”.*

11,7 na prawo szeroko rozlane ujście Wisły, przerwane w 1840 roku (długość 3,2 km.). Prosto — wąska słuza Phlenendorf, stale otwarta, przejazd wolny. Nad nią mostek podnoszony, wysokość 5,55.

*„Po prawej ręce masz Krakowiec
z Rzymem,
A iż tak mam rzecz bracie prostym rymem,
Możesz się napić w obudwu potrosze,
Jeśli masz grosze”.*

Nieraz już skarżyli się nasi żeglarze, że na przejazd na morze przerwa z 1840 roku żądano od nich osobnego pozwolenia od władz z Gdańska, gdzie, jak uskarżał się już Klonowicz:

*„Jawne pisarze i prokuratorzy
Będiesz bogacił, dając im pobory,
Będiesz się kłaniał przed Niemcem
odętym
Jako przed świętym”.*

18 k. most kolejowy (wys. 5,60).
19,1 k. most drogowy otwierany (w. 7,20).
20,1 k. na lewo Stara Motława (do Gdańska).

*Tylko na prawo puść Leniwkę w morze,
Niechaj je kto chce okrętami orze;
Ty się w Motławę k'sobie, daj się Bogu,
Udaj do progu.*

Na cyplu „Hak Polski”, Polski Klub Wioślarski. Na prawo wyspa Holm, objęta dwiema odnogami. W lewej warsztaty okrętowe, prawa prowadzi na morze.

28,9 k. wyjście na morze, gdzie:
*„... w (kacie) drugim zasadzona
latarnia ona”.*

Przy wyjściu łodzi na morze przed urzędem pilotów (Lotsenamt) strażnik zwykle żąda okazania paszportu. Żadnych szczególnych pozwoleń nie potrzeba. Może nieraz nikt nawet nie zapytać.
KONRAD PRÓSZYŃSKI

KRÓTKIE WIADOMOŚCI O GÓRNEJ WISLE OD PRZEMSZY DO WARSZAWY.

(Wybrane z urzędowego „Wykazu”).
0 km. — ujście rz. Przemszy. 0,19 k. most kolejowy, wys. 6 m. 90 cm. i 0,5 k. most drogowy, wys. 7,20 m. 1,8 km. — ujście rz. Soły. 2,1 — Oświęcim. 22,0 — Po-

dolsze, prom linowy. 22,7 — ujście Skawy. 30,3 — most kolejowy Okleśna, wys. 10,10. 32 — Okleśna (brzeg lewy), 32,7 — Podłęż, prom linowy, przystań. 35,5 Ryczów. 45,0 km. — Brzeźnica (p), prom linowy. 47,8 Czerników (I) przystań. 63,6 — Tyńnic (p), przystań. 69,0 Bielany (I). 73,0 — Zwierzyniec (I). 75,5 — Dębni — Kraków (p). Ujście rz. Rudawy (I). 76,4 — most Zwierzyniecki drogowy, wys. 6,00. 76,7 — Wawel (I). 78,5 — most Kraków — Podgórze, w. 6,98. 79,0 — Kraków — most drogowy, w. 8,06. 79,2 — most kolejowy w. 9,14. 81,9 — ujście rz. Białuchy (I). 89,4 — ujście rz. Dłubni (I), 101,0 — Pasternik (p), port zimowy. 102,0 — Niepołomice (p), dawna granica, prom linowy. 112,5 — Odwiśle — Wawrzeńczyce (I), przystań. 121 — Trawniki (p). 134,7 — ujście rz. Raby. 138,1 — Morsko (I), przystań. 145,7 — ujście Szreniawy (I). 150,7 rz. Usznica (p). 154,3 — rz. Nidzica (I). 160,5 rz. Dunajec (p). 169,4 — Nowy Korczyn (I), przystań. 175,0 — rz. Nida (I). 191,0 — Kępa Lubawska (I). 193,9 — most w Szczucinie (p), wys. 8,22. 195,0 — Żabiec (I), port zimowy. 209,5 — rz. Breń (p). 220,5 — Stopnicka dolina (I), kanał. 220,0 — rz. Czarna I (I). 225,0 — rz. Czarna II (I). 226,9 — rz. Wisłoka (p). 242,3 — Baranów (p). 255,3 — Tarnobrzeg. 256,0 — Dzików (p). 258,8 — rz. Koprzywianka (I). 268,9 — Sandomierz — port. 269 — most drogowy Nadbrzezie (p). 272,2 — rz. Trześniówka (p). 273,0 most kolejowy drewn. w. 6,22 i obok nowy żelazny, w. 8,5 m. 273,8 — rz. Łęg (p). 279,7 — rz. San. (p). 281,0 — rz. Strachocka (p). 822,1 — rz. Opatówka (I). 287,6 — Zawichost (I). 294,1 — Stara Wisła (p). 298,4 — Annopol (p), most drogowy drewniany, wys. 8,12 m. 306,0 — 315,5 — odnoga Wisły. 319,0 — Józefów (p), ruiny zamku. 325,0 — rz. Kamien — na (I). 326 — Piotrawin (p). 332 — Solec (I). 340,9 rz. Iłzanka (I). 355,5 — ruiny zamku w Janowcu (I). 359 — Kazimierz (p), ruiny zamku. 362,5 — Bochnica, rz. Bystra (p). 371,7 — Puławy (p), most drewniany, wys. 6,52. 391,7 — rz. Wieprz (p). 392,3 — Dęblin (p) most kolejowy żel., w. 11,74 m. 393,4 — Dęblin, most drogowy drewniany, wys. 9,64 m. 424,5 — rz. Zagwoździanka (I). 429,0 — rz. Okrzejka (p). 431,2 — rz. Radomka. 438,0 — Magnuszew (I), przystań. 441,0 — rz. Promnik. 455,0 — Mniszew (I). 457,0 — rz. Pili — ca (I). 471,0 — Czersk (I), ruiny zamku. 476,0 — Góra Kalwaria (I). 479,5 — Wólka Żałęska (I). 487,0 — Przewóz Karczowski (p). 490,0 — rz. Świder (p). 500,0 — Miedzeszyn (p). 504,7 — Łacha Wilanowska (I). 510 (p) — mały zakręt pod Warszawą, niżej na prawo między główkami „Jachtklub”. 511 (I) — Warszawa — port Czerniakowski, u brzegu przystanie towarzyszt wioślarskich. 511,8 — most Poniatowskiego.

MAPY LĄDOWE WISŁY OD OŚWIECIMA DO WARSZAWY, PODZIAŁKA 1 : 300.000, ARKUSZE:

- 1) „Kraków”, wyd. pol. z niem., obejmuje odcinki Wisły od 0 do 36-go kilometra i od 61-go do 118-go kilometra.
- 2) „Cieszyn”, wyd. pol. z niem. Mały odcinek Wisły powyżej Krakowa, od 36 do 61 kilometra.
- 3) „Kielce”, wyd. polskie nowe, Wisła od 118 do 313 kilometra.
- 4) „Radom”, wyd. polskie nowe, Wisła od 313 do 479 kilometra.
- 5) „Warszawa”.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



K. P.

U WRÓT ŚWIATA

P. Michał Leszczyński, oficer marynarki handlowej, wychowanek Szkoły Morskiej w Tczewie, pływający obecnie na statkach francuskich, nadesłał nam z Saigona swe wrażenia z podróży.

REDAKCJA.

Jak zwykle, objąłem służbę na mostku o godzinie 6 rano. Dzień zdawał się wstawać jasny, lecz słońce kryło się za cienką warstwą chmur, zgromadzonych na wschodzie, chmur lekkich, barwnych, jak na pejzażach japońskich.

Poprzednik mój kapitan Le G. stał na końcu długiej „passerelle”¹⁾ i lornetował coś na widnokręgu. Spostrzegłszy mnie na mostku, w krótkich słowach poinformował o położeniu, kursie, otoczeniu statku, wskazał kilka obiektów do pelengowania, zdał polecenia komendantowi i szybko, zwyczajem pierwszego oficera, zbiegł po trapie, wymyślając komuś po drodze, „Prostując kości” i przeciągając mięśnie, rozglądałem się wokół.

Z lewej strony jasno zielony, poszczerbiony, pas dżungli, na kursie parę wysepek i samotnie rozrzucone pałeczki „cocotiers”²⁾, po sterburcie sporo żagli dżonk rybackich. Jednym słowem „entourage” ten sam od kilku dni.

Wszedłem na chwilę do rubki zobaczyć, jak się przedstawia sytuacja na mapie. Pozycja na godz. 5.30 znajdowała się w południowej części cieśniny Malacca; mieliśmy z lewej strony półwysep tejsze nazwy, z prawej ledwie widoczną Sumatrę, a na kursie nieprzeliczone roje wysepek, atolów i raf koralowych archipelagu Malajskiego z wyspą Singapore, bardzo położoną na północ, a będącą jakby przedłużeniem półwyspu Malacca.

Skonstatowałem, że znajdujemy się obecnie niespełna 12 mil od Chenal Principale³⁾, gdzie kurs wypada zmieniać, i, odruchowo spojrzawszy na zegar, pomyślałem, że za godzinę t. j. o 7-ej trzeba uprzedzić o tem komendanta.

Zacząłem tedy przechadzać się po „passerelle”, od czasu do czasu lornetując tajemniczą zieloną ścianę dżungli, lub ciekawe, malownicze dżonki rybackie, których mnóstwo „pracuje” w cieśninie Malacca. Właśnie jedną z nich mijamy prawie przy burcie. Żagiel jak duży, poczerwieniały, jesienny liść wiązu, pomarszczony zwisa bezwładnie a cienką lodyżką oplataną linkami masztu przyczepiony do skorupki niezbyt kształtnej, bardziej robiącej wrażenie dzieła natury, niż ręki ludzkiej. Wewnątrz, brązowe ciało Malaja z zadartą do góry głową i parą obojętnych oczu, przyglądających się olbrzymiemu intruzowi, który mu spokojny połów zakłóca.

Płaski słomiany krążek, nieudolna imitacja kapelusza, zsunął mu się na plecy, a rozluźniona opaska na biodrach śnać niespodziewająca się wizyty obcego spojrzenia, tworzy całość, dającą wierny obraz życia i nędzy tych pół-ludzi, pół-ziemnowodnych stworzeń.

Dżonka przesuwa się szybko i wkrótce razem z swym właścicielem i żaglem-liściem niknie za rufą statku. Przesuwam

¹⁾ Mostek, biegnący wpoprzek statku.

²⁾ Palmy kokosowe, dochodzące 30 metrów wysokości, zdała widoczne, podczas, gdy pas ziemi ukryty jest za widnokręgiem.

³⁾ Cieśnina Singapore.

pole widzenia swojego „Goertza” po szeregach tych „liści”, rzuconych na ciemno-zielone wody cieśniny i dłużej zatrzymuję spojrzenie na drodze statku.

Pojedyńcze pałeczki palm kokosowych połączyły się z niziutkim pasmem ziemi, tworząc dopiero teraz oddzielne wysepki, które z łatwością można z mapą porównać. Właśnie tem byłem zajęty, by przygować sobie świeży materiał do pelengowania, gdy posłyszałem kroki na trapie, wiodącym na mostek. Nie zwracając na nie zbyt uwagi, dalej studiowałem mapę, gdy posłyszałem za sobą stereotypowe, poranne powitanie komendanta: „Bon jour! Ça va bien?”

Trochę zdziwiony tą wczesną wizytą stanąłem w wyciekającej pozie, podczas gdy komendant pochylił się nad mapą.

Obserwując jego pochyloną nad stołem, dobrze zbudowaną postać, jego swobodne ruchy, nie wiem po raz który stwierdzałem z przyjemnością „swoje” dawne spostrzeżenie, że każdy zawód stwarza swój odrębny typ.

Tak jest. Komendant G. jest typem człowieka naprawdę z morzem żytego i morze urobiło z niego swój typ. Daleki od pozy, w swej luźnej pasiastej pyjamie, dobrze uwydatniającej jego słuszną postać, w słomianych pantoflach na bosych stopach, ze swoją bródką, wąsami krótko przyciętymi i krzaczastymi brwiami, wyglądającym z pod nieskalanie białego kasku tropikalnego, o pięknej ogorzałej cerze i ruchach wielkiego pana, tworzył typ właśnie człowieka morza, a powiem może bardziej typ komendanta statku, gdyż, pamiętając jeszcze czasy floty żaglowo-parowej⁴⁾ tejsze kompanji, od lat kilkunastu jest pierwszą osobą na statku, a zatem człowiekiem, który od wielu lat nawykł rozkazywać i być sobą.

Po dobrej chwili obserwacje moje zostały przerwane. Nie zmieniając pozycji i mówiąc tonem, jakby ze sobą rozmawiał, polecił mi mój zwierzchnik określić pozycję.

Korzystając z uprzednio przygotowanego materiału wysepek, przyłasków

⁴⁾ Statki żaglowe z maszynami parowymi.

i „remarquable cocotier”⁵⁾; posługując się bardzo wygodnym do brania pelengów taksometrem. W minutę później wykreśliłem piękne kółka na mapie, i oznajmiwszy o tem swemu przełożonemu, rozpocząłem znowu przegląd widnokręgu i spacer po „passerelle”.

W chwilę później rozległ się tenże sam spokojny głos zwierzchnika, polecając zmienić kurs o kilkanaście stopni w lewo.

Wykonawszy polecenie, pomyślałem sobie jednak, że trochę to zawcześnię, bo do zdanej mi zmiany kursu zostało blisko pół godziny czasu.

Znając z mapy wąskość farwatu i „mile” sąsiedztwo raf, już otwierałem usta, ażeby oznajmić swoje obawy rozkazodawcy, gdy, uśmiechając się dobrodusznie, zwierzchnik mój uprzedził mnie, mówiąc:

— Niech pan będzie spokojny; nie pójdziemy zwykłą drogą parowców przez Chenal Principale a poprowadzę statek przez Selat Sinki. Będę sam pilotem do Keppel, gdzie weźmiemy dopiero pilota portowego.

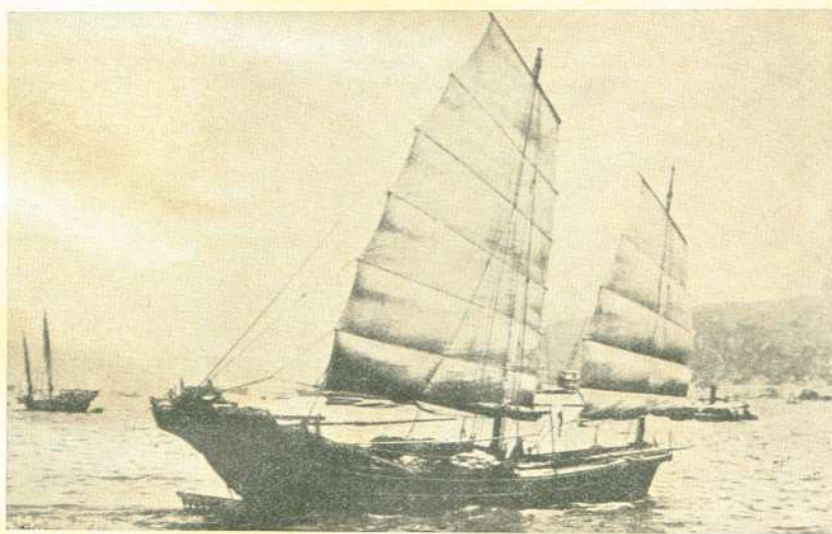
Spojrzałem na mapę. Wejście zachodnie do Singapore — cieśnina Salat Sinki, aczkolwiek stanowi krótszą drogę, niż przez Chenal Principal, jest nieporównanie węższa, usiana wyspami i rafami, krętymi przejściami i zaiste dobrze trzeba znać zalety swojego okrętu i te wody, by, mając na swojej pieczy przeszło tysiąc osób i na kilkanaście milionów franków towaru, skracać sobie drogę o 3 mile, mając dość często metr wody pod kilem, zamiast pójść utartym farwatem.

Ale za to, abstrahując wszelkie kwestje nawigacyjno-służbowe, przejście było urocze.

Mijane o kabel drobniutkie wysepki, istne bukiety roślinności tropikalnej o przepysznej świeżej zieleni, przyciągają wzrok urokiem cienia i kształtem splątanych liści i drzew.

Woda koloru ciemno-zielonego, lub jasnego szmaragdu, w miejscach, gdzie rafy dochodzą o stopę pod powierzchnią, budzi wspomnienia z przeżyć w fantazji

⁵⁾ Wyróżniająca się palma, z powodu braku obiektów na płaskim wybrzeżu, oznaczona na mapie.



Dżonki w cieśninie Malacca.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl





Singapore.
„Cocotiers” — palmy
kokosowe.

dziecinnej o królestwach koralu, o tajemniczym życiu podwodnym tych istot, cudownych barw i kwiatów.

Co chwilę spotykane stare dżonki, lub pirogi z Malajami, zajętymi zastawianiem prymitywnych wieceży, albo wreszcie poszarzała wioska na palach — robią tak silne wrażenie, że trudno pomyśleć, iż mamy wiek XX, i że obok tego całego pierwotnego malowniczego życia, takiego, jakie było ono 1000 lat temu, tętni swoim nerwowym życiem jeden z najruchliwszych portów świata — Singapore.

Zaznaczam, że najruchliwszy, a nie największy, gdyż co do wielkości, to wielu, wielu portom ustąpić musi. Położony na szerokości północnej 1°17', jest najbardziej południowym portem kontynentu azjatyckiego, w miejscu, gdzie najwięcej linii okrętowych się krzyżuje i w odległości, dogodnej do odświeżania zapasów węgla na trawersatach dwóch oceanów, a właściwie w połowie dróg głównych komunikacji międzykontynentalnych, uczęszczany jest głównie dzięki zaletom swego położenia, bynajmniej nie łatwości wejścia, z uwagi na ilość wysp i wysepek archipelagu.

Zaiste, ilość wysepek jest zdumiewająca. Ugrupowanie malownicze, lecz nie tak uroczne pod względem żeglugowym i wiele kłopotów dostarcza. Zbliżwszy się do miejsca, gdzie przejście zwęża się do 50 metrów, a głębokość dochodzi do 8, zwolniono szybkość i przygotowano trap dla pilota.

W tejże samej chwili z za cypla, palmami pokrytego, wysunęła się motorówka z powiewającą flagą pilota. W parę

minut później typowy „englishman” w białym ubraniu, kasku korkowym z przerzuconym przez ramię, nieprzemakalnym płaszczem wstępował na mostek.

Wydawszy kilka poleceń w swojej belkoczącej mowie, przywrócił statkowi szybkość, wprowadzając go do kanału. Z lewej strony malutki port Keppel tonie w zieleni palm, z prawej twierdza, broniąca Singapore z armatami, zamaskowana krzewami i palmami.

Woda tak czysta i spokojna, że widać dno. Skręciwszy parę razy w lewo i w prawo, w kwadrans później wpływaliśmy na redę Singapore. Z lewej strony quai z przycumowanymi statkami, tak blisko jeden drugiego, że prawie stęwy¹⁾ się stykają. Zdała widnieje przy quai luka, dla nas przeznaczona, ściśle do rozmiarów naszego statku przystosowana. Po kilku manewrach wsunęliśmy się w to miejsce, dla nas przeznaczone, dotykając prawie dziobem jakiegoś „Japończyka” z Tokio²⁾ i „Anglika” cargo z Liverpoolu³⁾.

Z chwilą zamocowania ostatniego „springu”⁴⁾, rzucono schodnię i oczekujący na wybrzeżu tłum agentów i handlarzy zaatakował formalnie znieruchomiły statek. Wszystkie pokłady zaroily się od

¹⁾ Przednie i tylne zakończenie okrętu (sztaba żelazna).

²⁾ Okręt japoński z portu macierzystego Tokio.

³⁾ Okręt towarowy angielski z portu macierzystego Liverpool.

⁴⁾ Spring — lina mocująca statek z wybrzeżem.

tłumu różnokolorowych ludzi, handlujących, gestykułujących i wrzeszczących.

Drobny handel rozpoczął się na dobre.

Mając służbę przy drugiej ładowni, w której mieliśmy kilkanaście ton skrzyń koniaków francuskich z przeznaczeniem do Bangkoku i Singapore, wycofałem się szybko z tłumu napastujących mnie handlarzy kolekcji marek pocztowych i oddałem się całej ładowni, w której teraz wrzało, jak w ulu. Brązowe, nagie istoty, popędzane i bite przez dzikich dozorców, swoich braci, trafem losu przez agentów wyróżnionych, uwiły się pracowicie, nosząc na pochyłonych karkach skrzynki, układając je wprawnie w grupy, raz po raz wyrwane windą z czarnego wnętrza statku.

Grupa towarów, przeznaczona tutaj do wyładowania, szybko topniała, a czas, skracany obserwacją „interesujących” scen „Pam — pam” czyli bicia pięściami lewej i prawej strony twarzy ociągających się pracowników, szybko uchodził. Zaiste, biedni tubylcy (z wyjątkiem kształtów ciała) w niczem ludzi nie przypominają. Robili wrażenie zwierząt roboczych, biednych i maltretowanych.

O 11-ej mogłem wyskoczyć z dusznej i gorącej ładowni, krzycząc z ulgą do agenta na bulwarze: „Finish”.

Znalazłszy się na pokładzie, z przyjemnością skonstatowałem, że niebo zaciąga się chmurami i pierwsze krople deszczu spadły mi na kask.

Istnieje przysłowie, że po deszczu będzie ładna pogoda. Mam wrażenie, że w krajach tropikalnych istnieje ono również, ale o sensie wprost przeciwnym, deszcz tu jest bardzo przyjemny, chłodzący i odświeżający powietrze. O ile było przed południem 31° C w cieniu, o tyle teraz podczas deszczu termometr wskazuje 26° C. — mówi się więc, że jest chłodno.

O dwunastej wniósłem się w tłum, handlujący, gestykułujący i różnobarwny. Nasi pasażerowie, przeważnie oficerowie armii kolonialnej francuskiej, z żonami i dziećmi udający się na dłuższy pobyt do Indochin, niewiele kupują, a przeważnie zabawiają się kosztem handlarzy.

Nagle usłyszałem najwyraźniej polską mowę. Zaintrygowany tem niezwykle, gdyż podczas miesięcznej podróży z Marsylii nie słyszałem na pokładzie naszego języka, szukałem oczyma osoby, która go tu w Singapore używała. Przed oczyma moimi rozgrywała się jedna z pospolitych scen. Grupa oficerów otaczała handlarza drogiej kamieni, i pragnęła się z nim rozmówić jakimś „ludzkim” językiem. Próbowano po francusku, angielsku, lajano go po włosku, hiszpańsku, wreszcie któryś z oficerów, zwracając się do dającego rozpaczliwe znaki Malaja, powiada, kalecząc naszą mowę: „Może ti głupi papuas mówić po polsku?”, co, oczywiście, też nic nie pomaga. Dano wkońcu spokój zatroskanemu krajowcowi, który, nic nie sprzedawszy, powędrował dalej po pokładzie, szukając okazji szczęśliwej transakcji.

Zacząłem indagować oficera, który w tak niefortunny sposób popisywał się swoją znajomością języków. Okazało się, że był on w Polsce pół roku razem z armją generała Hallera w roku 1919, zna Warszawę, Tarnopol i kilka wiosek, których nazw nie pamięta. Uczył się polskiego języka i cieszy się bardzo ze spotkania, gdyż od dziesięciu lat nie miał okazji wypróbować swoich postępów, jakie zrobił w naszej mowie. Rozmawiając z nim, przekonałem się, że nieźle używa dość obszernego swojego słownictwa, że zna naszą historię, interesował się literaturą i śpiewa

„całą” „rote” z pamięci. Opowiadał z zapalem o swoich przeżyciach w armii polskiej, unosił się nad sympatycznością Polaków i ze wzruszeniem wspominał swój pobyt w Polsce.

Będąc bardzo żywego usposobienia, ruchliwy, dowcipny, wesoły i inteligentny, robił dużo trafnych uwag w dziedzinie etnograficznej, gdyż, znając prawie świat cały, stykał się z ludźmi różnych ras i narodów.

Podróżował nie jako turysta, lecz pracując stale w placówkach wojskowych. Brał udział w wielu bitwach, dużo miał przeżyć i ciekawie je opowiadał. Spędził jakiś czas w Kongo francuskim, potem był na Madagaskarze, bił się w Maroku z Riffenami, podczas wielkiej wojny wdychał „fosgeny”¹⁾ na niemieckim froncie, potem formował legję polską we Francji, spędził rok w armji gen. Hallera, dzieląc jej losy we Francji i w Polsce, wreszcie obecnie jedzie w służbie kolonijalnej na nieznaną okolicę czasu do Indochin.

Kończąc swoją ciekawą opowieść, przedstawił mnie uroczej osobce, która od chwili z uwagą przysłuchiwała się naszej rozmowie, zapewne dla niej w nieznanym języku prowadzonej.

— Oto niewiasta, która zgodziła się dla mnie, narażać swoją cerę raz na działanie tropikalnego słońca, to znowu na mrozy północy. Voila! Oto moja żona, która od ślubu dzieli ze mną, moje awanturnicze życie.

Z pod kasku, uśmiechnęła się wesoło do mnie, para czarnych oczu, lekko zakłopotanych. Domyslając się, że o niej mówiono, a ani słowa z tej tyrady nie rozumiejąc, piękna pani chwilę patrzyła zmieszana.

Wkrótce potem rozmowa potoczyła się już po francusku, o sprawach bieżących, o Singaporze, oszustwach handlowych, taniości pysznych papierosów, piękności rubinów, o Saigonie, do którego za chwilę wyjdziemy, wreszcie o Haiphongu, gdzie pewnie zamieszkają.

W tejże chwili przebiegający przez pokład marynarz szepnął mi „Poste d'appareillage”.

Oznajmiłem moim nowym znajomym, że odbijamy i pośpieszyłem na swoje stanowisko.

Potoki deszczu zalewały górny pokład. Zerwał się północno-wschodni wiatr, który znacznie skomplikował odejście od quai.

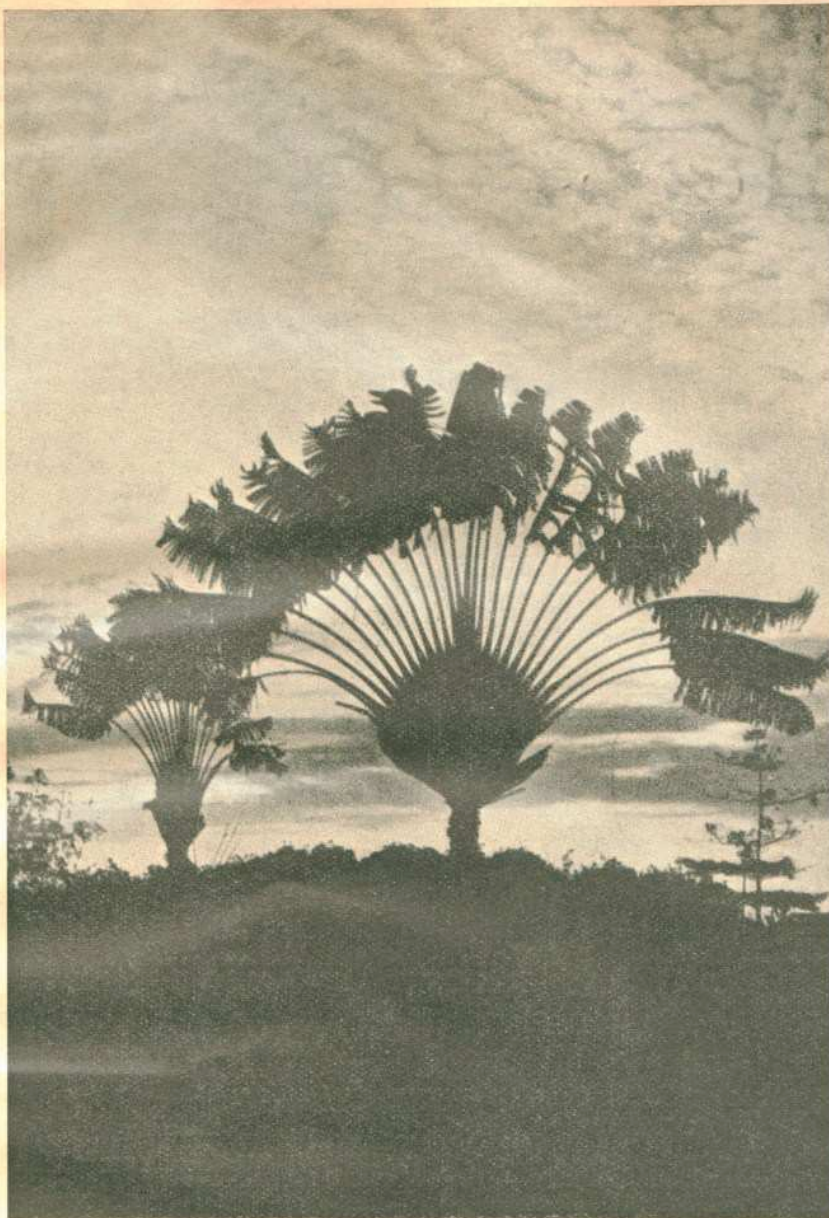
Na mostku ciskał się opasły potomek „John Bulla”, niezadowolony z manewrów holownika. Tym razem Anglik - pilot nie zachował osławionej zimnej krwi angielskiej. Klął w swej rodzinnej mowie pogodę, deszcz, co mu oczy zalewał i zagłuszał rozkazy, przez megafon dawane.

Komendant, będący widocznie w dobrym humorze, pokpiwał troszkę z czerwonego, zlanego potem i deszczem pilota i, widząc, że nic groźnego się nie dzieje, uspakajał go, i bezustannie powtarzał swoje ulubione „Ça va bien”, mrugając przytem zabawnie na drugiego oficera, który wobec wściekłości pilota i nastroju komendanta tłumił śmiech na widok bezsilności Anglika.

Starszy oficer, kapitan Le G., uporawszy się z cumami na baku²⁾, przyszedł na „passerelle”. Obcierając sobie twarz i kark z wody, ciągle powtarzał: „Singapour, toujours Singapour”. Pilot, widocznie przypomniałszy sobie, że jest w Singaporze nie w dokach Londyńskich, udo-

¹⁾ Gazy trujące.

²⁾ Przy odbijaniu miejsce starszego oficera na dziobie.



Singapore. „Drzewo podróżnicze”.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



bruchał się i, prostując swój angielski język, wykrztusił: „Ça va bien” i zaśmiał się zadowolony z dowcipu.

Rzeczywiście, statek, podepchnany z boku od dziobu przez holownik, wykręcił na wiatr i zaczął sunąć wzdłuż wybrzeża.

W dziesięć minut później w szarudze i w plusku siekącego z wiatrem deszczu roztopił się port w Singaporze.

Mineliśmy kilka dżonek, śpieszących do portu, jakiś mały przedpotopowy perowczyk, i położyliśmy statek na kurs latarni na wyspie Pedra Branca, będącej granicą cieśniny Singaporze i Morza Chińskiego.

Była godzina 3 minut 30 po poł., a wieczorem już zapomniano o deszczu.

Cudowna, czarna, gwiazdzista noc podzwrotnikowa otoczyła okręt. Na południowej stronie nieba błyszczał wspaniale „Krzyż Południowy”, przyciągając ku sobie spojrzenia osób, spoczywających na szeszlonych.

Przechodząc przez deck, zobaczyłem

moją piękną znajomą, samotnie stojącą przy barjerze i zapatrzoną w czarną otchłań wody.

Przystanąłem, oparłem się w pobliżu o balustradę i milczałem, nie chcąc przezywać nastroju.

Po chwili piękna pani, nie odrywając wzroku od uciekającej wzdłuż burt piany i roztapiającej się w mrokach nocy, rozmarzonym głosem przemówiła do mnie.

— Więc pan jest Polakiem! — Ja tak bardzo chciałam poznać Polaków...

— „?”

— Mam takie miłe wspomnienia z Polski!

— Jakto, przecież pani mi mówiła, że nigdy u nas nie była!

— Tak, ale wtedy, kiedy mój mąż był w Polsce, byłam jego narzeczoną i mam takie ładne miłe kartki z Polski i tyle drog... i tyle przyjemnych listów stamtąd...

Saigon, 9 maj 1929.

M. LESZCZYŃSKI

I LOTERJA FANTOWA LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Dnia 22 maja r. b. od godz. 5 p.p. do godz. 10 wiecz. odbyło się w lokalu Ligi (Królewska 9) ciągnięcie I-szej loterii fantowej Ligi M. i Rz.

Przewodniczył Prezes Rady Ligi p. E. Krzyżanowski, później Dyr. Uziębło.

Przy stole prezydjalnym zasiadli: Rejent p. Stefan Olszewski, Prezes Zarządu Głównego, p. Kazimierz Głuchowski i kierownik loterii p. A. Ziemięcki z ramienia Ligi, oraz pp. W. Kirsztajn i Błażejowski z ramienia Generalnej Dyrekcji Loterii Państwowej; wreszcie generalny kolektor p. J. Dzierżanowski.

Ciągnięcie przeprowadziła własnym aparatem Generalna Dyrekcja Loterii Państwowej, której na tem miejscu wyrażamy gorące podziękowanie, podkreślając specjalną życzliwość Gen. Dyrektora Loterii Państwowej Dra W. Czechowicza.

Prócz prezydium ciągnięciu asystował szereg urzędników Gen. Dyrekcji i Ligi, oraz kilkadziesiąt osób z publiczności.

Po sprawdzeniu kilkunastu numerów przystąpiono do losowania 1300 fantów pojedynczych; 6-letnia sierotka z zakładu im. Henryka Sienkiewicza wyciągnęła numery w porządku następującym:

Fant nr. 1, samochód — nr. 36380 — (wygrany przez p. Marię Moycho z Poznania).

Fanty nr. 2—5 podróż do Londynu: nr. 43144, 26406, 45577 i 12722 (Two Wioślarskie w Łomży, p. A. Ziolk w Częstochowie, p. St. Pogorzelski, Trzebień, p. Magnuszew, kolektura St. Fijałkowskiego w Warszawie).

Fanty nr. 6—55. — Wycieczka do Sztokholmu. — Nr.: 654, 1171, 4681, 5266, 7034, 8131, 10025, 10105, 13943, 14740, 15065, 18052, 19128, 20163, 21942, 22306, 25805, 25967, 26678, 27342, 28131, 28561, 28883, 29084, 29692, 30480, 31443, 32813, 33025, 33818, 33941, 35069, 35878, 36713, 37323, 44083, 45393, 46908, 47180, 49069, 49086, 49822, 50219, 50807, 53804, 55544, 56816, 58934, 58983, 59461.

Fanty nr. 56—105. — Wycieczka do Kopenhagi. — Nr.: 786, 1419, 2218, 4918, 5797, 5841, 8240, 8928, 9455, 10609, 12582, 12791, 13384, 14380, 15153, 15266, 17345, 20737, 24091, 26371, 26980, 29137, 32465, 33498, 34056, 34396, 35190, 35510, 36340, 36407, 41369, 43940, 44499, 45086, 45386, 46333, 48876, 49409, 50475, 53486, 54406, 55093, 55289, 55556, 57734, 58455, 58471, 58905, 58978, 59499.

Fanty nr. 106—111. Łodzie kanadyjskie. Nry: 8737, 21452, 31712, 47694, 52141, 57513.

Fant nr. 112. — Rower — nr. 4185.

Fanty nr. 113—132: Książka „Dziesięciolecie Odrodzenia Polskiej Siły Zbrojnej” Nry: 137, 5951, 12375, 14604, 14948, 16466, 20149, 23937, 29837, 30622, 31608, 34064, 44804, 46412, 50379, 50544, 54146, 56463, 57254, 58537.

Fant nr. 133 — aparat fotograficzny — nr. 3380.

Fant nr. 134 — płaszcz żeglarski — nr. 42119.

Fant nr. 135 — rakietki i komplet piłek tenisowych — nr. 56415.

Fant nr. 136 — piłka futbolowa — nr. 29869.

Fant nr. 137 — krokier — nr. 29201.

Fanty nr. 138—437. — Książka: K. Głuchowski „Wśród pionierów polskich na antypodach”. — Nry: 1022, 1067, 1404, 1480, 1549, 1727, 2074, 2188, 2504, 2811, 3242, 3326, 3503, 3531, 3885, 3909, 4016, 4779, 4979, 5040, 5509, 5608, 5984, 6455, 6832, 7102, 7260, 7301, 7342, 7400, 7417,

7456, 7630, 7631, 7634, 7683, 7881, 8194, 8203, 8296, 8304, 8427, 8470, 8485, 8791, 9084, 9234, 9315, 9601, 9780, 10034, 10239, 10447, 10664, 11039, 11074, 11088, 11360, 11542, 11777, 11864, 12040, 12107, 12391, 12395, 13059, 13099, 13156, 13177, 13186, 13580, 13920, 14038, 14311, 14748, 14806, 14867, 15024, 15076, 15528, 15557, 15821, 15843, 16138, 16161, 16220, 16287, 16700, 17495, 17543, 17569, 17974, 18590, 18630, 19532, 19557, 19670, 19779, 20298, 20552, 21075, 22095, 22694, 22865, 22914, 23454, 23490, 23608, 23851, 23860, 23897, 24376, 24385, 24727, 24740, 25206, 25677, 25888, 25989, 26675, 26701, 27165, 27298, 27597, 27656, 27954, 28036, 28499, 28511, 29331, 29815, 29872, 29919, 29995, 30021, 30355, 30607, 30651, 30670, 30685, 30844, 30860, 30970, 31221, 31343, 31388, 31711, 31840, 31870, 32192, 32331, 32852, 33255, 33378, 33619, 33695, 33700, 33797, 33891, 34017, 34160, 34265, 34883, 35028, 35602, 36033, 36075, 36245, 36386, 36426, 36654, 38204, 38244, 38542, 38563, 38579, 38584, 38598, 39296, 39512, 39593, 39704, 39959, 40550, 40652, 41285, 41323, 41474, 41520, 41523, 41766, 42144, 42322, 42418, 42448, 42499, 42753, 42773, 42791, 42862, 43203, 43338, 43383, 43740, 43855, 43880, 44416, 44475, 44693, 44954, 45115, 45239, 45559, 45754, 46094, 46152, 46166, 46170, 46222, 46467, 46481, 46530, 46722, 46860, 47700, 47780, 48095, 48219, 48357, 48452, 48903, 49827, 49831, 49931, 50079, 50467, 50481, 50522, 50745, 50836, 50860, 50939, 51001, 51065, 51368, 51439, 51554, 51624, 51914, 52468, 52527, 52677, 52904, 53095, 53173, 53199, 53289, 53398, 53502, 53608, 53758, 53857, 54046, 54086, 54256, 54404, 54449, 54582, 54720, 54734, 54857, 54868, 55033, 55085, 55199, 55477, 55598, 55805, 55993, 56210, 56292, 56340, 56889, 57059, 57323, 57470, 57498, 57638, 57694, 57846, 57949, 58173, 58390, 58500, 58782, 58853, 59373, 59639, 59692.

Fanty nr. 438—787 — Dr. G. Zalecki, „Studia Kolonialne”: część I-sza „O zasadniczych pojęciach polityki kolonialnej i kolonizacyjnej”, część II-ga „Procesy Migracji i Kolonizacji, jako problemy nowoczesnej polityki gospodarczo - narodowej”, część III-cia „Szkice do gospodarczej teorii europejskiego osadnictwa rolnego w krajach gospodarczo młodych”. — Nry: 53, 185, 406, 496, 965, 1131, 1137, 1311, 1331, 1574, 1597, 1681, 1689, 2025, 2063, 2207, 2727, 3149, 3181, 3344, 3526, 3615, 3671, 3812, 4536, 4622, 4781, 4921, 5042, 5317, 5685, 6209, 6701, 6767, 6970, 7374, 7552, 7789, 8059, 8169, 8227, 8515, 8627, 8709, 8740, 8798, 8995, 9471, 9490, 9839, 10048, 10168, 10194, 10373, 10486, 10632, 10703, 10791, 11530, 11666, 12315, 12388, 12454, 12565, 13253, 13525, 13583, 13783, 12786, 13881, 13882, 14122, 14186, 14407, 14419, 14538, 14577, 14759, 14784, 14933, 14997, 15308, 15504, 15913, 16050, 16105, 16130, 16185, 16460, 16535, 16667, 16747, 16766, 16844, 16845, 17185, 17237, 17264, 17326, 17581, 17636, 17668, 18304, 18428, 18725, 19058, 19437, 19487, 19784, 19837, 19847, 20108, 20233, 20457, 20634, 20704, 20897, 21094, 21245, 21905, 22080, 22120, 22156, 22308, 22421, 22444, 22477, 22530, 22546, 22604, 22621, 22739, 22965, 23090, 23212, 23363, 23380, 23418, 23709, 24098, 24283, 24396, 24534, 24546, 24927, 25046, 25118, 25131, 25308, 25439, 25468, 25540, 25837, 26130, 26208, 26253, 26404, 26484, 27101, 27281, 27342, 27409, 27608, 27893, 28094, 28231, 28549, 28742, 29122, 29555, 29660, 29791, 30329, 30457, 30808, 30847, 30939, 31094, 31141, 31239, 31359, 31985, 32246, 32306, 32485, 32857, 32860, 32861, 32944,

33033, 33154, 33278, 33718, 34589, 35173, 35291, 35483, 35666, 35838, 35968, 36264, 36417, 36712, 36737, 36782, 37045, 37192, 37450, 37513, 37813, 37879, 37994, 38032, 38090, 38236, 38252, 38730, 39083, 39221, 39229, 39300, 39342, 39745, 39823, 39880, 40074, 40141, 40281, 40315, 40492, 40521, 40689, 41127, 41362, 41441, 41478, 41633, 41801, 41882, 42313, 42493, 42657, 42778, 42995, 43283, 43389, 43452, 43481, 43490, 43547, 43550, 43603, 43737, 43755, 44167, 44328, 45091, 45229, 45342, 45343, 45586, 45660, 45807, 46038, 46092, 46246, 46396, 46469, 46474, 46534, 46804, 47025, 47506, 47719, 47753, 47761, 47841, 48021, 48049, 48277, 48361, 48881, 49072, 49280, 49325, 49381, 49537, 50070, 50214, 50458, 50502, 50514, 50747, 50815, 51037, 51072, 51242, 51531, 51584, 51979, 52334, 52368, 52559, 52781, 52878, 52919, 52936, 53122, 53364, 53510, 53759, 53857, 54157, 54647, 54882, 55002, 55219, 55394, 55520, 55623, 55699, 56204, 56303, 56395, 56478, 56523, 56675, 56725, 56758, 56862, 56996, 57779, 57993, 58053, 58147, 58161, 58192, 58301, 58332, 58551, 58922, 59059, 59113, 59158, 59198, 59208, 59399, 59646, 59781, 59966.

Fanty Nr. 788 — 1987. — Książka: Henryk Bagirski „Zagadnienie dostępu Polski do morza” Nr.: 228, 296, 332, 400, 649, 740, 958, 1182, 1606, 1618, 1791, 2042, 2302, 2516, 2637, 2698, 2726, 3043, 3700, 5086, 5110, 5362, 6039, 6408, 6640, 6736, 7185, 7193, 7276, 7318, 7328, 7521, 7533, 7612, 7771, 7953, 8359, 8413, 8757, 9073, 9325, 9584, 9763, 9832, 10095, 10119, 10508, 10859, 11241, 11259, 11350, 11757, 12307, 12541, 12645, 12698, 12740, 12823, 12971, 13043, 13044, 13674, 13867, 13873, 14385, 14400, 14406, 14510, 14606, 14853, 15229, 15263, 15607, 15675, 16092, 16107, 16162, 16257, 16660, 16858, 16899, 17082, 17102, 17150, 17537, 17542, 17592, 17651, 17722, 17897, 18010, 18290, 18389, 18561, 18620, 18635, 18671, 18850, 18990, 19844, 20101, 20335, 20456, 21020, 21586, 21674, 21707, 22211, 22432, 22775, 23023, 23435, 23537, 23925, 24321, 24421, 24423, 24525, 24679, 24817, 25006, 25529, 25557, 25832, 25938, 26121, 26566, 27026, 27124, 27181, 27459, 27720, 27986, 28011, 28031, 28266, 28396, 28599, 28604, 28662, 29029, 29458, 29491, 29504, 29535, 29603, 29902, 29997, 30000, 30054, 30096, 30718, 30933, 31124, 31173, 31248, 31292, 31318, 31382, 31452, 31510, 32102, 32196, 32279, 32780, 32890, 33268, 33686, 33786, 34152, 34247, 34375, 34659, 34935, 34947, 34987, 35064, 35132, 35492, 35618, 35640, 35682, 35871, 36091, 36612, 36899, 37478, 37517, 38120, 38984, 39117, 39269, 39368, 39630, 39824, 40157, 40172, 40478, 40518, 41463, 41771, 42668, 42797, 42884, 42997, 43036, 43038, 43188, 43269, 43303, 43834, 43971, 44133, 44254, 44402, 45025, 45685, 45846, 45935, 45988, 46183, 46734, 46805, 46861, 46913, 46915, 47115, 47437, 47464, 47861, 47957, 47969, 49038, 49187, 49301, 49348, 49578, 49647, 49722, 49858, 49927, 49964, 50035, 50242, 50273, 50350, 50388, 50818, 50995, 51101, 51265, 51378, 51379, 51556, 51685, 51731, 51966, 52123, 52227, 52315, 52532, 53216, 53272, 53285, 53296, 53586, 53934, 54468, 54500, 54534, 54553, 55441, 55453, 55763, 55811, 55950, 55966, 55998, 56387, 56509, 56672, 56950, 57169, 57320, 57365, 57367, 57501, 57614, 57637, 58289, 58763, 58863, 58906, 59073, 59086, 59341, 59598, 59651, 59714, 59764, 60000.

Fanty Nr. 1088 — 1300. — Całoroczny cbonament „Morza”. Nry: 479, 625, 1234, 1290, 1686, 1731, 1806, 1957, 2291, 2429, 2669, 2672, 2681, 3359, 3514, 3632, 4466, 4939, 5052, 5064, 5132, 5408, 5580, 5682,

5719, 5874, 6079, 6125, 6341, 6356, 6806, 7042, 7182, 7547, 8010, 8066, 8188, 8320, 8997, 9141, 9259, 9678, 9707, 10099, 10337, 11106, 11201, 11901, 12009, 12103, 12655, 13141, 13342, 13442, 13666, 13688, 14432, 14646, 14686, 15436, 15711, 15796, 16256, 16960, 16974, 17085, 17146, 17270, 17347, 17419, 17869, 18001, 18442, 18843, 19538, 19716, 19895, 20155, 20191, 21043, 21085, 21146, 21224, 21231, 21390, 21647, 22363, 22381, 22609, 22698, 22827, 23439, 23622, 23662, 23894, 24081, 24311, 24602, 24775, 25139, 25182, 25678, 25840, 26171, 26215, 26340, 26847, 27472, 28614, 28792, 29102, 29248, 29362, 30453, 30728, 30789, 30937, 31009, 31033, 31057, 31362, 31481, 31546, 32178, 32295, 32615, 32655, 32758, 33215, 33322, 33433, 33838, 33854, 34773, 35104, 35194, 35610, 35810, 36437, 36627, 36993, 37337, 37955, 38196, 38723, 38821, 39665, 40220, 40504, 40516, 40651, 40760, 40894, 41288, 41408, 41733, 41904, 42092, 42151, 42251, 42279, 42717, 42962, 43658, 43697, 43833, 44271, 44334, 44652, 45986, 46445, 46827, 47061, 47119, 47467, 47535, 48087, 48408, 49095, 49337, 49441, 49641, 50203, 50929, 51056, 51092, 51360, 51928, 52114, 52518, 53625, 54116, 54129, 54600, 55051, 55408, 55867, 56362, 56410, 56431, 56466, 56711, 56959, 57129, 57260, 58059, 58184, 58324, 58374, 58410, 59296, 59930.

Następnie inna dziewczynka z tegoż samego zakładu przystąpiła do drugiego koła, w którym złożono również wszystkie numery od 1 — 60.000. Ciągnięcie odbywało się seriami po 20 numerów. W ten sposób, los, na który padła jedna z poprzednich wygranych, mógł w szczęśliwym wypadku przynieść swemu posiadaczowi jeszcze jeden fant — stawkę.

Fanty — stawki podzielono na trzy grupy.

W grupie „A” („Gra Morska”) wygrały następujące numery: 821 do 840, 1241 do 1260, 1281 do 1300, 1721 do 1740, 2021 do 2040, 2101 do 2120, 2441 do 2460, 2521 do 2540, 3481 do 3500, 3821 do 3840, 3961 do 3980, 4481 do 4500, 6141 do 6160, 6421 do 6440, 6601 do 6620, 7321 do 7340, 7481 do 7520, 7661 do 7680, 8001 do 8020, 8201 do 8220, 8581 do 8600, 9061 do 9080, 9201 do 9220, 10061 do 10080, 10721 do 10740, 11041 do 11060, 11381 do 11400, 11461 do 11480, 11641 do 11660, 11821 do 11840, 12021 do 12060, 12161 do 12180, 12301 do 12320, 12361 do 12380, 12521 do 12540, 12601 do 12620, 12821 do 12840, 13021 do 13040, 13301 do 13320, 13621 do 13640, 13721 do 13740, 13901 do 13920, 14041 do 14060, 14221 do 14240, 14361 do 14380, 14561 do 14580, 14641 do 14660, 14781 do 14800, 14961 do 14980, 15301 do 15340, 15501 do 15520, 15821 do 15840, 16021 do 16040, 16181 do 16200, 16581 do 16600, 16901 do 16920, 16961 do 16980, 17081 do 17100, 17321 do 17340, 17601 do 17620, 17701 do 17720, 17881 do 17900, 17921 do 17940, 18021 do 18060, 18301 do 18340, 18481 do 18520, 18801 do 18820, 18921 do 18940, 18981 do 19020, 19041 do 19060, 19081 do 19140, 19281 do 19300, 19321 do 19340, 20241 do 20260, 20341 do 20360, 20421 do 20440, 20761 do 20780, 20881 do 20900, 21941 do 21960, 22201 do 22220, 22501 do 22520, 22961 do 22980, 23301 do 23320, 23661 do 23680, 24161 do 24080, 24581 do 24600, 25021 do 25040, 26041 do 26060, 26421 do 26440, 27921 do 27940, 28201 do 28220, 29341 do 29380, 29541 do 29560, 29981 do 30000, 30201 do 30220, 30961 do 31000, 31081 do 31100, 31301 do 31320, 31501 do 31520, 31801 do 31820, 31981 do 32000, 32821 do 32840, 33161 do 33180, 33441 do 33460, 33581 do 33620, 34181 do 34200, 34321 do 34340, 34521 do 34660, 34741 do 34760, 34821 do 34840, 35221 do 35240, 35661 do 35380,

35441 do 35460, 35981 do 36000, 36021 do 36040, 36061 do 36400, 36561 do 36580, 36601 do 36620, 37441 do 37460, 37581 do 37600, 38141 do 38160, 38361 do 38380, 38741 do 38760, 38961 do 39000, 39441 do 39480, 39741 do 39760, 39941 do 39960, 40561 do 40600, 41421 do 41440, 41541 do 41560, 41701 do 41720, 42101 do 42120, 42201 do 42220, 42401 do 42420, 42601 do 42620, 43901 do 43920, 43961 do 43980, 44221 do 44240, 44501 do 44520, 44601 do 44620, 45061 do 45080, 45421 do 45440, 46221 do 46240, 46361 do 46380, 46481 do 46520, 46561 do 46580, 46701 do 46720, 47381 do 47400, 47741 do 47760, 48761 do 48780, 49161 do 49180, 49961 do 49980, 50801 do 50820, 51201 do 51220, 51541 do 51560, 51881 do 51900, 51961 do 51980, 52561 do 52580, 52840 do 52860, 52961 do 52980, 53001 do 53020, 53581 do 53600, 53901 do 53920, 54141 do 54160, 54301 do 54320, 54721 do 54740, 55061 do 55080, 56141 do 56160, 56501 do 56520, 56581 do 56600, 57341 do 57360, 57381 do 57400, 57441 do 57460, 57881 do 57900, 58901 do 58920, 59221 do 59240, 59381 do 59420, 59461 do 59480, 59861 do 59880, 59941 do 59960, 59981 do 60000.

W grupie „B” (książka zbiorowa p. t. „Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien”) wygrały Nr.: 61 do 80, 141 do 160, 401 do 420, 721 do 740, 841 do 860, 881 do 900, 2121 do 2140, 2501 do 2520, 2581 do 2600, 2641 do 2660, 2961 do 2980, 3421 do 3440, 3661 do 3700, 3841 do 3860, 4241 do 4260, 4661 do 4680, 4741 do 4760, 4781 do 4800, 4821 do 4840, 4881 do 4900, 4921 do 4940, 5361 do 5380, 5481 do 5500, 5741 do 5760, 5861 do 5880, 6261 do 6280, 6321 do 6340, 6381 do 6400, 6901 do 6920, 7301 do 7320, 7821 do 7840, 8181 do 8200, 8461 do 8480, 8521 do 8540, 9161 do 9180, 9281 do 9300, 9381 do 9400, 9661 do 9680, 10041 do 10060, 10761 do 10800, 11501 do 11520, 12001 do 12020, 12121 do 12140, 12341 do 12360, 12501 do 12520, 12781 do 12800, 12881 do 12900, 13141 do 13160, 13361 do 13380, 13661 do 13680, 14081 do 14100, 14281 do 14300, 14321 do 14360, 14481 do 14500, 14601 do 14620, 14661 do 14680, 14741 do 14760, 14881 do 14900, 15001 do 15020, 15281 do 15300, 15381 do 15400, 15981 do 16000, 16041 do 16060, 16161 do 16180, 16281 do 16300, 16361 do 16380, 16401 do 16420, 16641 do 16660, 16981 do 17000, 17041 do 17060, 17241 do 17260, 17401 do 17420, 17501 do 17520, 17661 do 17680, 17901 do 17920, 17941 do 17960, 18281 do 18300, 18441 do 18460, 18621 do 18640, 18721 do 18740, 19201 do 19220, 19741 do 19760, 19821 do 19860, 20221 do 20240, 20321 do 20340, 20561 do 20580, 20661 do 20680, 21141 do 21160, 21221 do 21240, 21581 do 21600, 21661 do 21680, 21701 do 21720, 22081 do 22100, 22581 do 22600, 23041 do 23060, 23281 do 23300, 24101 do 24120, 24241 do 24260, 24341 do 24360, 24701 do 24720, 26141 do 26160, 26401 do 26420, 26701 do 26720, 26861 do 26900, 27961 do 27980, 28161 do 28180, 28281 do 28300, 28441 do 28460, 28521 do 28540, 28661 do 28680, 28861 do 28880, 28961 do 28980, 30181 do 30200, 30321 do 30340, 30581 do 30600, 30781 do 30800, 31221 do 31260, 31381 do 31420, 31721 do 31740, 31941 do 31960, 32001 do 32020, 32161 do 32080, 32341 do 32360, 32461 do 32480, 32761 do 32780, 32941 do 33000, 33041 do 33060, 33521 do 33540, 33881 do 33900, 33921 do 33940, 34021 do 34040, 34081 do 34100, 34341 do 34360, 34721 do 34740, 34941 do 34960, 35141 do 35160, 35421 do 35440, 35521 do 35540, 35641 do 35660, 36101 do 36120, 36361 do 36380, 36441 do 36460, 37001 do 37020, 37181 do 37200, 37421 do 37440, 37461 do 37480, 37841 do 37860, 38001 do 38020,

38301 do 38400, 38601 do 38620, 38721 do 38740, 38841 do 38860, 39021 do 39040, 39161 do 39180, 39241 do 39260, 39561 do 39580, 39681 do 39700, 39821 do 39840, 39881 do 39900, 41081 do 41100, 41281 do 41300, 41841 do 41860, 42141 do 42160, 42301 do 42320, 42521 do 42540, 42781 do 42800, 43501 do 43520, 43621 do 43640, 44281 do 44300, 44421 do 44460, 44881 do 44920, 45221 do 45260, 45321 do 45340, 46081 do 46100, 46181 do 46200, 46301 do 46320, 46661 do 46680, 46781 do 46800, 47061 do 47080, 47281 do 47300, 48001 do 48020, 48341 do 48360, 48621 do 48640, 48661 do 48680, 49041 do 49060, 49281 do 49300, 49461 do 49480, 49701 do 49720, 49741 do 49760, 49861 do 49880, 49941 do 49960, 50021 do 50040, 50421 do 50440, 50561 do 50580, 50761 do 50780, 50901 do 50920, 51001 do 51020, 52261 do 52280, 52321 do 52340, 52421 do 52440, 52661 do 52680, 52921 do 52960, 53441 do 53480, 53741 do 53760, 54081 do 54120, 54381 do 54420, 54801 do 54820, 55001 do 55020, 55261 do 55280, 55461 do 55480, 55721 do 55740, 55881 do 55900, 56041 do 56060, 56701 do 56740, 56881 do 56900, 57081 do 57100, 57241 do 57260, 57701 do 57720, 57801 do 57840, 58141 do 58160, 58201 do 58240, 58301 do 58320, 58341 do 58380, 58401 do 58420, 58781 do 58800, 58821 do 58840, 59161 do 59180, 59361 do 59380, 59681 do 59700, 59881 do 59900.

W grupie „C” (książki Gen. Marjusz Zaruski „Na yachcie Witeź” i Feliks Rostkowski „Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej”) wygrały Nr.: 2221 do 2240, 2661 do 2680, 4041 do 4060, 7201 do 7220, 8121 do 8160, 8321 do 8340, 9981 do 10000, 10101 do 10120, 10441 do 10460, 10801 do 10840, 11021 do 11040, 11621 do 11640, 12241 do 12260, 12741 do 12760, 13261 do 13280, 15881 do 15900, 17521 do 17540, 17581 do 17600, 17861 do 17880, 18601 do 18620, 19621 do 19640, 19721 do 19740, 20021 do 20040, 20941 do 20960, 22361 do 22380, 22621 do 22640, 23701 do 23720, 24801 do 24820, 25501 do 25520, 26941 do 26960, 27141 do 27160, 30041 do 30060, 30461 do 30480, 30801 do 30820, 32401 do 32420, 32741 do 32760, 33321 do 33340, 34841 do 34860, 36701 do 36720, 36801 do 36820, 36841 do 36860, 36921 do 36940, 37081 do 37120, 38101 do 38120, 38521 do 38540, 39181 do 39200, 39341 do 39360, 39701 do 39720, 40121 do 40140, 40761 do 40780, 42321 do 42340, 43301 do 43340, 44261 do 44280, 44341 do 44380, 44621 do 44640, 44701 do 44720, 45381 do 45400, 45521 do 45540, 46941 do 46960, 47021 do 47040, 47141 do 47160, 47881 do 47900, 49921 do 49940, 50281 do 50300, 51061 do 51080, 51501 do 51520, 52061 do 52100, 52201 do 52220, 53381 do 53400, 53501 do 53520, 53881 do 53900, 54361 do 54380, 55141 do 55160, 55241 do 55260, 57761 do 57780, 58421 do 58440, 58601 do 58620, 59101 do 59120, 59661 do 59680.

Nadmieniamy, że książka p. t. „Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien” nie jest identyczną z małą broszurką o podobnym tytule. Jest to rodzaj małego „Vade mecum” morskiego, na którą składa się szereg naukowych artykułów, objętości 140 stron.

Ponieważ wskutek ciągnięcia serjami po 20 numerów zdarzyć się może, iż ktoś wygra kilka fantów jednakowych, przeto celem usunięcia tej niedogodności ustalono wymiennosc fantów. Za fant grupy „A” można otrzymać 1 fant grupy „B” lub „C” i odwrotnie. Nadto za 2 fanty grupowe można otrzymać 1 fant Nr. 438 — 1300, za 3 fanty grupowe 1 fant Nr. 138 — 437. Fanty są wydawane lub wysyłane w lokalu Ligi ul. Królewska



Losowanie wygranych I loterii fantowej Ligi Morskiej i Rzecznej odbyło się w dniu 22 maja r. b. w Warszawie, w lokalu Ligi przy ul. Królewskiej 9.

Nr. 9 m. 6, w godzinach od 9 do 3 p. p. od dnia 15 czerwca do dnia 15 września; fanty, nieodebrane do 15 września przechodzą na rzecz Ligi.

Program wycieczek podany jest poniżej. Wycieczki zgłoszone po 15-ym sierpnia będą mogły być uwzględnione dopiero w roku przyszłym.

Po fanty, wygrane na prowincji, należy się zgłaszać listownie do Kierownictwa Loterii (ul. Królewska Nr. 9 m. 6), przesyłając wygrany los, oraz 50 groszy znaczkami pocztowymi na koszty przesyłki, o ile fant wygrany należy do grupy „A”, „Gra Morska”, na koszt przesyłki należy dołączyć 95 gr.

Pierwotny plan loterii, dostosowany do 250.000 biletów, uległ w porozumieniu z Generalną Dyrekcją Loterii Państwowej redukcji do 60.000 biletów. Zmiana planu była ogłoszona w prasie z wyjaśnieniem, że osoby niezadowolone ze zmiany planu mogą żądać zwrotu wyłożonych pieniędzy. Znalazła się jedna osoba, która zwróciła 5 losów i otrzymała z powrotem swoje 15 zł.

Skutkiem redukcji biletów uległa też ograniczeniu ilość fantów. Staraliśmy się jednak utrzymać te fanty, które przedstawiały wartość propagandową. Tak więc wycieczek dano 104 zamiast 33, w tem przekonaniu, że nie tak nie zbliża do morza, jak bezpośrednia z tem morzem styczność.

Wartość wygranych w planie pierwotnym wynosiła 250.000 zł. na 750.000 zł. kapitału, czyli 33%. W planie ostatecznym wartość fantów, skutkiem utrzymania wycieczek, wyniosła ponad 140.000 zł. przy kapitale 180.000 zł., t. j. około 80%. Szanse grających zatem skutkiem zmiany planu zwiększyły się około 2 1/2 razy.

Sprzedaż losów przedstawia się następująco:

Oddziały L. M. i R. sprzedawały: Poznań 5.000 losów, Koło Skarbowe w Warszawie 800, Baranowice 547, Skierniewice 500, Niemce 500, Częstochowa 403, Pińsk 360, Łódź 340, Węlnowiec 300, Lwów 275, Gdynia 266, Sandomierz 250, Brześć n/Bu-

giem 241, Wejherowo 237, Zależe 232, Kielce 230, Białystok 200, Wilno 200, Włocławek 200, Czerwonka 171, Świecie, Zakłady „Pocisk”, Milejów po 150, Śrem 123, Kochłowiec 120, Nowogródek, Nowy Sącz, Janikowo, Grodzisk, Piotrków, Łask, Chorzów, Bydgoszcz, Mińsk Mazowiecki, Ostrowiec po 100, przy IV-ym Gim. Mickiewicza 82, Milanówek 70, Ruda Śląska 70, Równe 66, Mława 60, Grudziądz 51, Lublin, Gwoździec, Maczki, Stanisławów, Czerwony Bór, Tramwaje Miejskie w Warszawie po 50, Tarnobrzeg 47, Ciechanów 40, Radom i Walówka po 33, Stronie, Wielka Wieś, Włochy, Karczew po 30, Klemensów 28, Chorzów elektrownia 21, Łowicz 15.

Ogółem 61 oddziałów sprzedało 12.731 losów, z czego sam oddział Poznański sprzedał około 40%.



P. Marja Moycho, urzędniczka z Poznania, wygrała na I loterii fantowej L. M. i R. automobil marki „Fiat”.

W Centrali sprzedano 5246 losów. Sklepy tytoniowe, kółka rolnicze, księgarnie i t. p. sprzedawały 3707 losów.

Reszta, t. j. 38216, przypada na kolektury Loterii Państwowej. Pośród nich na pierwszym miejscu stoją kolektury: J. Dzierżanowski Warszawa 2526 losów, Fiałkowski — Warszawa 1360, Krzywińska — Grudziądz 800, Haładejowa — Warszawa 540, B. Paczkowski — Warszawa 534, Kasa Pożyczkowa - Oszczędnościowa urz. Skarbowego w Pińsku 465, Kasa Samopomocy Urzędu Skarb. w Łodzi 400, Radomiński — Poznań 400 losów.

Firmom tym, które przyczyniły się wydatnie do powodzenia loterii oraz poznańskiemu oddziałowi Ligi Morskiej i Rzecznej składamy na tem miejscu specjalne podziękowanie.

KOMUNIKAT W SPRAWIE WYGRANYCH NA LOTERII WYCIECZEK.

1. Na wygrane wycieczki Loteria L. M. i R. dysponuje następującymi miejscami na statku wycieczkowym Żegluga Polskiej „Gdynia”:

A. Do Sztokholmu:

a) odjazd z Gdyni 21.VIII, powrót 27.VIII
b) odjazd z Gdyni 31.VIII, powrót 6.IX.

B. Do Kopenhagi:

a) odjazd z Gdyni 22.VII, powrót 27.VII,
b) odjazd z Gdyni 15.VIII, powrót 20.VIII,
c) odjazd z Gdyni 7.IX, powrót 12.IX.

2. Osoby, które wygrały wycieczki, zechcą niezwłocznie we własnym interesie zawiadomić Biuro Loterii, ul. Królewska Nr. 9 m. 6, w którym z tych terminów decydują się jechać.

3. Po otrzymaniu zgłoszenia Biuro loterii prześle kartę okrętową, upoważniającą do przejazdu z Gdyni do Sztokholmu (Kopenhagi) i z powrotem wraz z miejscem sypialnym na pokładzie C i całkowitem pierwszorzędnym utrzymaniem podczas trwania wycieczki.

4. Karta nie obejmuje: a) trunków, b) napiwków służbie, c) kosztów zbiorowego paszportu zagranicznego z wizami, za który należy wpłacić „Żegludze Polskiej” 10 zł. od osoby, oraz d) kosztów lądowych wycieczek zagranicą, które wynoszą: 1) zwiedzenie dwudniowe Sztokholmu zł. 40, 2) Visby na Gotlandzie zł. 15, 3) Kopenhagi i okolic zł. 45, 4) Bornholmu zł. 20.— Wycieczki te nie są obowiązuje i każdemu przysługuje prawo zwiedzania na własną rękę.

5. Osoby, korzystające ze zbiorowego paszportu zagranicznego, winny **dokładnie** wypełnić odpowiedni formularz i przesyłać go wraz z 2-ma fotografiami wymiaru 3 1/2 na 4 cm., podpisanymi na czołowej stronie łącznie ze zgłoszeniem terminu i losiem do Biura Loterii, Warszawa, ul. Królewska Nr. 9 m. 6.

6. Przy powrotnej podróży koleją do miejsca zamieszkania przysługuje 50% zniżka kolejowa na zasadzie zaświadczenia, wydanego przez wydział pasażerski Żegluga Polskiej w Gdyni.

7. Ze względu na specjalne trudności organizacyjne, osoby, które nie skorzystały z wycieczki w terminie przez siebie wybranym, tracą do niej prawo, jak również do jakiegokolwiek odszkodowania.

8. Dla osób, któreby chciały towarzyszyć wygrywającym, Kierownictwo Loterii uzyskało bilety zniżkowe po cenie: do Sztokholmu zł. 280, do Kopenhagi 250 zł. Zgłoszenia na te miejsca należy skierować do Biura Loterii (ul. Królewska Nr. 9 m. 6).

9. Szczegółowy plan wycieczek jest następujący:

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



I. Do Sztokholmu:

- | | |
|--------------------|--|
| a) 21.VIII. środa | b) 31.VIII. sobota o godz. 15-ej wyjazd z Gdyni |
| 22.VIII. czwartek | 1 IX. niedziela w południe w Visby, o godz. 20 odjazd do Sztokholmu (zbiorowe zwiedzanie Visby za osobną dopłatą zł. 15) |
| 23.VIII. piątek | 2 IX. poniedz. przed południem w Sztokholmie. |
| 24.VIII. sobota | 3 IX. wtorek w Sztokholmie (2-dniowe zwiedzanie Sztokholmu za osobną dopłatą zł. 40) |
| 25.VIII. niedziela | 4 IX. środa w Sztokholmie, o godz. 18 odjazd do Gdyni |
| 26.VIII. poniedz. | 5 IX. czwartek, na morzu. |
| 27.VIII. wtorek | 6 IX. piątek rano w Gdyni |

II. Do Kopenhagi:

- | | | |
|---------------------|----------------------|--|
| a) 22.VII. poniedz. | b) 15.VIII. czwartek | c) 7 IX. sobota o godz. 13 wyjazd z Gdyni |
| 23.VII. wtorek | 16.VIII. piątek | 8 IX. niedziela, rano na Burholmie, o godz. 20-ej odjazd do Kopenhagi (zbiorowe zwiedzanie wyspy za osobną dopłatą zł. 20) |
| 24.VII. środa | 17.VIII. sobota | 9 IX. poniedziałek rano w Kopenhadze |
| 25.VII. czwartek | 18.VIII. niedziela | 10 IX. wtorek w Kopenhadze (zbiorowe zwiedzanie Kopenhagi i okolic za osobną dopłatą zł. 45) |
| 26.VII. piątek | 19.VIII. poniedz. | 11 IX. środa o godz. 4-ej odjazd do Gdyni |
| 27.VII. sobota | 20.VIII. wtorek | 12 IX. czwartek, rano przyjazd do Gdyni |

10. Na wycieczkę do Kopenhagi dnia 22 lipca jest tylko 10 miejsc. — Zgłoszenia zatem będą uwzględnione według daty nadejścia.

11. O wycieczkach do Londynu zostali czterej zainteresowani poinformowani osobno.

Poczta lotnicza w kilka godzin przybywa na miejsce przeznaczenia, poczem natychmiast zostaje doręczona bez żadnych dopłat, podobnie jak telegramy.

List ekspres kosztuje zł. 1.05, list lotniczy tylko 50 groszy.

Posługuj się pocztą lotniczą.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KRONIKA

MIEJSKA KASA OSZCZĘDNOŚCI W GDYNI.

Leży przed nami sprawozdanie z działalności Miejskiej Kasy Oszczędności m. Gdyni za rok 1928. Młoda ta instytucja, której nowy statut został zatwierdzony w maju roku 1928, daje tak ciekawe dowody żywotności, że warto się bliżej zastanowić nad kilku liczbami, wymienionymi w sprawozdaniu.

W ciągu istnienia zdołała Kasa zgromadzić poważną kwotę oszczędności, bo

905.888 zł, 76 gr. Liczba oszczędzających, która z końcem roku 1927 wynosiła 117 osób, potroiła się w roku 1928, dochodząc do liczby 383 osób.

Z jakich sfer rekrutują się oszczędzający? Na pierwszym miejscu mamy rolników samodzielnich z liczbą 69 i przeciętną wysokością wkładu 8360 złotych na osobę. Suma wkładów oszczędnościowych tej grupy wynosi około 64% ogólnej ilości wkładów. Grupą następną są rzemieślnicy samodzielnicy z ilością 64 wkładów i przeciętną wysokością wkładu na

osobę 1590 złotych. Trzecią grupę stanowią robotnicy w ilości 49 wkładów, z przeciętną wysokością wkładu na osobę 943 złotych. Dalej już idą wolne zawody — 48 wkładów, kupcy samodzielnicy — 43 wkładów, urzędnicy prywatni — 16, urzędnicy publiczni — 13 i t. d.

Trzy grupy społeczne, mianowicie: rolnicy samodzielnicy, kupcy samodzielnicy, rzemieślnicy samodzielnicy posiadają łącznie 780.000 zł. wkładu, t. j. ponad 86% wszystkich wkładów. Tem tłumaczy się tak uderzająco znaczna przeciętna wysokość wkładu w kasie, bo wynosząca ponad 2500 zł. na osobę. Rzeczywiście w zestawieniu według wysokości wkładów znajdujemy, że 133 konta posiadają od 1000 — 5000 zł., stanowiąc razem ponad 92% wszystkich wkładów.

Jak ważnym czynnikiem gospodarczym jest kasa, wskazują liczby, dotyczące udzielonego przez nią ludności kredytu. I tak w bilansie na 31 grudnia 1928 roku mamy w stanie czynnym:

- | | |
|-------------------------------------|------------|
| 1) Weksli zdyskontowanych | 777.955.82 |
| 2) Pożyczki na skrypty i inne | 45.000.00 |
| 3) Pożyczki na rachunkach bieżących | 460.578.41 |
| 4) Pożyczki terminowe na zastaw | 143.490.00 |

Pożyczek tych kasa udziela na 8—12% rocznie.

Już tych kilka liczb pozwala nam na zorientowanie się we wzrastającej szybko zamożności ludności gminy, gdyż szybkie zwiększanie się oszczędności jest tego najlepszym wyrazem.

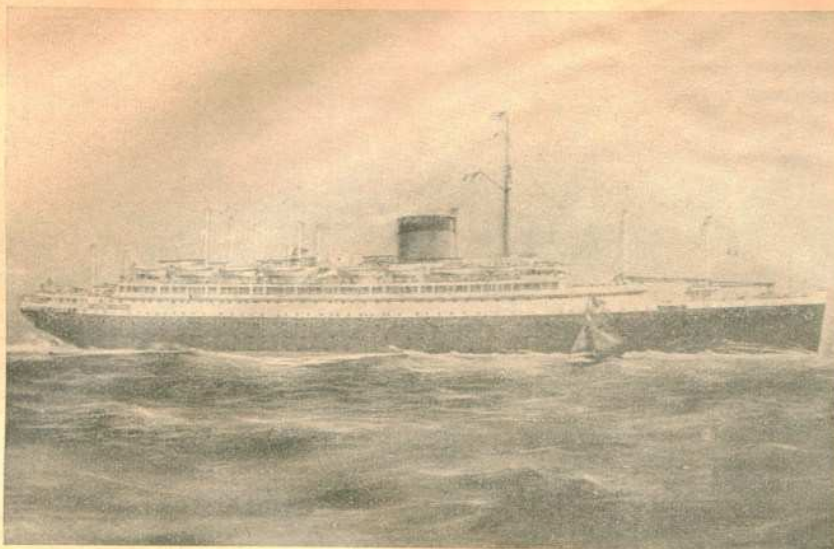
Z drugiej strony rozwój Kasy Oszczędności m. Gdyni i gromadzenie miejscowych oszczędności w tej instytucji daje gwarancję, że oszczędności te w formie umiejętnie i celowo rozporządzanych kredytów będą zużywane na miejscu w kierunku intensywnej rozbudowy gospodarczej miasta i wybrzeża.

H. W.



Plaskorzeźba „Bitwa pod Oliwą” dłuta prof. Józefa Jasińskiego, wystawiona w pawilonie L. M. i R. na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu.

Fot. ag. „Prasa”.



Tak będzie wyglądał nowy, największy francuski statek motorowy „Lafayette”, zamówiony przez tow. okrętowe „Cie Générale Transatlantique” w stoczni „Saint-Nazaire-Penhoet”. Statek ten spuszczonej został na wodę 9 maja r. b. Długość jego wynosi 184 metry, szerokość 23,60 m., zanurzenie 9,25 m., wyporność (z ładunkiem) 25.550 ton., siła maszyn (motory Diesla) 18.500 HP., szybkość około 18 węzłów. „Lafayette” rozpocznie służbę na linii Havre-New York z wiosną r. 1936.

ŚRODKI PRZELADUNKOWE PORTU GDYŃSKIEGO.

Obecnie port gdyński posiada już do przeładunku masowego towarów 2 kranie mostowe, 2 kranie portalowe z przechyłającym się ramieniem, najnowszej konstrukcji, oraz wywrotnicę mostową, mogącą przeładować 300.000 ton miesięcznie. Wywrotnica ta należy do Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego. Prócz tego ustawiono już 10 kranów portalowych 2 i pół tonowych i półtonalonych do przeładunku towarów workowych i opakowanych. Kranie te stoją na nabrzeżach: pilotowem, polskim i rotterdamkim, a wszystkie administrowane są przez Urząd Morski. Prócz tego istnieje już obecnie duża powierzchnia w hangarach krytych, zarówno rządowych, jak i w prywatnym magazynie Warszawskiego Towarzystwa Transportowego. Powierzchnia ta może być oddana do użytku składowania towarów przy imporcie i eksporcie.

Są więc już duże możliwości podolania wzmożonemu eksportowi i importowi towarów masowych i opakowanych przez port gdyński.

RUCH PORTOWY GDYNI W KWIETNIU.

W kwietniu intensywność ruchu portowego powróciła do normy, osiągniętej przed strajkiem robotników portowych w jesieni roku ubiegłego.

Zawinęło do portu 119 statków morskich o ogólnej ładowności 115.115 netto ton rej., w tem 115 parowców, 2 motorowce, 1 żaglowiec z motorem i 1 holownik.

Pasażerów przyjechało morzem 6. Przywieziono tomasówki 14.112 ton, żelastwa 7.632 t., saletry 7.531 t., ryżu 6.200 t., drobnicy 258 t., odpadków bawełnianych 103 t., kauczuku 74 t., wina 15 ton.

Opuściło port statków morskich 129 o ogólnej ładowności 125.258 netto ton rej., wywożąc 214.361 t. węgla (w tem 9.436 t. węgla statkowego), soli 1.030 t., cukru 959 ton, nasion 90.6 t., drobnicy 15 t., owiec 16. Pasażerów wyjechało morzem

1.440 (w tem do Rio de Janeiro, Santos i Buenos Aires 394).

Wywóz ogólny wyrażał się liczbą 216.460 ton., obrót ogólny — 253.385 t.

SKŁADOWANIE W HANGARACH W GDYNI.

W „Monitorze Polskim” Nr. 85 z dn. 12 kwietnia r. b. został ogłoszony regulamin korzystania z państwowych hangarów portowych w Gdyni. Do hangaru mogą być przyjmowane wszelkie ładunki, pochodzące z eksportu i importu, nadające się do składowania w krytych magazynach. Decyzję, co do możliwości składowania danego towaru, wydaje kierownictwo hangaru, przyczem przewiduje się możliwość naruszenia opakowania na koszt właściciela towaru.

Ładunki niebezpieczne, cuchnące i t. p. nie są dopuszczalne do składowania.

Wysokość opłat w państwowych hangarach portowych określa rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu, wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu; ogłoszone ono zostało w Dz. Ustaw R. P. Nr. 15 pozycja 128.

URUCHOMIENIE NOWEGO BASENU PRZELADUNKOWEGO W WISŁOUJŚCIU.

Równoległe z rozbudową portu gdyńskiego Polska dąży do rozszerzenia portu w Gdańsku.

W kwietniu zostały uruchomione środki przeładunkowe w nowozbudowanym basenie w Wisłoujściu, przeznaczonym specjalnie do przeładunku dużych ilości towarów masowych, mianowicie węgla w eksporcie, rudy żelaznej i nawozów sztucznych w imporcie.

Nowy basen liczy 460 metrów długości i 150 metrów szerokości. Powierzchnia basenu zajmuje 70.000 m², a głębokość w dojeździe wynosi 9 metrów. Długość nabrzeży basenu wynosi 1.100 metrów.

Urządzenie przeładunkowe dla węgla składa się z leja, do którego przewraca się zawartość wagonu, przechylonego na torze. Z leja tego, mającego pojemność 80 m³, na specjalnych taśmach, bieżną-

cych do statku i stopniowo podnoszących się nad ładownię, węgiel zostaje transportowany do okrętu.

ZWIĘKSZENIE SIĘ FLOTYLLI RYBACKIEJ.

Ostatnio nasza flotylla rybacka powiększyła się o dalsze 3 kutry motorowe. Mianowicie przy finansowej pomocy Zjednoczenia Rybaków Morskich nabyto w Niemczech następujące kutry: „Hel 33”, cena 12.000 zł., „Bór 54”, wartość 6.600 zł. i „Jastarnia 11” wartość 3.000 zł.

CO SLYCHAĆ NA „LWOWIE”.

Statek szkolny mar. handl. „Lwów” w początkach czerwca znajdował się jeszcze w doku w Gdańsku, gdzie odbywał remont oraz perijodyczne oględziny i badania mocy kadłuba przez ekspertów Lloyd. W drugiej połowie czerwca „Lwów” przyjął na pokład wychowanków Szkoły Morskiej w Tczewie, którzy w tym czasie ukończyli składanie dorocznych egzaminów, poczem wyruszył w krótką podróż ćwiczebną po Bałtyku.

W połowie lipca „Lwów” powróci do Gdyni na kilkudniowy postój, podczas którego zostaną zaokrętowani kandydaci do Szkoły Morskiej w Tczewie. W drugą podróż „Lwów” wyruszy z końcem lipca, udając się na zachód.

NOWA LINIA DO AMERYKI POŁNOOCNEJ.

Gdynia zyskuje coraz to nowe połączenie z odległymi portami świata. Ostatnio została uruchomiona nowa linia do New Yorku. Na mocy porozumienia z Rządem T-wo „American-Scantic Line” uruchomiło 9 parowców posaż-towarowych na linii: New York — Kopenhaga — Stockholm — Gdynia — Kopenhaga — New York. Linia ta przewozi zarówno towary, jak i pasażerów. Osobliwością nowej linii jest to, że przewóz towarów odbywa się na podstawie konsumentu mieszanego, kolejowo-morskiego, to znaczy, że za wykupieniem tylko jednego listu przewozowego można przesyłki nadawać z miejscowości, leżących w głębi Polski, do takichże miejscowości w Stanach Zjednoczonych i odwrotnie.

Koszty przewozów z New Yorku do Gdyni nie przewyższają kosztów przewozu z Hamburga do New Yorku.

RUCH PASAŻERSKI PRZESZED GDYNIĄ W ZWIĄZKU Z POWSZECHNĄ WYSTAWĄ KRAJOWĄ.

Powszechna Wystawa Krajowa spowodowała wzmożenie się ruchu pasażerskiego Gdyni w znacznym stopniu. W maju na par. „Polonia” przybyła wycieczka Polaków amerykańskich w liczbie 600 osób. W początku czerwca na ang. parowcu „Pemland” przybyła wycieczka Związku Narodowego Polskiego w Ameryce, składająca się z przeszło 1000 osób.

OPŁATY STATYSTYCZNE W PORTACH POLSKICH.

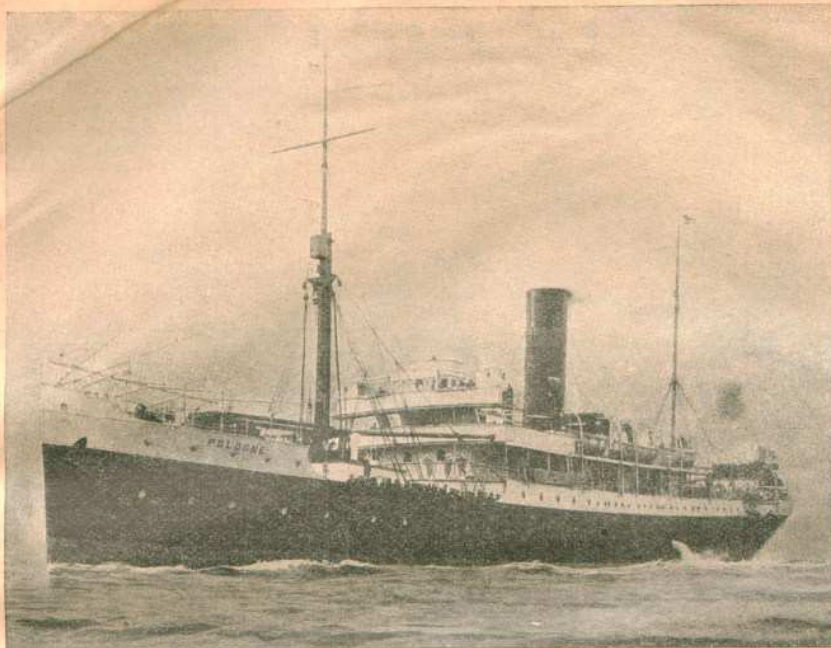
W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 24 pod poz. 249 zostało ogłoszone rozporządzenie Rady Ministrów o zmianie brzmienia § 46 rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 10 listopada 1921 r. w sprawie statystyki celnej.

Rozporządzenie to obniża bardzo znacznie opłaty statystyczne w obrocie morskim, przyczem należy nadmienić, że w Gdańsku dotąd opłaty te były znacznie niższe, niż w Gdyni.

Obecnie będą stosowane 2 stawki — jedna znacznie niższa dla towarów przywożonych i wywożonych do obszaru celnego drogą morską, i druga wyższa — dla granic lądowych.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR



Statek „Pologne”, należący do tow. „Cie Générale Transatlantique”, który pływa na świeżo otwartej linii Havre-Gdynia-Leningrad-Helsingfors-Ryga-Gdynia-Havre.

POŁĄCZENIE GDYNI Z LENINGRADEM, RYGA I HELSINGFORSEM.

Two okrętowe „Compagnie Générale Transatlantique”, które od kilku lat utrzymuje regularną pasażersko-towarową linię pomiędzy Havrem a Gdynią, przystosowane specjalnie do przewozu polskich robotników rolnych do Francji, — uruchomiło ostatnio parowiec „Pologne” na linii Havre — Gdynia — Leningrad — Helsingfors — Ryga — Gdynia — le Havre. Pierwszą podróż na tej linii rozpoczął par. „Pologne” z Havru w dniu 19 maja r. b. Nowa linia zajmie się przewozem pasażerów do i z Polski oraz Rosji na linii Havre — New York.

ZAGINIĘCIE DUNSKIEGO STATKU SZKOLNEGO.

W dniu 14 grudnia r. ub. największy zagłowiec świata, duński statek szkolny „Kobenhavn” opuścił jeden z portów, położonych na zachodnim wybrzeżu Ameryki Południowej, udając się do Australji. Wobec tego, że od kilku miesięcy o statku tym nie było żadnych wiadomości, wysłano w poszukiwanie za nim parę statków.

Jakkolwiek znowu upłynęło parę miesięcy, żaden ze statków ratowniczych nie trafił na ślad „Kobenhavn'a” ani załogi

jego. Wobec tego należy przypuszczać, że „Kobenhavn” uległ katastrofie, w której cała jego załoga zginęła.

PODNIOSŁA UROCZYSTOŚĆ W MURACH SZKOLNYCH.

Drużyna wioślarsko - żeglarska IX gimnazjum im. Jana Kochanowskiego we Lwowie obchodziła w dniu 28.IV b. r. uroczystość poświęcenia swego proporca. Drużyna ta, istniejąca od kilku lat w murach zakładu, dzięki niestrudzonej szczycić się już może dość dużym dorobkiem w myśl swego programu, który w imię kultu polskiego morza obejmuje propagandę wioślarsko - żeglarską wśród młodzieży szkolnej. Prawie w zupełnej ciszy przeszła zeszłoroczna impreza siedmiu członków tej drużyny na własnym przez siebie zbudowanym czółnie „Rybitwie”, pod kierownictwem obecnego komendanta drużyny p. Jana Danika, wodami Bugu i Wisły do Gdańska, co nadto chlubnie świadczy o praktycznym stosowaniu żywotnych haseł w życiu drużyny.

W uroczystości święcenia proporca Drużyny wziął udział spory zastęp gości, wśród których przybyli: w imieniu Kuratorium naczelnicy wydziałów: Stan. Hubert, dr. Mendys, dr. K. Zagajewski i wizytator Frisch, r. Świszczowski w imie-

niu województwa, rektorowie: dr. Niemczycki i Pawłowski, dyr. Wojciech Grzegorzewicz, mjr. Tiger, przedstawiciel Wojew. Komitetu LOPP, kpt. Tracz, W. Todt, sekr. Ligi Morskiej i Rzecznej, p. Solak, przewodniczący Koła Rodzicielskiego i wielu innych; zebrało się daleko spo publicznosci ze sfer rodziców, mnóstwo młodzieży wraz z gronem nauczycielskim.

Po nabożeństwie w kościele św. Elżbiety zgromadzili się uczestnicy tej podniosłej uroczystości na boisku szkolnym przy ulicy Chocimskiej. Boisko było pięknie przystrojone w zielen i emblematy morskie. Po jego dwóch stronach stanął hufiec Przysposobienia Wojskowego i zastęp drużyny wioślarsko - żeglarskiej, której młodociani członkowie po raz pierwszy wystąpili w strojach marynarskich. Po zaciągnięciu barw państwowych na wysokim maszcie wśród ciszy, jaka zaległa zazwyczaj rozgwarem tchnące szkolne boisko, zabrał głos kierownik zakładu, prof. Chmaj i w serdecznych słowach powitał przybyłych gości, poczem nakreślił przewodnie hasła, jakie przyswiecają drużynie wioślarsko - żeglarskiej w jej owocnej pracy.

W imieniu kuratorium zabrał następnie głos nacz. dr. Mendys i wyraził radość władz szkolnych z dzisiejszej uroczystości, wskazując na to, iż młodzież w należytem zrozumieniu aktualnych zagadnień, zmierzających do rozbudowy państwowej, szerzy propagandę kultu morza polskiego, poczem życzył drużynie, by dożyła chwili, w której miasto, związane kanałem z siecią dróg wodnych, uczczy możliwości bezpośredniego stosowania programu, jaki organizacji wioślarsko-żeglarskiej tej młodzieży przyswieca.

Nastąpiło z kolei wbijanie gwoździ w drzewce proporca, który został wręczony drużynie przez dr. Niemczyckiego, prezesa Ligi M. i R. Wręczając proporzec, wygłosił dr. Niemczycki przepiękne przemówienie do zebranej młodzieży. Uroczystość zakończyła się odśpiewaniem „Roty” oraz defiladą hufca szkolnego Przysposobienia Wojskowego i Drużyny wioślarsko-żeglarskiej przed proporcem.

Prawdziwie piękna, podniosła uroczystość szkolna była zakończona. — Rozchodzili się wszyscy pod wrażeniem, iż dobrze się dzieje w murach tej szkoły, w której najżywotniejsze hasła, zmierzające do gruntowania państwowości, odbijają się echem należytego zrozumienia ze strony młodzieży, dokładającej starań, by się przyczynić do ich realizowania.

W lipcu b. r. wyjeżdża dobrany pluton tej drużyny, pod kierownictwem komendanta p. Jana Danika, na żagłówkach, znowu przez siebie wykonanych, Bugiem i Wisłą do Gdańska, Gdyni i Jastarni.

Po drodze wycieczka wpłynie na kanał Bydgoski, ażeby Notecią i Wartą dotrzeć do Poznania i zwiedzić Powszechną Wystawę Krajową.



Podniosła uroczystość w murach szkolnych. Poświęcenie proporca drużyny wioślarsko-żeglarskiej IX gimnazjum im. Jana Kochanowskiego we Lwowie.

DZIAŁ OFICJALNY L.M. i RZ.

NOWE ODDZIAŁY L. M. i R.

1) Oddział w Zduńskiej Woli. Skład Zarządu jest następujący: p.p.: Władysław Szmydt, Grzegorz Luboszyk, Michał Dobrzyński, Stanisław Tarkowski, Piotr Rączka i Adam Matkiewicz. Komisja Rewizyjna p.p.: Franciszek Mąkowski, Hipolit Nowakowski i Józef Góralczyk.

2) Oddział w Szadku. Skład Zarządu jest następujący p.p.: prezes — Burmistrz Czesław Kubacki, wiceprezes — Ks. Antoni Samulski, sekretarz — Stanisław Rydzowski, gospodarz — Jan Niedźwiedzi, skarbnik — Kazimierz Adamowicz, Ludwik Makulski.

3) Oddział przy Warsz. Sp. Akc. Budowy Parowozów w Warszawie. Skład Zarządu jest następujący p.p.: prezes — Aleksander Falkowski, wiceprezes — Czesław Zawadzki, sekretarz — Stanisław Skomorowski, skarbnik — Zygmunt Mazurkiewicz; zastępcy: Marjan Marczak i Mieczysław Sarzała. Komisja Rewizyjna pp.: Jan Dutkiewicz, Marjan Czyżewski, i Aleksander Krowicki.

4) Oddział L. M. i R. w Pabjanicach. Skład Zarządu jest następujący pp.: prof. Jan Jasiński, Komisarz Eugeniusz Giziński, Kierownik P. U. P. P. Kazimierz Michniewicz, Teodor Nowak, Konrad Skowroński, Mieczysław Tomczak, Władysław Walasik. Komisja Rewizyjna pp.: Dr. Grzegorzewski Mieczysław, Piotr Galus, Józef Kasperkiewicz, i prof. Artur Kobylecki.

5) Oddział w Ozorkowie. Skład Zarządu jest następujący pp.: prezes — Bocianowski Józef, wiceprezes Sypniewska Apolonja, skarbnik — Pawlak Franciszek, gospodarz — Włodarczyk Kazimierz, sekretarz — Posnerówna Edyta, Kucner Kazimierz. Komisja Rewizyjna pp.: Koperska Aniela, Brzeziński Józef, Jaroszewski Edward.

6) Oddział w Aleksandrowie. Skład Zarządu jest następujący pp.: prezes — Burmistrz Marjan Andrzejak, zast. prezesa — Stefan Kotelko, sekretarz — Wiktor Szwab, skarbnik — Kazimierz Radomiński, gospodarz — Jakób Buncjon-Goldberg. Komisja Rewizyjna pp.: przewodniczący Juliusz Bloch, członkowie: Edward Jaworski i dr. Henryk Glat.

7) Oddział w Swarzewie. Skład Zarządu jest następujący pp.: Jan Parckem — prezes, Jan Struk — zast. prezesa, Jan Bystram — sekretarz, Józef Struk — zast. sekretarza, Augustyn Parckem — skarbnik, Augustyn Redlin — zast. skarbnika, Józef Domok i Józef Kryża — ławnicy.

8) Brzeziny Łódzkie: Zarząd Oddziału ukonstytuował się jak następuje pp.: prezes — zast. starosty F. Bułiński, wiceprezes — K. Maciejewicz sekretarz — K. Zaborowski, gospodarz Z. Czeszek, skarbnik — E. Rychlicki, członkowie Zarządu: starosta S. Tułeczki, ks. dziekan Cesarz, ks. prefekt Kalinowski, inspekt. szkolny Sikorski, wiceburmistrz Kozłowski, insp. samorząd. Z. Fijałkowski, prof. Doeringer. Komisja Rewizyjna pp.: St. Fryszkowski, B. Pykowski i W. Rogowski.

9) Oddział w Zgierzu. Skład Zarządu jest następujący pp.: dyr. St. Cezak — przewodniczący, wiceburmistrz L. Zaiaczkowski — wiceprzewodniczący, A. Wiczorek — skarbnik, R. Elke — sekretarz, prof. A. Banachowski, E. Swatek, M.

Wyrwiczówna, A. Morgensztern, A. Nicpoński, K. Wojciechowski i J. Perka, Komisja Rewizyjna pp.: inż. M. Kralkowski, W. Cielecki i J. Fonder.

10) Oddział w Brasławiu. Zarząd pp.: R. Gadejski — prezes, M. Łukaszewicz — zast. prez., B. Kaczmarczyk — skarbnik, L. Michniewicz — sekretarz. Komisja Rewizyjna pp.: R. Siła-Nowicki, M. Straszynski i A. Kamieniecki.

11) Oddział przy Szkole Mazowieckiej w Warszawie.

12) Oddział w Medzolanie (pierwszy oddział zagraniczny!).

13) Oddział w Rabce.

WALNE ZEBRANIA.

W szeregu Oddziałów odbyły się, w myśl statutu, walne zebrania, na których dokonano wyboru nowych władz. Skład zarządów poszczególnych oddziałów został ustalony, jak następuje:

W Stanisławowie: pp.: inż. Fr. Południowski — prezes, Dr. Majewski — wiceprezes, K. Lityński — skarbnik, Inż. Fr. Zacher, — zast. skarb., Inż. Z. Woroszyński — sekretarz, ppłk. Z. Czadek, Inż. Wł. Heyzman, Dr. Fr. Halpern, Inż. J. Kuźmin, Z. Migocka, M. Sokołowska, J. Wyżykowski; zast. członków: J. Jaworska i prof. M. Rosenbaum. Komisja Rewizyjna — pp.: insp. M. Rodzynekiewicz, Z. Wilder i D. Jakimowicz; zastępcy: J. Tomaszowicz i inż. J. Widł.

W Grudziądzu: — pp.: Mjr. H. Gąsiorowski — prezes, prof. Dudzik — wiceprezes. Dr. Biszyga, Hussówna, Kowalczyk, insp. Krzewski, prof. Piórczyński, Słomiński, inż. Wrotniński, Krzywacz — skarbnik, Antoniewicz — sekretarka. Komisja Rewizyjna pp.: A. Kamrowski, Inż. Stolski i prof. Łuspiński.

W Dąbrowie Górniczej pp.: Dyr. J. Maczkowski, Al. Englert, W. Kuźniak, P.

Wachelka, Dr. A. Piwowar, J. Torbus, A. Ziemia; zastępcy pp.: Domański, Talko i Danielewiczowa. Komisja Rewizyjna pp.: Paszkowska, G. Lewicki i Wasilkowski.

W Świeciu n/Wisłą pp.: starosta Kowalski — prezes, mjr. Grzanka — I wiceprezes, Dyr. Konarski — II wiceprezes, Burkiet — sekretarz, Jeszke - Domachowski, Maczkowski, Szczepański i dyr. Dąbrowski. Komisja Rewizyjna pp.: dyr. Donarski, dyr. Adamski, ks. dr. Dunajewski, kpt. Mindak i Olszewski.

W Baranowiczach pp.: Rejent Danowski — prezes, inż. M. Layman, inż. Werner, Kwieciński, dr. Jasinowski, Burm. Dembiński, Głębiak, Kaczyński, Markowicz, Terajewicz, dr. Rudzki i Wójcik. Komisja Rewizyjna pp.: Kuntz, Przeborowski, Czyżewski; zastępcy pp.: Podgrabiński i Kasprzycki.

W Zielonce pp.: inż. Grocholski — prezes, Julia Nowakowska — skarbnik, M. Smoleńska — sekretarka, J. Wasilewska i inż. Kamiński.

W Wałowie pp.: Z. Lubieniecki — prezes, M. Partykówna — sekretarz i W. Janowski — skarbnik.

W Helu pp.: Kohnke Klemens — przewodniczący, Długi Paweł — zast. przewd., Tallar — sekretarz.

W Żyrardowie pp.: prezes — dyr. A. Husarzewski, wiceprezes — K. Moszczeński, skarbnik — M. Matuszewski, sekretarz — Piotr Govenlock, członkowie: R. Bielski i St. Ciszewski.

W Gdańsku pp.: prezes — dr. Panecki, wiceprezes — inż. H. Zarzycki, II wiceprezes — inż. A. Ciechanowski, członek Zarządu A. Ancyporowicz, skarbnik — P. Wańkowicz, sekretarz — T. Smulkowski.

W Zbiersku pp.: prezes — dyrektorowa J. Ciecierska, wiceprezes — inż. S. Niewiąrowicz, sekretarz — St. Stanecki, zast. sekret. M. Chłupsowa, skarbnik — J. Za-



Fragment stoiska Ligi Morskiej i Rzecznej na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu.

wadzki, zast. skarż. — A. Kukuczko, członkowie Zarządu: J. Popielowa, H. Szymankiewiczówna, Z. Kurnatowska, St. Lesniewski, Wł. Rzecznowski.

ULGI NA STATKACH DLA CZŁONKÓW L. M. i R.

Podaje się do wiadomości pp. Członków L. M. i R., że Zjednoczone Warsz. Tow. Transportu i Żegluga w Warszawie, przyznało dla członków L. M. i R. na przejazd statkami po Wiśle następujące ulgi: pojedynczym członkom L. M. i R. 20% dla grup wycieczkowych do 50 osób 30% dla grup wycieczk. od 50 do 100 os. 40% dla grup wycieczk. od 100 do 200 os. 50%

Państwowe Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” w Gdyni przyznało członkom L. M. i R. 20% zniżki od ceny karty okrętowej na wszystkie swoje wycieczki zagraniczne. Przydział miejsc na ulgowej przejazd uskutecznia się na 2 dni przed odejściem statku. Porozumienie, co do ulgowego biletu, winno nastąpić w drodze telefonicznej lub telegraficznej.

Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW.

Bydgoszcz. Bardzo ożywioną działalność w ostatnich miesiącach b. r. rozwinął Oddział L. M. i R. w Bydgoszczy. Liczba członków wzrosła potrójnie. Wyświetlenie filmów zgromadziło 7.000 widzów.

Wilno. W Oddziale naszym w Wilnie odbył się konkurs na najlepsze wypracowania szkolne na temat z dziedziny morskiej. W skład Jury weszli: pp. Admirał M. Borowski i Wizytator Szkół Średnich Kuratorium Wileńskiego Dr. Mianowski. Nagrodzonych było 7 prac: Walerji Pendówny, Władysława Małachowskiego, Wł. Ciszewskiego, Mariji Lazzarini, Haliny Ciszewskiej, Czesł. Tyszkiewicz, Stanisława Rożnowskiego.

Stypendja. Oddział w Zamościu na posiedzeniu Zarządu w dn. 12 maja r. b. uchwalił stypendjum dla ucznia Szkoły Morskiej w Tczewie w wysokości zł. 25 miesięcznie.

ODWOŁANIE PŁYWBY WACHLARZEM WISŁY.

Zarząd Główny L. M. i R. podaje do wiadomości wszystkich Oddziałów, że niemała ilość zgłoszeń, które napłynęły w sprawie wzięcia udziału w tegorocznej wycieczce wodnej wachlarzem Wisły, wyklu-

czy zupełnie możliwość osiągnięcia realnych efektów propagandy rzecznej, które były myślą przewodnią projektowanej „Pływby”. Wobec powyższego Zarząd Główny postanowił ją odwołać.

AKCJA KOLONIALNA LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

W miesiącach marca, kwietniu i maju na terenie Polski odbyły się wiece propagandowe za zwrotem Polsce części kolonii poniemieckich. Do chwili obecnej do Zarządu Centralnego Ligi M. i R. wpłynęło około 200 rezolucji, podpisanych przez dziesiątki tysięcy obywateli, którzy domagają się od Rządu Rzeczypospolitej postawienia na porządku zadań państwowych Polski sprawy niezależnych kolonii zamorskich. Analogiczne rezolucje nadsyłają również setki organizacji społecznych polskich w kraju i zagranicą. Treść tych rezolucji jest następująca:

Zebrani w dniu w liczbie osób, członkowie i sympatycy Ligi Morskiej i Recznej w po wysłuchaniu wyzercupującego referatu na temat polskiej idei kolonialnej, oraz zważywszy, że:

1. emigracja nasza z kraju przekracza rok rocznie cyfrę 100.000 głów;

2. w interesie Narodu Polskiego dążyć musimy do zapewnienia wychodźstwu naszemu terenów własnych pod nieskrępowaną ekspansję;

3. część b. kolonii niemieckich należy się Polsce tytułem schedy po b. cesarstwie niemieckim, ponieważ Polacy z b. zaboru pruskiego przyczyniali się na równi z Niemcami (w okresie naszej niewoli) do zdobywania, utrzymania i rozwoju tych kolonii;

4. przedstawiciele Narodu Polskiego, jak: Jan Arciszewski, Beniowski, Strzelecki, Szulc-Rogozński i inni przyczynili się w przeszłości b. wiele do odkrycia zamorskich terenów;

zważywszy wreszcie, że dążyć powinniśmy do tego, aby emigrant nasz był poza granicami Ojczyzny nie w rozsypce, lecz w polskiej gromadzie — uchwalać co następuje:

a) zwrócić się do Zarządu Centralnego Ligi Morskiej i Recznej, jako do tego, który imieniem Organizacji zainicjował polską myśl kolonialną, z go-

racym apelem o wystąpienie do Rządu Rzeczypospolitej, celem postawienia na porządku dziennym naszych zadań państwowych — polityki kolonialnej Państwa Polskiego.

b) Ponieważ w roku 1931 ma być dokonywana przez Ligę Narodów rewizja mandatów kolonialnych — zebrani domagają się oficjalnej interwencji Rządu Rzeczypospolitej w tej sprawie na forum Ligi, aby część b. kolonii niemieckich przyznana została Polsce, jako prawnej sukcesorce do majątku b. cesarstwa niemieckiego.

c) Zebrani akceptują w całej rozciągłości akcję kolonialną Ligi Morskiej i Recznej, wzywając jednocześnie Zarząd Główny do nieustawiania na drodze do zrealizowania programu kolonialnego.

Uczestnicy Zebrania:

(Następują podpisy).

Jak wskazuje treść podanej wyżej rezolucji, oraz ogólne zainteresowanie się społeczeństwa sprawą kolonialną polską — władze nasze muszą zwrócić uwagę na sprawę zdobycia dla Państwa i Narodu Polskiego terenów pod nieskrępowaną ekspansję.

Jest to tembardziej konieczne, ponieważ kraj nasz wysyła rok rocznie około 150 tysięcy ludzi na emigrację. Nasza polityka emigracyjna powinna dążyć do koncentrowania żywiołu polskiego na obczyźnie i starać się o zapewnienie wychodźstwu terenów, na których mogłoby ono znaleźć tak podstawy ekonomiczne, jak również mieć zaspokojone potrzeby kulturalne i duchowe.

KAŻDY CZYTELNIK

„MORZA”

WINIEN JEDNAĆ NOWYCH

PRENUMERATORÓW

„CZUDAY” FABRYKA PORCELANY S. A. BYKOWINA GÓRNY ŚLĄSK

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Porcelana stołowa

JAK:

Kompletne nakrycia stołowe,
rozmaitych gatunków naczynia, etc.

Izolatory.

Bezpieczniki.

PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

SEKCYJA ARTYSTYCZNA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



NASZ PROGRAM A MIGRACJA POLAKÓW

Z satysfakcją możemy patrzeć przed siebie — myślę tu o Związku Pionierów Kolonialnych—o ile idzie o podstawowe kanony polskie programu emigracyjno-kolonialnego, gdyż pewne z nich, a przede wszystkim dogmat koncentracji naszego osadnictwa, stanowiące zręby naszej aktywnej polityki, stały się już bezsporne i w ich formy wylewa się polska racja stanu w tej tak doniosłej dla jutra naszego narodu dziedzinie.

Nie ulega żadnej dyskusji, że śmiała akcja Związku, który na swym sztandarze wypisał te ważne hasła, przyczyniła się w ostatnich kilku miesiącach do ugruntowania w umysłowości społeczeństwa i u sfer miarodajnych tych a nie innych racji i zasad.

W tej chwili uważam, że czas już poruszyć inną sprawę.

Idzie mi w tej chwili o rolę, jaką w realizacji naszego programu, to jest w koncentracji Polaków, o ile idzie o masy, na terenie Parany, a o emigrację jednostkowo-grupową na terenie Angoli, równocześnie zaś w akcji zdobycia dla Polski własnych kolonii, tą czy inną drogą, przez nas propagowaną, przypada skupieniom polskim, określanym przez nas jako skupienia pasywne w rodzaju czy to Stanów Zjednoczonych lub Kanady i Argentyny, czy to skupieniom emigracji kontynentalnej we Francji, lub Niemczech, czy Jugosławii.

Jednym słowem nasz program a migracja Polaków.

Bo w tem jednym słowie streszcza się cały nasz program w stosunku do wymienionych skupień. Polacy z tych skupień mają i po-

winni emigrować do obranych terenów.

Rozwińmy nieco tę myśl.

Posłużmy się przykładem. Oto np. Stany Zjednoczone. Nie ulega



Projekt posągu Jana z Kolna — żeglarsza, rzeźba Aleksandra Żurakowskiego, nagrodzona na konkursie podobizn znakomitych Polaków, ogłoszonym przez związek „Rzeźba”.

wątpliwości dla obiektywnego badacza tamtejszej kolonii polskiej, że w tem kolosalnem skupisku polskim, w tym olbrzymim, powiem wprost niewyczerpanym i nieprzebranym rezerwoarze sił materialnych i narodowych, istnieją trzy kategorie Polaków. Kategorie te różniczkują się na podstawie stosunku do Polski i polskości równocześnie. Jedna kategoria, ta najliczniejsza—oceniam ją na 90%—to ci Polacy, którzy do „starej Ojczyzny” mają większy lub mniejszy sentyment, ale którzy ani do Polski nie zamierzają powrócić, ani nigdzie się z Ameryki nie wybierają. Druga, to ci, którzy mają zupełnie wyraźne i sprecyzowane postanowienie powrotu do Polski, (obliczam ich na 5%), zdecydowani kandydaci na reemigrantów. Nakoniec trzecia grupa, to ludzie, którzy do Polski już powrócić nie chcą, bo jako Polacy nowego typu i Nowego Świata jużby się w niej nie potrafili ponownie zaaklimatyzować, ale którzy pragną i sami Polakami pozostać i swe następne pokolenia przy polskości utrzymać i nie chcą ani sami, ani w swych potomkach utonąć w tyglu amerykanizacji. Ci — mierniam, że jest ich również około 5%, reprezentują zupełnie konkretny typ kandydatów na migrantów do Nowej Polski, gdziekolwiekby ona się nie budowała.

Z tą kategorią musimy się w naszej akcji zająć, w tej kategorii utworzyć grupy współpracujące z nami. Pole do pracy olbrzymie, a możliwości otwierające się przed nami kolosalne. Weźmy tak spokojnie parę aproksymatywnych

cyfr. 5% od liczby minimalnie 4 milionów Polaków w Stanach Zjednoczonych to 200 tysięcy głów, czyli co najmniej 40 tysięcy rodzin. Jeśli przyjmemy, że każda taka migrancka rodzina będzie rozporządzała średnio sumą, mało już licząc, 8 tysięcy dolarów, to na naszą akcję osadniczo - kolonialną mogłyby same Stany Zjednoczone dostarczyć z górą 30 milionów dolarów.

Musimy zauważyć, że poza tym najważniejszym bezpośrednim plusem, który nam może przynieść kolonia polska w St. Zjednoczonych, są jeszcze i inne pośrednie, które może wnieść do naszej akcji największa grupa polsko-amerykańska. Myślę tu o takich możliwościach: Stany Zjednoczone interesują się zarówno Brazylią, jak i Afryką. Na obu tych terenach kapitał amerykański zapuszcza szeroko zagony. Za tym kapitałem ciągną ludzie. Dla kapitału obojętną jest rzecz, czy przedstawicielem jego interesów i jego ramieniem będzie Amerykanin pocho-

dzenia irlandzkiego, jakiś dajmy na to Murphy, czy polskiego, taki czy inny Kosiba, Sypniewski lub tp. A dla naszej akcji to może mieć znaczenie i doniosłe i może poważnie czasem zaważyć na jej powodzeniu. Nie ulega zaś wątpliwości, że o ile poszukamy, to podobnych pośrednich, bardzo ważnych korzyści znajdziemy więcej.

To samo możemy powiedzieć np. o skupieniu francuskim. Nie ulega wątpliwości, że w skupieniu tem znajdzie się poważny procent kandydatów na migrantów do Parany, Angoli czy kolonii polskich. Zapewne w sumie nie będzie ich ani tyle licznie, ani tak silnych majątkowo, ale w ogólnej akcji odegrać i oni mogą rolę bardzo doniosłą. Niemniej poważną rolę w akcji propagandowej za posiadaniem przez Polskę kolonii, specjalnie za ideą kondominium gospodarczego z Francją na jakimś terenie kolonialnym francuskim, może odegrać nasza Polonia francuska.

Te przykłady możnaby mnożyć ad infinitum. Naturalnie, że każdy

teren inaczej się nieco przedstawia. Taka np. grupa polska w Bośni, to obiekt nadający się w stu procentach na migrację. Nie można w akcji migracyjnej zapomnieć Polaków, rozproszonych po świecie szerokim w drobnych tylko grupkach, a nawet w jednostkach rozrzuconych, specjalnie na terenie Afryki, po wszystkich kolonjach.

Oto w krótkich zarysach rola ośrodków pasywnych w naszym programie osadniczo - kolonialnym, oto rola migracji w tej dziedzinie.

Jest to zagadnienie nowe, do tej pory nieruszone, to też czas najwyższy, by i na tych terenach inicjatywa Związku Pionierów Kolonialnych, szerzej mówiąc Ligi Morskiej i Rzecznej, znalazła swój oddźwięk i równocześnie pozyskała dla realizacji tej części programu współpracowników.

Zjazd Wychodźstwa powinien sprawą tą zająć się i nie zaniedbać doskonałej sposobności do zainteresowania problemem szerokich kół wchodzących w grę ośrodków.
K. GLUCHOWSKI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



SPRAWA OSADNICTWA POLSKIEGO WE FRANCJI

Na początku roku bieżącego wyszła z druku praca prof. Ludkiewicza p. t. „Warunki emigracji rolnej we Francji”. Zadaniem jej miało być zbadać nie jednego z najważniejszych terenów imigracyjnych kontynentu z zamiarem wykorzystania go dla celów emigracyjnych lub też osadnictwa polskiego na roli. Praca prof. Ludkiewicza, posiadająca poważne wartości naukowo-informacyjne, zasadniczego swego zadania nie wypełniła: autor bowiem, będąc zgóry nastawiony na pewne, dość ryzykowne koncepcje, wnioski swoje dostosował nie do warunków, jakie znalazł we Francji, lecz do projektów, które zostały mu podsunięte.

Prof. Ludkiewicz, po czteromiesięcznych studiach we Francji, stwierdził, że położenie francuskiego rolnictwa w ogólności jest, jeżeli nie krytyczne, to, mimo sprzyjających warunków naturalnych, nieodpowiadające w żadnej mierze rozwojowi w innych dziedzinach przemysłu. Z zestawienia liczb statystycznych możnaby sprecyzować wniosek, że stan dzisiejszy francuskiego rolnictwa znajduje się w stadium postępowego upadku. Prof. Ludkiewicz, nie ujmując głębiej w płaszczyźnie zagadnień ekonomiczno-społecznych stwierdzonego przez siebie stanu rzeczy, zadowolił się wytłumaczeniem kryzysu w rolnictwie zwycięstwem urbanizmu i masowym opuszczaniem przez francuskiego chłopą jego warsztatu rolnego. Jako remedium autor widzi tylko w zastąpieniu chłopą francuskiego cudzoziemską si-

łą roboczą, mając przedewszystkiem na względzie nadmiar takiej siły, kiedy chodzi o wieś polską. Realną korzyść dla nas z wymiany polskiej siły roboczej prof. Ludkiewicz znajduje w wyzbyciu się naszej wsi ze znacznej liczby chłopów mało- lub bezrolnego, co uprzyścipleni nam przeprowadzenie reformy rolnej. By w tym kierunku pociągnąć miarodajne czynniki i zainteresować szersze masy, prof. Ludkiewicz z wielką dozą optymizmu nakreślił impresjonistyczny obraz szybkiego przechodzenia szczebli społecznych, jakie oczekuje naszego chłopą we francuskim rolnictwie oraz możliwości stosunkowo łatwego dojścia do stanu posiadania takiego, o jakim w Polsce przeciętnie nasz chłop marzyć nawet nie może.

Entuzjazm prof. Ludkiewicza udzielił się również organom prasy codziennej, która naogół przychylnie przyjęła do wiadomości wysuwane projekty, nie poddając ich jednak ani gruntownej analizie, ani rzeczowej krytyce. Dopiero artykuł p. Tadeusza Radlińskiego w Nr. 33 „Epoki”, jakkolwiek pisany nie w związku z pracą prof. Ludkiewicza, podkreślił różnice w zapatrywaniach autorów na możliwości osadnictwa polskiego we Francji.

Dla badaczy emigracyjnych terenów francuskiego zasadnicze projekty prof. Ludkiewicza nie są bynajmniej nowością. Ogólne wytyczne tych projektów zrodziły się z obserwacji nad osadnictwem włoskiem we Francji i pod wpływem trudnego położenia, w

jakiem się znalazł polski robotnik rolny we Francji. W pewne ramy programowe badania te zostały przed kilku laty ujęte przez p. Targowskiego, którego staraniem powstała na terenie Francji polsko-francuska spółka akcyjna pod nazwą „Agricolon”. Celem owej spółki, mającej charakter przedsiębiorstwa dochodowego, było zakupienie, względnie wydzierżawienie, większego majątku ziemskiego i obsadzenie na małych dzierżawach połowicznych robotników rolnych z Polski. „Agricolon” swego zadania dotychczas nie spełnił i prędzej, czy później, musi ulec likwidacji, chyba, że żywot jego zostanie podtrzymany dzięki koncepcjom prof. Ludkiewicza, których źródło i ścisły związek z „Agricolon'em” są widoczne.

Koncepcje prof. Ludkiewicza zmierzają do utworzenia we Francji, nie bez udziału naszych funduszy państwowych, instytucji, o charakterze podobnym do spółki akcyjnej p. Targowskiego. Zadaniem owej instytucji ma być: 1) skupowanie większych majątków ziemskich i tworzenie w nich t. zw. „centre de rayonnement”; 2) sprowadzanie z Polski robotników rolnych, możliwie z rodzinami; 3) szkolenie w centrach przyszłych osadników; 4) umieszczanie emigrantów w pracy na roli; 5) obsadzanie na dzierżawach robotników, posiadających odpowiednie oszczędności; 6) pośrednictwo w ewentualnym zakupywaniu ziemi na własność.

Należy stwierdzić, że program zakrojony na tak wielką skalę, bez licze-

nia się z imigracyjną polityką francuską i z warunkami ekonomicznymi w rolnictwie, nie będzie nigdy zrealizowany przez przedsiębiorstwo akcyjne dochodowe z jednoczesnym uwzględnieniem interesu, czy to naszego emigranta, czy też państwa. Skupowanie majątków ziemskich we Francji, niemających dziś nabywców, wywołać musi wzrost ceny ziemi. Widocznym więc interesem programu prof. Ludkiewicza jest w pierwszym rzędzie interes obszarników francuskich, którzy zresztą będą jednocześnie członkami przyszłej spółki. Tworzenie w nabytych majątkach t. zw. centrów, przekształcających w praktyce okazać się musi fikcją; wymaganie zaś od całych

rodzin oddawania się pracy w tych centrach jedynie za wyżywienie musi wzbudzić poważne zastrzeżenia. Pośrednictwo w pracy dla całych rodzin napotka na trudności ze strony zapotrzebowujących, pośredniczenie zaś w obsadzaniu na dzierżawy połowiczne wymagać będzie w związku z lokatą ciężko zapracowanych oszczędności bezwzględne zaufania ze strony przyszłego dzierżawcy lub osadnika. Zaufania takiego od emigranta nie należy się spodziewać na kredyt.

Jeżeli zaś, niezależnie od powyższego, weźmiemy pod uwagę teoretyczne błędy prof. Ludkiewicza, jakie wynikły przy obliczaniu możliwości oszczędnościowych robotnika rolnego

wskutek nieuwzględnienia rozciągłości wydatkowej emigranta, musimy stwierdzić, że koncepcje prof. Ludkiewicza zbudowane są na nierealnych przesłankach i że wobec tego nie mogą one być realizowane do czasu przeprowadzenia dokładniejszych studiów.

Nie negując możliwości wykorzystywania terenu francuskiego dla naszej emigracji robotniczej na rolę, uważam dziś za przedwczesne rozpatrywanie koniunktur osadniczych we Francji ze względu na obecne wyraźne kształtowanie się polityki emigracyjnej w Polsce i na możliwości scentralizowania naszej ekspansji kolonizacyjnej na jeden zgóry ustalony teren.

HUBERT SUKIENICKI

EKSPEDYCJA DO ANGOLI

(WRAŻENIA I SPOSTRZEŻENIA)

III.

— Jutro w południe przyjadę po panów i ruszymy do Chimboia — powiada p. Silvino de Azevedo, dyrektor „Sociedade Agricola da Ganda” i „Companha Colonial de Navegação”, t. j. dwóch największych przedsiębiorstw w południowej Angoli: handlowego i żeglugowego.

Jakoż ruszyliśmy nazajutrz z Lobito dwoma samochodami, pierwszym marki „Dodge”, prowadzonym przez dyrektora, drugim „Fiat”, prowadzonym przez zarządcę plantacji Chimboia, a trzeci ciężarowy wioził nasze bagaże.

Krótki postój w Benguelli i wkrótce znajdujemy się na równinie nadmorskiej. Z prawej strony widnieją błękitne wody oceanu, z lewej na pierwszym planie jałowe pasma górskie, a dalej wysokie, potężne, sine szczyty, tworzące zachodnią granicę płaskowyżu Benguelli, który jest celem naszej podróży.

Przejeżdżamy przez dziwne jakieś okolice. Co kilka kilometrów wznosimy się na inną płaszczyznę, idealną równinę, otoczoną górami i porstą suchą trawą, oraz rzadko rozrzuconymi, niskimi drzewkami. Tu i ówdzie przecinamy tor kolejowy, gdyż droga biegnie tą samą doliną, którą wspina się kolej na wyżynę. Im dalej w głąb ładu, tem więcej zmienia się krajobraz, równiny występują coraz rzadziej, krzewy są coraz gęściejsze, tu i ówdzie wystrzela ponad nie baobab, wpadamy w jakieś wąwozy i wreszcie dostajemy się na t. zw. pierwszy płaskowyż na wysokość 1000 m. ponad poziom morza.

— No, nareszcie mamy dobrą drogę samochodową — stwierdza z zadowoleniem dyrektor.

I my stwierdzamy to samo, wjechaliśmy bowiem około Cubal na wspaniałą, równą i gładką drogę, po której rozwijamy miejscami szybkość do 100 km. na godzinę.

— Takie drogi są już na całej wyżynie — zapewnia dyrektor. — Ta droga, którąśmy przebyli, jest licha, ale i jej nie byłoby, gdyby nasze Towarzystwo Ganda nie było zbudowało jej kilkadziesiąt kilometrów, aby uzyskać dostęp do własnych terenów.

— Oto fazenda Chimboia — wskazuje jej zarządca. — Obszar jej wynosi 15,000 ha, t. j. 150 km.² i jest największa w tej okolicy. Narazie jest w kulturze 1,200 ha. Uprawę zaczynamy — po wyrąbaniu lasu i przygotowaniu terenu — od zasiewów kukurydzy, poczem sadzimy kawę, której mamy już około 70.000 drzewek i zaprowadzamy plantację palm olejowych. Pewna część terenu jest już nawodniona, a w najbliższej przyszłości zamierzamy przeprowadzić rowy w innej części plantacji i wykorzystać dla irygacji i celów przemysłowych dwa wodospady, jakie posiadamy. Kapitał

już inwestowany wynosi 6 milionów eskudów¹⁾.

Stwierdzamy, iż plantacja ma piękne położenie, zajmuje całą dolinę, otoczona ze wszystkich stron malowniczymi górami i urozmaiconą sterczącą tu i ówdzie ogromnymi zwalami skalnymi. Przecięta jest wzdłuż koleją i drogą samochodową, a wszędzie drogami, należącymi do plantacji, wysadzonemi palmami den-den.

Oprócz zarządcy zatrudnionych jest 2 białych i około 300 murzynów. Ziemia uprawiana jest 165 wołami i 7 traktorami (Fordson).

— W praktyce mojej — opowiada zarządca — doszedłem do przekonania, że plugi, a nawet różne narzędzia rolnicze, których używamy, są nieodpowiednie i niedostosowane do naszych warunków. Sprowadzamy je

¹⁾ t. j. 2.400.000 złp.

Znalezione na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR



Loanda. P. P. Łyp i Noiszewski przed pałacem gubernatora.

Fot. J. Chmielewski.



Panorama plantacji Chimboia.

Fot. J. Chmielewski.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



MAGEMAR

z różnych krajów, bierzemy co nam nadsyłają, ale nikt nie zabiega o zdobycie praktyki i o ulepszenie narzędzi. Jedna z firm angielskich, wyrabiających maszyny rolnicze, na skutek moich reklamacji, przysłała inżyniera do przeprowadzenia badań, które trwały dwa miesiące, poczem inżynier, oświadczywszy, że mam zupełną rację, wyjechał, ale maszyny przysłała firma bez żadnych zmian. Niestety, zamało mamy tu rolników, trudniących się uprawą roli — są to wyłącznie kupcy, niemający pojęcia o rolnictwie.

— Cóż to za sposób urządzania plantacji kawy i bananów razem? — pyta młodszy z agronomów.

— Tak, wydaje się to dziwne, gdyż nigdzie nie jest to praktykowane — odpowiada zarządca. — Mamy tu w części gorącej wiele problemów do rozwiązania, między nimi także udzielanie osłony młodym drzewkom kawowym przeciw sile wiatru, wiejącego z gór w dolinę. Silny wiatr tak obrusza pieńki drzew, że nie trzymają się dobrze w ziemi i to im szkodzi. Aby temu zapobiec, posadziłem wśród kawy rzędy bananów, osłaniające kawę, która, gdy wyrośnie nie będzie potrzebowała osłony, a wówczas wytnę banany. Niech jednak pan nie myśli, że banany te wydają owoce. Wiatr bowiem jest tak silny, że wystrzępia ich liście, które podsycają i takie banany nie owocują.

— A jaki tu naogół jest klimat?

— Tu, gdzie mój dom stoi, na wyniosłości jest lepszy, ale niżej jest liche. Śpiączki tu niema, ale jest malarja i dokuczliwe upały, bez przewiewu w pewnych porach dnia.

Na drugi dzień wyruszamy dalej. Przejeżdżamy przez Gandę (na wysokości 1200 m. ponad p. m.), której klimat uważany jest jako zdrowy, jakkolwiek bardzo gorący. Krótko zatrzymujemy się w Cuma, stacji kolejowej (na wysokości 1400 m. ponad p. m.), położonej na obszernej równinie, wcale nieuprawianej.

— Gdyby panowie przyjechali tu na kilka dni, mógłbym panom poka-

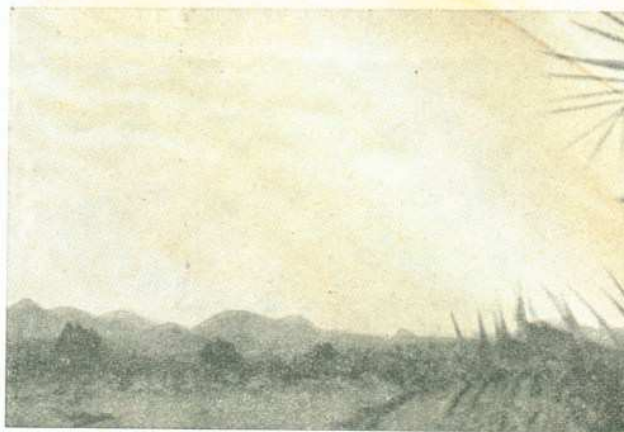
zać całą dolinę, która ma idealne warunki do uprawy kawy, ananasów, bananów, a w niektórych częściach także i pszenicy. Wiele wiadomości udzieliłoby panom „Zgromadzenie amerykańskich misjonarzy”, którzy w wyższej części doliny mają swą siedzibę, mają lekarza i zootechnika, którzy prowadzą badania. O dziesięć kilometrów stąd, w górach zaczyna się wyżyna, która ciągnie się aż pod Cacondę, o powierzchni kilkuset tysięcy hektarów, o klimacie zdrowym, doskonała na hodowlę bydła i owiec.

Obiecujemy przybyć wkrótce i ruszamy dalej. Coraz wyżej wznosimy się i po 3 godzinach stajemy na wysokości 1900 m. ponad p. m.

— Oto Huambo, przyszła stolica Angoli — wskazuje wiozący nas kierownik filii „Sociedade Agr. de Ganda” w Huambo.



P. Souza, dyrektor plantacji Chimboia i p. Noiszewski wśród tanu kukurydzy.
Fot. J. Chmielewski.



Plantacje kawy.

Fot. J. Chmielewski.

Owiała nas jakaś rzeźwość górską, którą niósł chłodny, lecz miły wiatr z wyżyny. Powiało jakąś ożywiającą świeżością, która daje wypoczynek organizmowi, prażonemu przez kilka tygodni upałem podzwrotnikowym, i która wytwarza idealne wrażenie swojskości, wiejącego wiatru na równinach polskich.

A widok rozciągał się wspaniały, odmienny od dotychczas spotykanych. Olbrzymia przestrzeń, pokryta łagodnymi, pięknymi, tu i ówdzie lesistymi wzgórzami, słała się jak okiem sięgnąć, otoczona gdzieś na horyzoncie wieńcem wzgórz, a na niej widniała wielka, biała plama z niewyraźnymi zarysami domów. To Huambo, cel naszej podróży i punkt wyjścia naszych badań warunków osadniczych wyżyny.

IV.

Nie jestem człowiekiem naiwnym i nie tak szybko uwierzę w łatwość polowania w Angoli (zwłaszcza po polowie rekinów!). Z uśmiechem więc na twarzy, a wątpliwością w duszy, przyjąłem zapewnienie dyrektora największej z firm handlowych południowej Angoli, prowadzącego samochód, że w części górzyściej spotkamy wiele zwierzyny.

— Polujemy nocą z samochodu — objaśnia nas. — Reflektorem wyszukujemy zwierzynę, która oślepiona światłem, staje bez ruchu i wtedy strzelamy. Panie Jerzy, tylko niech pan nie strzela, gdy zobaczymy lwa. Niebezpieczna to sprawa, a zdaje się, że ma pan ochotę wyjechać kiedyś do Polski i zobaczyć się z rodziną.

Śmiejąc się, pędzimy z zawrotną szybkością, ale pomimo rzucania światła reflektora na wszystkie strony dostrzegamy na drodze tylko sowy, wpatrzone w światło i zrywające tuż przed latarniami, to jakaś łasica lub królik dziki pomknie przez drogę, tu i ówdzie przesunie się mała antylopa, ale na bliższą odległość, na strzał, nie wysunie się grubszy zwierz, jakkolwiek — według zapewnień dyrektora — przejeżdżamy okolice, obfitującą w duże antylopy, zebry, bawoły,



P. P. Souza, Eyp i Noiszewski oglądają plantację kawy.

Fot. J. Chmielewski.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



P. P. Souza i Noiszewski obok 6-letniego krzewu kawowego.

Fot. J. Chmielewski.

lwy, lamparty i czasem pojawiające się słonie.

Naraz na zakręcie, tuż przed nami, skacze w bok jakiś zwierzę. Rzut światła reflektora, gwałtowne wstrzymanie auta, broń w pogotowiu i dostrzegamy skulonego i oszołomionego światłem... psa domowego.

Wybuchamy serdecznym śmiechem i ruszamy dalej w noc ciemną, po drodze wyboistej, pełnej niespodzianek. Naraz silne podrzucenie auta, huk pękającej opony i stajemy wśród zarosli. Młody murzyn, umyślnie zabrany na taką niespodziankę, z wprawą zabiera się do zmiany koła.

— Panie Jerzy — odzywa się dyrektor — ponieważ pan lubi polowanie, przeto muszę pana objaśnić, że mamy taką praktykę: gdy pan nie zastrzeli na miejscu lamparta lub lwa, a tylko go pan zrani, należy natychmiast wycofać się, gdy zwierzę umyka. Zwierzę ścigane zawraca i rzuca się na strzelca. Przed miesiącem pewien Belgijczyk, przejeżdżając tędy, spotkał lwa. Strzelił, ale go tylko zranił. Zwierzę zaczął umykać, a nierozważny młodzieniec pogończył za nim i powtórnie go zranił. Wówczas lew rzucił się na nieszczęśliwego myśliwca, padł wprawdzie w walce, ale Belgijczyka tak poszarpał, że ten mimo opieki lekarskiej zmarł wkrótce w szpitalu w Benguelli, dokąd go przywieziono ciężarówym samochodem z tej okolicy, w której teraz jesteśmy, t. j. około 100 km. Po drodze nigdzie nie można go było umieścić, gdyż, jak pan to widział, na całej tej przestrzeni nie ma ani jednego mieszkańca białego, ani murzynów. Zapewniam jednak pana, że jeszcze dzisiaj pokażę panu lwa.

Z tem większym zainteresowaniem śledzimy za reflektorem, ale oprócz czterech rudych, centkowanych wilków, niczego więcej nie spotkaliśmy. Gdy weszliśmy do zajazdu, celem przenocowania, pokazuje nasz cicerone na ścianę z wymalowanymi lwami.

— A co, nie dotrzymałem słowa, że panom pokażę dzisiaj lwa? — woła dyrektor.

Ze śmiechem ściskaliśmy mu rękę, dziękując za niespodziankę.

W Chimboia p. Jerzy¹⁾, jako, iż jest zapalonym myśliwym, wyszedł pod wieczór na polowanie w pobliskie góry. Chociaż młody jest jeszcze, ale widać ma doświadczenie myśliwskie, gdyż dla bezpieczeństwa zabrał z sobą murzyna, nie da obrony, ale wiedząc, że w razie jakiegś przygody lew lub lampart najpierw zaatakuje murzyna. Widocznie i murzyn był doświadczonym myśliwym, gdyż po napotkaniu pierwszych śladów lamparta drapnął z powrotem do domu, nie troszcząc się o białego, który wdrapał się na pobliski szczyt, nic nie upolował i wrócił cały zły potem (podobno ze zmęczenia) i z podartą kożuszką.

— Piękna góra. Zapewne pan, panie Souza, uprawia sport górski — zapytuje p. Jerzy naszego gospodarza.

— Dziwny tu u nas, na pierwszym płaskowyżu, jest klimat. Każdemu europejczykowi wydaje się, że jest w Europie. Gdybyś pan, tak jak ja, posiedział w tym upale kilka lat, to odechciałoby się panu nawet myśleć o tak niecnym sporcie w tym klimacie. Przyjechał tu pewnego razu bankier Holender. Miał takie polecenia od właścicieli plantacji, że przyjmował

go, jak króla, i wszędzie mu towarzyszył. Opowiadał mi, że jest prezesem jakiegoś klubu alpinistów, że chodzi po górach jak urodzony góral, no i następnego dnia biegł w górę, jak antylopa, a ja, z grzeczności, wlokłem się za nim. Na drugi dzień już mniejszą miał ochotę, wlekliśmy się obaj, a na trzeci dzień obaj siedzieliśmy w cieniu zwyciężeni klimatem. Holender spoglądał na szczyty i dziwnie kiwał głową. Panie Jerzy, to nie Europa, ani wysoki płaskowyż, na który panowie jedziecie — tam będziecie się czuli doskonale i tam możecie uprawiać wszelkie sporty.

— Różni tu ludzie się przesuwają w ostatnich czasach — ciągnął dalej uprzejmy gospodarz. — Widziałem tu różne ekspedycje: angielskie, francuskie, włoskie, szwajcarskie, niemieckie, szwedzkie i Bóg raczy wiedzieć jakich narodowości, nawet Serbowie tu przyjeżdżali. Jeżdżą autami i rowerami, nawet chodzą piechotą, studiują, badają rzeczy dawno znane i opisane w Europie, przyjmujemy ich, gościmy, potem wracając z płaskowyża, nie mają dość słów na wyrażenie zachwytu nad klimatem i możliwościami rolniczymi wyżyny. Po jakimś czasie przysyłają mi tu pisma ilustrowane, w których kolorowym ołówkiem zakreślony jest jakiś artykuł i podkreślone moje nazwisko, a wszystko w języku, którego nie znam i wątpię, czy wogóle jest tu w Angoli człowiek, któryby rozumiał owe, niesamowite mowy obce. No i na tem się kończy.

Teraz przyjechali panowie, Polacy — takich tu jeszcze nie było. Nie chcę czynić żadnych aluzji, ale my jesteśmy przygotowani, że każda ekspedycja kończy się oglądaniem rzeczy powszechnie znanych, nie dając żadnych realnych dla Angoli rezultatów. Dzisiaj warunki dla wszelkiej akcji są o wiele lepsze, aniżeli przed kilku jeszcze miesiącami. Bankructwo Banco Ultramarino, t. j. banku emisyjnego i kryzys, który potem nastąpił, otworzył wszystkim oczy nietyl-

¹⁾ Chmielewski.



Plantacje kawy. Drzewa bananowe osłaniają krzaki kawy przed wiatrem.

Fot. J. Chmielewski.

ko w Angoli, ale i w Lizbonie, że taki stan rzeczy trwać dalej nie może, tembardziej, że Angola jest bezspornie najlepszą kolonią w Afryce. Zmiana na stanowisku Wysokiego Komisarza, sanacja waluty angolskiej przez otwarcie Banco de Angola, opartego o skarb Banco de Portugal, ostatnie ustawy, rozbudowa sieci komunikacyjnej i połączenie kolejowe z Kongo belgijskiem, stworzyły tak nadzwyczajne warunki, że Belgijczycy, Holendrzy, Francuzi, Niemcy i inni zaczęli w ostatnich czasach wykupywać wszystkie tereny, jakie są do nabycia.

V.

Miły i przyjemny jest klimat płaskowyża Angoli. Gdziekolwiek się zapuszczamy, czy w Chipeio (360 km.) na północ od Huambo, oraz w jeszcze dalej położone doliny rzek Cuito i Quere, czy w rejon Bailundo na północno-wschód aż po rzekę Levulo (o 180 km.), czy też na wschód w dolinę rzeki Cutato (o 140 km.) wzdłuż linii kolejowej, wszędzie odczuwamy tę samą świeżość powietrza, wszędzie jest przewiew i wszędzie odnosimy wrażenie naszego niezbyt gorącego, polskiego lata z ciepłymi wieczorami i orzeźwiającym chłodem porannym. Ciepłota utrzymuje się z małymi wahaniami około $+21^{\circ}$ C. w cieniu, a tylko w porze południowej podnosi się do $+26^{\circ}$ C. Stale wieje przyjemny, chłodny wiatr, a poszarpane chmury, pokrywające niebo, osłaniają ziemię przed palącymi promieniami słońca, przepuszczając ich równocześnie tyle, iż ma się zawsze pełnię wrażenia pięknej pogody.

Jesteśmy obecnie w porze letniej, najgorętszej, a zarazem deszczowej. Poranki są jasne, słońce wstaje pogodnie wśród warstwowych chmur, około południa zachmurzenie wzmagą się i w porze popołudniowej pojawiają się tu i ówdzie na horyzoncie zwąły ciemnych chmur ze smugami padającego deszczu. Przeciągają tak w różnych stronach świata już od godz. 3 po południu, czasem pojawiają się w



Młócka kukurydzy.
Fot. J. Chmielewski.

towarzystwie silnego, chłodnego wiatru, a czasem dopiero późną nocą, lub nad ranem. Deszcze są bardzo ulewne, ale mało mają wyładowań elektrycznych i trwają dość krótko — dwie lub trzy godziny na dobę, z małymi przerwami.

Nie odczuwa się duszności, ani nie ma komarów.

Huambo, przyszła stolica Angoli, ma nazwę urzędową Nova Lisboa i przeznaczone zostało, dekretem Wysokiego Komisarza, na przyszłą stolicę kolonii. Stolicą jest obecnie Loanda, miasto portowe, na północy Angoli. Zamierzone, a nawet już częściowo rozpoczęte, skolonizowanie płaskowyża przesunie punkt ciężkości wszystkich spraw całej kolonii na wyżynę, na której najlepiej na siedzibę władz centralnych nadaje się Huambo o łagodnym klimacie i pięknym położeniu. Z zachodu i północy otacza je pasmo górskie z wyniosłymi szczytami, odległe o 20—30 km. i widoczne tak, jakby było tuż-tuż, albowiem przejrzystość powietrza na wysokości 1700 m. ponad p. m. jest tak wielka, iż gołym okiem odróżnić można wszelkie załamania i wąwozy. Góry są pokryte lasem liściastym, mają więc barwę zieloną, ale mimo to, zależnie od układu chmur i przesłaniania przez nie promieni słonecznych, przybierają przeróżne zabarwie-

nia, najczęściej, w miarę odległości, koloru ciemnego błękitu.

W stronę południową i wschodnią rozciągają się rozległe, niewysokie wzgórza z ogromnymi płamami polaci stepowych lub pasmami i płamami niskich, rzadkich lasów. Tu i ówdzie wokół Huambo sterczą na wzgórzach olbrzymie skały, czyniące zdala wrażenie ruin zamkowych.

W śliczny, pogodny dzień ruszamy na północ do Chipeio (czyt. Kipejo) celem obejrzenia niezajętych jeszcze terenów. W drodze zatrzymujemy się u kupca, który zbudował dom na wysokiej górze, mając na południe widok na Huambo, odległe o 25 km. i na północ na rozległą i długą dolinę (aż od rzeki Cuita), ujętą z obu stron w potężne, malownicze, skaliste pasmo górskie.

Oglądamy zasiewy oraz bydło rasy krajowej i mieszanej z rasą Hereford, której przedstawiciela, okazałego reproduktora, kupiec-rolnik sprowadził z Europy. Terenu posiada 5.000 hektarów, usadowił swe gospodarstwo w najwyższym wzniesieniu dna doliny, zamknął tamą silny strumień i rozprowadził wodę rowami po znacznej części plantacji, uprawiając corocznie kilkaset hektarów pszenicy i otrzymując po 1800 kg. czystego ziarna z hektara. Poza jego posiadłością ciągną się kilkadziesiąt kilometrów w głąb doliny rezerwaty murzynów, którzy zwyczajem białych również wzięli się do pszenicy, uprawiając pola pługiem i, jakkolwiek czynią to bez żadnej praktyki i wprawy, to jednak uzyskują dobre zbiory. Biali człowiek, urzędnik, sprawiający nad nimi rządy (coś w rodzaju starosty) ich własną pracą, oddaną zamiast podatku w pieniądze, zbudował 25 km. długi rów, z którego wodą mogą nawodnić swe pszenne ziemie.

Urzędnik ten z własnej woli i ochoty utrzymuje pole doświadczalne, na którym ma trzcinę cukrową, kawę, banany, truskawki, groszek zielony, pomidory, kapustę, pomarańcze, mandarynki, morwy i t. p. oraz żyto i psze-



Orka przy pomocy traktora.
Fot. J. Chmielewski.



Orka wołami.
Fot. J. Chmielewski.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

nicę. Osiemnastomiesięczny krzew winny dał mu jednorazowo zbiór 7 kg. gron, a odpowiednio przycięty wypuszcza już pączki i powtórnie będzie owocował w tym roku.

Większe jeszcze zainteresowanie wzbudziło w nas zwiedzenie o 180 km. (od Huambo) na północny-wschód,

w okręgu Bailundo, położonej fazendy Monte Alegre. Tutaj spotkaliśmy na jednym i tem samym polu wśród plantacji kawy: jabłonie, ananasy i banany, a tuż obok bujnie wschodzący stuwodziesięto-hektarowy zasiew żyta.

Dziwne są klimat i ziemia Angoli z kombinacją uprawy roślin pozwrot-

nikowych, przeplatanych uprawą żyta, pszenicy i drzew owocowych klimatu umiarkowanego. Zwłaszcza, że zbiory i jednych i drugich są doskonałe.

FR. LYP.

Huambo, dnia 20 lutego 1929.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



NIEMIECKIE ZASTRZEŻENIA W SPRAWIE AKCJI KOLONJALNEJ LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Akcja, jaką rozwinęła Liga Morska i Rieczna za uzyskaniem dla Państwa Polskiego własnych kolonii, wywołała zrozumiałe niezadowolenie wśród niemieckich nacjonalistów. Szczególniej nie podobało się „kulturträgerom”, że w akcji naszej sięgamy również po kolonie niemieckie, z których, jak wiadomo, należy się Polsce tytułem schedy około 10%. Prasa nacjonalistyczna niemiecka, zarówno berlińska jak i prowincjonalna, „rozprawia się” z „marzeniami polskimi”, siłą się na wykazanie bezpodstawności pretensyj polskich do kolonii wogóle, a do kolonii poniemieckich w szczególności.

Stanowisko wspomnianej prasy niemieckiej nie dziwi nas bynajmniej. Jest to już zwyczajem szowinistów niemieckich zwalczać wszystko to, co podnieść może prestige, względnie stan gospodarczy kogokolwiek poza Niemcami.

Trudno. Mimo tych „nieprzychylnych” dla naszej akcji „opinii”, oraz mimo wyraźnej niechęci do uznania naszych słusznych praw do sukcesji kolonjalnej po b. cesarstwie niemieckim — my ze swej strony nie możemy zrezygnować ze słusznych i niezaprzeczalnych praw bez względu na to, czy się to hakatystom niemieckim podoba, czy nie podoba.

Dziesiątki tysięcy obywateli polskich, setki organizacji społecznych polskich wypowiedziały się za programem kolonjalnym Ligi Morskiej i Riecznej i za akcją, jaką Liga prowadzi w trosce o zdobycie własnych polskich terenów kolonjalnych.

W miesiącach marcu, kwietniu i maju r. b. w całym szeregu miejscowości, w większych miastach i na prowincji odbywały się odczyty propagandowe o znaczeniu kolonii dla Państwa i o obowiązkach naszych, jako obywateli, w sprawie zapewnienia Polsce posiadania własnych kolonii zamorskich. Inteligent, robotnik i chłop polski, kierowani zdrowym rozsądkiem i instynktem samozachowawczym, bez chwili ociągania się, udzielili poparcia Lidze Morskiej i Riecznej w jej walce o zdobycie kolonii dla kraju naszego! Setki rezolucyj, z dziesiątkami tysięcy podpisów obywateli polskich i polskich organizacji społecznych, stwierdzają jasno i wyraźnie, że Polska musi posiadać własne tereny zamorskie, a tem samem stworzyć takie warunki dla swej emigracji i swego życia gospodarczego, aby tak polski emigrant, jak i polski przemysłowiec mieli solidne podstawy bytowania. W dzisiejszym stanie rzeczy uzależnieni jesteśmy na tych polach całkowicie od obcych. Fabrykant, pragnący nabyć surowiec, jak: bawełnę, kauczuk i t. p. — zmuszony jest opłacać haracz zagranicznym pośrednikom. Kupiec, sprowadzający towary kolonjalne, jak: oliwę, pieprz, cynamon, owoce południowe i t. p. — skazany jest również na opłacanie takiego samego haracz.

Emigracja polska, która wynosi powyżej 150.000 głów rocznie, wskazuje nam również na konieczność skoncentrowania całej uwagi społeczeństwa polskiego na warunki, w jakich wychodźca nasz znajduje się z chwilą wyjazdu z kraju. Nie chcemy twierdzić, że uzyskanie przez Polskę kolonii własnej ze schedy ponie-

mieckiej w Afryce — rozwiąże automatycznie zagadnienie polskiej emigracji. Chodzi tylko o to, aby nie pozostawać w bierności wobec faktów, jakie stwarza nam życie. Obowiązkiem każdego obywatela polskiego jest dążyć do tego, aby kraj nasz odciążyć od tych trudności, które wynikają ze zła koniecznego, jakim



Stoisko Ligi Morskiej i Riecznej na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu. Mapy i wykresy, ilustrujące nasz program kolonjalny.

jest emigracja, oraz od ujemnych skutków naszego bilansu handlowego, który, jak w chwili obecnej, dlatego w dużym stopniu jest bierny, ponieważ skazani jesteśmy na import dużej ilości tych produktów, które z konieczności, nie posiadając własnych kolonii, sprowadzać musimy z krajów kolonialnych.

Stanowisko Niemców wobec naszej akcji kolonialnej nie może nas dziwić. Tak się ułożyły stosunki, że na terenie kolonialnym jesteśmy konkurentami Niemiec. Dążymy do uzyskania z obszarów b. kolonii niemieckich 10%, czyli około 300.000 kilm. kwadrat. Nie jest to naturalnie przyjemna strona naszej roboty dla niemieckich działaczy kolonialnych. Rozumiemy ich niezadowolenie i nie jesteśmy bynajmniej dotknięci „sprawiedliwym” oburzeniem działaczy kolonialnych niemieckich. Musimy im tylko na tem miejscu oświadczyć, że nie możemy się w żadnym razie wyrzec swoich pretensyj do kolonii niemieckich. Wiemy, że sprawa mandatów kolonialnych poddana zostanie rewizji w roku 1931 i dolożymy wszelkich wysiłków, aby Rząd Pol-

ski wystąpił na forum międzynarodowym i zażądał wydzielenia części tych kolonii dla Polski.

Sprawa jest obecnie w zawieszeniu i za dwa lata wejdzie w fazę decyzji. Decyzja, jaka wtedy zapadnie, przesądzi o dalszym losie kolonii niemieckich. Rzecz prosta, że decyzja ta nie może i nie powinna być wydana przed wysłuchaniem głosu Polski. Może się to znów wydać „fantazją” niemieckim pionierom kolonialnym, i to „fantazją” niemiłą, ale faktem jest, że Polska ma tutaj bardzo wiele do powiedzenia. Stwierdzamy raz jeszcze, że o ile chodzi o majątek b. cesarstwa niemieckiego — to Polska była i jest jego sukcesorem. *Poznańskie, Pomorze i Śląsk, w równej mierze (z resztą Niemiec) przyczyniały się do zdobywania, utrzymania i rozwoju kolonii niemieckich.* O „prawach” Niemiec do ich byłych kolonii, w znaczeniu jurejnym, niepodobna w tej chwili dyskutować. Formalnie bowiem Niemcy rzekły się, w Traktacie Wersalskim, swych posiadłości zamorskich na rzecz koalicji. Ponieważ koalicja ze swej strony powierzyła los b. kolonii niemieckich

Lidze Narodów — przeto formalnie decyzje należą w tej sprawie wyłącznie do Ligi Narodów, która jest obecnie prawym suwerenem tych kolonii. To, że Liga Narodów znów ze swej strony funkcje mandatarjuszy nad zarządem b. kolonii niemieckich powierzyła Anglii, Francji i Belgii — nie zmienia w niczem postaci rzeczy. Formalnie biorąc, nie tylko te trzy państwa będą decydowały w 1931 roku o dalszym losie niemieckich kolonii — lecz wszystkie państwa, które wchodziły do Ligi Narodów, czyli w równej mierze i Polska i Niemcy, jak Francja, Anglia, Belgia, Japonia i inne — jako członkowie Ligi.

Zwykła logika wskazuje każdemu, najbardziej chociażby obojętnemu na sprawy kolonii niemieckich, że rewizja mandatów, jaka dokonana ma być w 1931 roku, w żadnym wypadku nie będzie mogła pominąć słusznych pretensyj polskich do części tych kolonii.

To też akcja kolonialna Ligi Morskiej i Rzecznej, jest obecnie niczem innym, jak tylko akcją o rewindykację należnej nam schedy.

Dr. W. ROSIŃSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PERU A OSADNICTWO POLSKIE

W stowarzyszeniu Techników 12 kwietnia, odbył się odczyt dyskusyjny znanego działacza na polu polskiego osadnictwa w Brazylii p. K. Warchałowskiego „O Peru, w związku z zagadnieniem kolonizacyjnym Polski”.

Referent zaczął od ogólnych poglądów na zadania ekspansji gospodarczej i kulturalnej. Stwierdził, że, wobec przyrostu ludności Polski o 450.000 głów rocznie, emigracja zagranicę państwa jest nieunikniona, bowiem wcześniej, czy później nie zaradzi jej, ani osuszenie Polesia, ani pogłębienie intensywności rolnictwa w całym państwie i następnie podkreślił, że w ocenie kolonizacji panują u nas sentymentalizm i nieuzasadnione obawy o losy emigrantów, a wreszcie zaznaczył, że naród powinien z pewnym nawet ryzykiem przeznaczyć kadry bojowe, dla otwartego wywalczenia Polsce placówek gospodarczych, tembardziej, że miejsca na własne kolonie polskie już niema na świecie. Jako placówki gospodarcze polskie miałyby te osiedla emigracyjne za zadanie dostarczenie Polsce surowców, których ona nie posiada (bawełna, kaczuk, kawa, kakao, drzewa drogocne i t. d.), i to za walutę polską, co sprzyjałoby równowadze bilansu handlowego i załatwiło sprawę dażności współczesnej do zakładania fabryk na miejscu wydobywania surowców, — a jednocześnie dałoby możność zbytu w tych polskich placówkach — wytworów przemysłu polskiego.

Więc taką okupację gospodarczą prelegent uważa za konieczną dla Polski, nie bacząc nawet na pewne ryzyko dla pionierów, z powodu warunków klimatycznych. Cały ten wstęp odczytu, nacechowany szerokim pędem kulturalnym i oparty o własne doświadczenie, prawie 30-letnie, miał w sobie dużo śmiałości i słusznych przesłanek, uwag i dążeń, i, jako objaw twórczości i przedsiębiorczości, zasługuje na poparcie. Wiemy, że bywają zawody, lecz wiemy, że bez ryzyka i zuchwałej przedsiębiorczości Europa nie poznałaby Ameryki i nie miałyby wielu innych zdobyczy naukowych i gospodarczych. Jesteśmy niezasobni w środki pieniężne, lecz w pewnych granicach, możemy i powinniśmy zdobyć się na wysiłek popierania takich zadań — jak

wspomniana okupacja gospodarcza. Kto ma ponosić ryzyko, czy państwo, czy ludzie prywatni, czy też jedno i drugie, to sprawa drugorzędna, co do której można się porozumieć. Ważne jest podjęcie zadania i podjęcie właściwe, to jest takie, które wymagać może jaknajmniej strat niepotrzebnych. To zastrzeżenie było niedostatecznie rozwinięte w odczycie i w dyskusji, a uwagi prelegenta o sentymentalizmie robiły wrażenie nieopatrnych.

Pomijam bardzo ciekawą stronę opisywającą odczytu, w której autor w słowie i za pomocą przezroczy przedstawił istotnie bajeczne warunki wzrostu roślinności, ptactwa i ryb w Montanji Peruwiańskiej, tej Ziemi Obiecanej, do której nas prowadzi p. Kazimierz Warchałowski. W ciągu 2 — 7 miesięcy wyrastają drzewa. Plantacje robią się za pomocą wetknięcia ziarna w niezaoraną ziemię, po wypalonym lesie; tak się otrzymuje trzcina cukrowa, bawełna, kawa i t. d. Wzbogacenie się, przy małej pracy, o ile człowiek nie zgubi klimat, jest rzeczą nie tylko możliwą, lecz nawet pewną.

P. Warchałowski w krótkich słowach dał pojęcie o warunkach emigracji do Brazylii, Argentyny, Stanów Zjednoczonych, Kanady, Afryki Północnej, Francji i Niemiec, i wykazał, że albo są one złe, albo czasowo niedostępne, albo wreszcie nie wystarczają, jako teren emigracyjny na dłuższą metę. Nie omówił bliżej Angoli, choć o niej wspominał przelotnie, a jednak ta posiadłość portugalska zasługuje na uwzględnienie.

Wreszcie p. Warchałowski zaznaczył, że z polecenia Rządu Polskiego badał warunki kolonizacji w tych krajach w r. 1925, a w roku 1928 brał udział w ekspedycji do Peru, na którą środki były dane przez Bank Gospodarstwa Krajowego, to jest przez Państwo. Były więc poczynione przez Rząd Polski kroki do wyjaśnienia warunków, w jakich kolonizacja mogłaby się odbywać prawidłowo i bez zbędnego ryzyka.

W dyskusji wziął udział tylko p. Babiński, publicysta, który sprawami emigracji zajmuje się specjalnie i od dłuższego czasu.

P. Babiński zarzucał referentowi zbyt optymistyczny sąd o warunkach klimatycznych. Powołując się na ogłoszoną drukiem pracę geografa francuskiego, p. B., twierdzi, że klimat Montanji, to jest tej części Peru, w której się znajdują koncesje p. Warchałowskiego, jest zabójczy, że szczyry roznoszą dżumę, a moskity i komary febrę, oraz inne formy malarii, że ilość roczna opadów wynosi 2000 milimetrów opadów, kiedy w Polsce około 450; że wilgoć łącznie z wysoką temperaturą (+28 do 35° C) stwarza warunki, w których nie mogli się zaklimatyzować biali w ciągu 200 lat, jak tego dowodzą misje Jezuitów i usiłowania kolonizacyjne Włochów, Hiszpanów i Niemców, że dlatego właśnie teren Montanji Peruwiańskiej stał się dla nas dostępny. Oponent uważa, że emigranci polscy skazani są w tym kraju na pewną zagładę, wcześniej, niż będą mogli rozwinąć trwałą działalność gospodarczą. Wytknął prelegentowi, że pokazane przez niego przezrocza, przedstawiające osiedla, są wzięte z zupełnie innej, zdrowej części Peru i nie mają związku z terenem Montanji, — że wskazane przez prelegenta przykłady zaaklimatyzowania się europejczyków (jeden włoski kolonista na przezroczu) są wyjątkowe i że pojedyncze wypadki nie przeczą regule o niemożliwości liczenia na aklimatyzację masową polskich emigrantów; wreszcie podkreślił ogromne trudności komunikacji między Europą a dorzeczem Ukayali, gdzie się znajdują koncesje Polakom zaproponowane. Nie można powiedzieć, że przezrocze pokazane przez p. Warchałowskiego, ilustrujące drogę z Europy do Montanji było przekonywujące o rzekomej tożsamości dostania się do Peru z dostaniem się do Brazylii i o wyższości, co do długości drogi, nad komunikacją z Argentyną. Pokazana mapa, bez skali, nie mogła udowodnić tej tezy, a szczegółów, jakie przestrzenie w jakim czasie są do przebycia, zwłaszcza od ujścia Amazonki (Para) do terytorium koncesyj, prelegent nie podał, co było brakiem szkodliwym. Droga wodna po Amazonce i Ukayali wynosi podobno 6000 kilometrów i odbywa się częściowo na statkach, o zaglebieniu około pół metra, a więc niewygodnych dla dale-

kiej podróży i niekorzystnych dla przewozu ładunków. O wielkich trudnościach komunikacji mówił też w swoich odczytach p. Lepecki, który brał udział w ekspedycji 1928 roku.

Prelegent w swojej replice określił dane francuskiego geografa, na które powoływał się p. Babiński, jako pozbawione całkowicie wartości i niezgodne z rzeczywistością; jednakże nie powołał się na żadne źródło, prócz własnych spostrzeżeń, które znaczenia badania ścisłego i za dłuższy okres czasu nie posiadają. P. Warchałowski efektownie odparł ocenę klimatu Montanji, jako zabójczego na stałe, wskazując, że taką samą opinię miała Panama i Floryda, a jednak obecnie, po latach kilkudziesięciu w Panamie i kilkunastu na Florydzie, są to kraje nie tylko zdrowotne, lecz, jak ostatnia, wyjątkowo pomyślne pod względem klimatycznym i zdrowotnym. Jednakże to efektowne porównanie może inaczej wyglądać w świetle badań ścisłych. Dostyć powiedzieć, że opady w Montanji i obfitość wód dorzecza Amazonki, które liczy 6 milionów kilometrów kwadratowych (17 — 18-krotne terytorium Polski) — są następstwem kondensacji oparów Oceanu Spokojnego przez Kordyljerę, po których drugiej stronie na wąskim pasie brzegu, ilość opadów wynosi rocznie zaledwie 200 mm. Więc chyba niema nadziei na zmianę warunków klimatycznych. Ani kondensacji nie można usunąć, ani wód spuścić. Tylko faunę można unieszkodliwić.

Właśnie w zakresie tych czysto naukowych zagadnień, rozbieżność zdań, na odczyty i poza ścianami odczytów o kolonizacji w Peru, jest źródłem głębokiego nieporozumienia.

Bardzo znamienity w tej sprawie jest brak głosów badaczy i ludzi nauki.

Nie możemy odmówić p. K. Warchałowskiemu, że sam jest powagą w tej sprawie. Lecz ma on powagę podróżnika, pioniera, inicjatora wielkiego eksperymentu, a nie badacza naukowego.

Gdyby było inaczej, to mielibyśmy jego sprawozdania z podróży, ogłoszone dru-

kiem, które mogłyby służyć za podstawę do dyskusji ścisłej, naukowej.

Nietylko on, lecz i ekspedycja rządowa 1928 roku sprawozdań nie ogłosiła i materiał naukowy ścisły, o ile został przez nią zebrany, nie jest znany. Czy materiały ekspedycji, o ile istnieją w ogóle, są wystarczające na to, żeby oprzeć na nich wywody dla uzasadnienia poparcia państwowego emigracji — nie wiemy. Zdawałoby się jednak, że takie zadanie potrzebuje obserwacji naukowej na miejscu w ciągu kilku lat, a wreszcie bodaj jednego pełnego roku. Ekspedycja zaś bawiła w Peru kilka miesięcy.

Z ogłaszanych w prasie danych wiadomo, że Urząd Emigracyjny, jak to stwierdził p. Minister Pracy i Opieki Społecznej w Komisji Emigracyjnej Sejmu, „nie miał Peru na linii swoich zamierzeń osadniczych” i oparł swoją akcję na fakcie dokonaniem otrzymania przez polskich obywateli koncesji i na informacjach konsultatu peruwiańskiego w Polsce. Są to podstawy wręcz niewystarczające. Właśnie docieramy do najdrażliwszej strony całej tej imprezy.

Organ Ministerstwa Przemysłu i Handlu, w zeszycie 12 z roku 1929, umieścił artykuł ks. Władysława Massalskiego, prezesa Polskiego Towarzystwa Geograficznego, w którym znajdujemy uwagi, dotyczące braku umiejętnego ujęcia sprawy osadnictwa w Peru. Jest to jeden z rzadkich artykułów w wielkim stylu i z szerokim państwem rozumieniem i ujęciem „podstaw zamorskich ekspansji gospodarczej polskiej”.

Takie ujęcie jest zrozumiałe pod piórem autora, który około 30 lat był sekretarzem stałym Towarzystwa Geograficznego w Petersburgu. Doświadczenie wiekowe tego Towarzystwa, które liczyło wśród członków swoich pierwszorzędných podróżników i uczonych, — musiało stworzyć platformę właściwą, na której sprawy podobne powinny być rozpatrywane i decydowane.

To też autor, w dbałości o powagę państwowości polskiej, podniósł szereg pytań, a przede wszystkim pytanie, czy-

mu żadna instytucja zawodowa polska i żaden ze znanych uczonych polskich nie był powołany do udziału w pracach przygotowawczych do ekspedycji i w ekspedycji. Jeżeli istnieje jakie wytlumaczenie tego sposobu postępowania instytucji rządowych, to należy zapytać, czemu, tembardziej, te siły, jakie zostały powołane do przygotowania i dokonania ekspedycji — nie zdały sprawy ze swoich prac, jakiegokolwiek one były. Szeroka publiczność, której nie obce są troski o przyszłość polskich emigrantów, ma prawo żądać, żeby za pieniądze skarbowe wysłana ekspedycja dała ogółowi polskiemu materiały do sądzenia o tem, co zrobiła w tej publicznej sprawie.

Tymczasem posiadamy tylko niewielką pracę p. Lepeckiego, która ma charakter turystyczny, lecz nie naukowego traktowania, i mieliśmy do czynienia z kilkoma odczytami p. Warchałowskiego i dwoma p. Lepeckiego. W odczytach tego ostatniego były wyraźne niedomówienia i braki, co do bardzo ważnych, decydujących pytań, na które ekspedycja powinna była dać odpowiedź.

Nie chciałbym, żeby rozumiano artykuł ten, jako przeciwdziałanie osadnictwu w Peru. Przeciwnie, uważam inicjatywę tę za pożyteczną i zasługującą na poparcie. Właśnie w jej interesie jest ujęcie poważne, umiejętne i otwarte. Mało kto zgodzi się na to, że można poświęcić kilkuset Polaków, żeby swoim życiem przypłacili doświadczenie możliwości osiadania w Montanji.

Pośród tylu różnych wydatków, możemy wydać kilkaset tysięcy na naukową ekspedycję dla zbadań Montanji. Niechaj te pieniądze wyda skarb i niechaj rząd a nie tylko inicjatywa prywatna zajmie się tą sprawą. Lecz niechaj to się robi umiejętnie, otwarcie, przy udziale wytrwałych sił naukowych i gospodarczych, które rozszerzą i potwierdzą, lub odrzucą dane inicjatora. Nie można począć takich, na drodze państwowej pomocy, dokonywać na podstawie opinii spornych, jakiegokolwiek niewątpliwie i cenne są zasługi inicjatora.

ALEKSANDER PAWŁOWSKI.

E. DE MARTONNE
Pułkownik Misji Wojskowej Francuskiej

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



A. O. F.

ZACHODNIA AFRYKA FRANCUSKA *)

II.

OPIS GEOGRAFICZNY.

Geograficzna indywidualność francuskiej Afryki zachodniej.

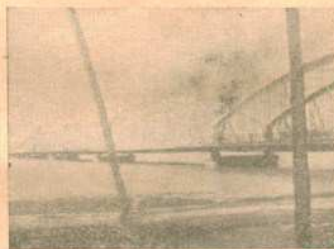
Posiadłości francuskie w Afryce zachodniej dzielą się na obszary dość różnorodne. Mimo to stanowi ona prawdziwą całość, opartą na położeniu geograficznym, ogólnym charakterze rzeźby terenu, klimatu i historii, które ją wyraźnie różnią od Afryki północnej, krain doliny Nilu, a nawet Afryki środkowej albo równikowej.

Posiada ona z Afryką środkową wiele punktów wspólnych. W szczególności Afryka zachodnia razem z Afryką środkową stanowią t. zw. Nigritję lub Kraj Murzyński. Ale Afryka środkowa jest przede wszystkim obszarem wielkich lasów, podczas gdy Afryka zachodnia stanowi w swojej większej części obszar sawanny.

Klimat tropikalny.

Rozpoczne paru słowami o klimacie, ponieważ w kraju tak zwartym i mało podległym wpływom morskim, decyduje on o charakterze roślinności i w następstwie o wielkich obszarach naturalnych (poszczególnych krain).

Afryka zachodnia, jako całość, po-



Most Fedherbe'a na rzece Senegal w Saint Louis (400 m.).

siada klimat tropikalny. Rok posiada dwie pory: porę suchą, odpowiadającą naszej zimie i wiosnie oraz porę deszczową, odpowiadającą naszemu latu i jesieni.

Pora sucha jest jednocześnie porą chłódów, oczywiście względnych chłódów, nigdy niewymagających zapalenia ognia dla rozgrzania się.

Pora wilgotna jest jednocześnie porą gorącą, niebo pokrywają stale gęste chmury, słońce ukazuje się tylko w przerwach, deszcze spadają w postaci nawałnic potopowych, roślinność nagle się rozwija, a owady wszelkiego rodzaju pojawiają się w wiel-

*) Artykuł ten jest polskim tłumaczeniem ciekawego odczytu, który wygłosił Szanowny Autor w Warszawie na posiedzeniu publicznym Polskiego Towarzystwa Geograficznego. Część I tego artykułu drukowaliśmy w numerze poprzednim.

Redakcja.

zaznaczyć, że w rzeczywistości choro-
ba ta nie polega na prawdziwym le-
targu, a na ogólnym przynębieniu i
upadku sił, prowadzącym do śmierci
w czasie od 4 do 12 lat.

Strefa lasów jest więc w ogólności
dość smutnym obszarem. Co prawda
kleska muchy tsé-tsé jest szczególnie
surowa w Afryce równikowej i w Ka-
merunie, a mniej dotkliwa w strefie
leśnej Afryki zachodniej. Nauka fran-
cuska zwalcza śpiączkę przy pomocy
bardzo długiego leczenia, opartego na
użyciu arszeniku w postaci zastrzy-
ków nowego lekarstwa zwanego try-
parsamidą. Wiele już uczyniliśmy, ale
jeszcze wiele pozostaje do zrobienia
dla ludności strefy leśnej.

Obszar sawannowy.

Idąc w kierunku północnym, znaj-
dujemy mniej więcej między 8 a 17°
szerokości drugi obszar naturalny.
Jest to obszar sawannowy, odpowia-
dający klimatowi sudańskiemu. Jego
to zasięg obejmuje największą prze-
strzeń posiadłości francuskich w Afry-
ce zachodniej.

W obszarze tym ziemię pokrywa
wysoka trawa, która w okresie desz-
czów przenosi wysokość jeźdźca. Od
czasu do czasu stoją oddzielne grupy
drzew, albo pojedyncze drzewa, o
wiele mniej majestatyczne, niż ol-
brzymy obszaru leśnego. Przejście po-
między obszarami lasów i sawann
zajmują t. zw. przez botaników lasy
galerjowe t. j. dość gęste, zajmujące
jedynie tylko erozyjne doliny rzek.

Senegal i Sudan, zraszane wodami
dwóch wielkich rzek: Senegalu i Nigru,
są krajami słońca. Ludność jest tutaj
wesoła i gościnna, oddaje się rolnic-
twu i hodowli. Hodowla bardziej jej
odpowiada, jako że wymaga mniej
pracy. Murzyn zasadniczo uprawia
tyko taką przestrzeń ziemi, jaka mu
jest niezbędna do wyżywienia siebie
i rodziny. Najpiękniejszą część życia
stanowią dla niego śpiew, taniec, opo-
wiadanie bajek i wygrzewanie się w
promieniach słońca. Ciągła ruchliwość
europejczyka jest dla niego zagadnie-
niem niezrozumiałym. Język francu-
ski posiada wyrażenie: „pracować, jak
murzyn”; wystarczy kilkuletni pobyt
w Afryce, aby przekonać się, jak to
wyrażenie mało odpowiada rzeczywi-
stości.

Obszar sawannowy nie zna straszli-
wej kleski muchy tsé-tsé. Są tutaj
więc konie i, rzecz ciekawa, koń po-

zwolił na zorganizowanie wielkich
państw murzyńskich, ponieważ nie-
którzy wodzowie byli w możności łą-
czyć armie wojowników, z którymi
organizowali wypadki t. zw. „razzie”
(słowo to pochodzi z francuskiego)
przeciw pobliskim, gorzej organizo-
wanym skupieniom ludności. Ci wiel-
cy sułtanowie, z których paru wymie-
niłem, byli prawdziwym nieszczęściem
kraju. Po 30 latach pokoju pod pano-
waniem francuskim pętlica Nigru nie
zdołała jeszcze w całości odbudować
ruin, które sprawił Samory! Jednak-
że, zwyciężając i niszcząc z bronią w
rękę znienawidzonych wodzów, zacho-
waliśmy tych, którzy stwarzali pań-
stwa spokojne.

Pomiędzy temi należy wymienić
królestwo Mossi, którego władca nosi
nazwisko Moro-Naba. Mossi stanowi
obszar, który wydzielono z Sudanu,
tworząc zeń autonomiczną kolonię
wysokiej Wolty, stanowiącej naj-
gęstsze skupienia ludności całej Afry-
ki zachodniej. Znaleźliśmy tutaj lud-
ność miejscową dość spokojną, posia-
dającą silną organizację hierarchicz-
ną. Zostawiliśmy jej własnych wład-
ców, zamieniając ich na rodzaj urzę-
dników, związanych z zarządem fran-



Ulica w Tombuktu.

cuskim i kraj ten, posiadający dzięki
naszej trosce drogi, szkoły etc., jest
jednym z najlepiej rozwijających się
obszarów Afryki zachodniej.

Obszar pustynny.

Trzeci wielki obszar naturany, któ-
ry znajdujemy, posuwając się na pół-
noc — to obszar pustynny, zajęty
przez Saharę. Brak deszczów powo-
duje brak roślinności i niemożliwość
życia ludności osiadłej. Sahara jest
terenem, który przebiegają plemiona
koczownicze: Maurowie na zachodzie,
i Tuaregowie w środku, używając
wielbłądów, jako środka komunika-
cyjnego. Plemiona te okupują się w
paru oazach, znajdujących się koło
naturalnych, albo sztucznych źródeł
wody. Wojownicze te plemiona były
trudne do opanowania, gdyż uznawa-
ły jedynie prawo silniejszego. To też,
nawet obecnie, musimy je zmuszać do
uległości, nie przy pomocy stałych po-
sterunków, ale przy pomocy oddział-
ów tubylców, dowodzonych przez
oficerów i podoficerów francuskich,
przy pomocy oddziałów równie ruch-
liwych, jak sami koczownicy. Oddzia-
ły te noszą nazwę plutonów mehari-
stów.



Jeden z rynków w Tombuktu.

III.

ORGANIZACJA POLITYCZNA.

Osiem kolonji zachodniej
Afryki francuskiej.

Zachodnia Afryka francuska stano-
wi związek ośmiu kolonij autono-
micznych, z których 5 przylega do
morza, 3 zaś znajdują się we wnętrzu
kraju.

Są to kolonie następujące:

Senegal — stolica *Saint-Louis*
(1800 mieszkańców) przy ujściu rzeki
Senegal. Jest to najstarsza i najbogatsza
z naszych kolonij. Francja posia-
dała tutaj swoje punkty wymienne
już w XVII wieku, ale podbój zupeł-
ny został dokonany między 1850 a
1870 rokiem w największej mierze
przez generała Fedherbe, który oka-
zał się zdobywcą i jednocześnie pierw-
szorzędnym organizatorem. Obecnie
Senegal posiada największe miasto w
Afryce zachodniej francuskiej, Da-
kar, z 34.000 mieszkańców, z czego
2200 Francuzów. Miasto to jest stoli-
cą związkową 8 kolonij i posiada po-
łączenie kolejowe z Saint-Louis, sto-
licą Senegalu, oraz z Bamako, sto-
licą Sudanu.

Maurytania, leżąca bezpośrednio na
północnym brzegu rzeki Senegal. Rze-
ka ta stanowi granicę między kolon-
ją Senegalu, a Maurytanią. Maury-
tania jest kolonią ubogą, położoną
całkowicie w obszarze pustynnym. W
każdym razie posiada ona ważne za-
danie: jest to rodzaj zasłonnej pro-
wincji wojskowej, gdzie utrzymuje się
ruchliwe oddziały wojskowe, strzel-
ców, a przede wszystkim plutony me-
harystów, mające za zadanie ochronę
bogatyń kolonij przed koczowniczy-
mi rozbójnikami z hiszpańskiego Rio
de Oro, które jak już zaznaczyłem, nie
jest całkowicie podbite.

Gwineja francuska, stolica *Conakry*
(9.000 mieszkańców). Kolonia górz-
sta zawierająca masyw Fouta-Djalon,
najważniejszy węzeł hydrograficzny
Afryki zachodniej, skąd wypływają
dwie największe rzeki Senegal i Ni-
ger. Gwineja jest kolonią przeważnie
rolniczą, jej banany zaczynają konku-
rować z owocami wysp Kanaryjskich.

Wybrzeże Kości Słoniowej, stolica
Bingerville, główny port wybrzeża
Wielkiego Bassamu. Jest to obszar
wielkich lasów. Wyrab drzew kolo-
njalnych i uprawa pewnych zysko-
wych roślin, jak kakao, czynią zeń
ostatni z tych krajów, gdzie można



Mieszkańcy Tombuktu przed swoim
domem.



Wioska w górach Bandiagara (Sudan).

kich ilościach. Jest to najniebezpieczniejszy okres rozwoju febrы paludycznej czyli malarji, kiedy choroby epidemiczne, jak tyfus, dżuma etc. pojawiają się wszędzie.

Tornado.

Najbardziej charakterystycznym fenomenem atmosferycznym w Afryce zachodniej jest tornado. Ten „zamęt w zbuntowanej naturze”, jak mówią meteorologowie, jest analogiczny z cyklonami na oceanie Indyjskim, tajfunem mórз Chińskich, burzami na Pacyfiku. Tornado jest zjawiskiem omal codziennym w okresie deszczów i wybuchu przeważnie popołudniu.

Najpiękniejszy i jednocześnie najwierniejszy opis tornada podaje pisarz francuski Pierre Loti w swoim „Romansie Spahisa”.

Strefy klimatyczne.

Afryka zachodnia posiada trzy strefy klimatyczne, rozciągające się mniej więcej równolegle do równika. Kolonie, położone wzdłuż wybrzeża zatoki Gwinejskiej, zwane „kolonjami pobrzeżnymi”, stanowią pierwszy pas klimatyczny, dochodzący prawie 8° stopni szerokości. Jest to sfera klimatu gwinejskiego, charakterystyczna przez swoje obfite opady atmosferyczne, dochodzące do 3—4 metrów, i małą różnicę temperatur. W Wielkim Bassanie na Wybrzeżu Kości Słoniowej najgorętszy miesiąc posiada temperaturę 34—38° C, najchłodniejszy 15 do 18° C. Stała wilgotność powietrza czyni ten klimat bardziej trudnym do zniesienia, aniżeli właściwa temperatura.

Przejdźmy teraz do strefy północnej Afryki zachodniej, strefy, położonej na północ od 17° szerokości, t. j. na północ od linii, łączącej pętlę najbardziej północnej rzeki Senegal z takąż pętlą Nigru. Panuje tutaj



Brzegi rzeki Senegal w Kayes.

klimat Sahary, typowo lądowy, ponieważ kraj ten znajduje się najdalej od morza, charakteryzując go niewielkie opady atmosferyczne, nieistniejące wcale w niektórych okolicach, oraz wielkie różnice temperatur w tych samych miejscach. W Tombuktu termometr opada nocą w porze chłódów do 2° C, a latem wznosi się łatwo do 50° C w południe w cieniu.

Pomiędzy temi dwiema strefami zalega strefa pośrednia o klimacie sudańskim, rozciągająca się ze wschodu na zachód między 8° a 17° szerokości, i która stanowi strefę stopniowego, niedostrzegalnego przejścia od klimatu gwinejskiego do klimatu Sahary.

Oczywiście, że strefy te nie są od siebie oddzielone tak wyraźnie, jak to wskazałem, że każda z nich posiada swoje miejscowe różnice, wynikające np. z położenia nad poziom morza i stanowiące o tak zwanych klimatach lokalnych. Pomiędzy nimi wymieniam, jako przykład szczególnie interesujący, obszar Foueta - Djallon, potężny masyw górski o średniej wysokości 1500 mtr., zajmujący środek Gwinei francuskiej, którego klimat jest o tyle łagodzony wpływami wzniesienia, że stanowi on prawdziwe sanatorium.

Wielkie obszary naturalne.

Strefy klimatyczne pozostają w ścisłym związku ze strefami roślinności, a nawet wywierają bezpośredni wpływ na rozwój cywilizacji i sposób życia ludności.

W Afryce zachodniej możemy wyróżnić trzy wielkie obszary naturalne, jako strefy klimatyczne. Są to pasy, położone równolegle do równika z zachodu na wschód:

- na południu, lasy tropikalne;
- w środku, obszar sudański, czyli obszar sawannowy;
- na północy, obszar pustylny, czyli obszar Sahary.

Lasy tropikalne zajmują w Afryce zachodniej przestrzeń o wiele mniejszą, niż w Afryce środkowej t. j. około $\frac{1}{10}$ całej powierzchni Afryki zachodniej; sawanny są już o wiele rozleglejsze, zajmując 6 lub 7 dziesiątych; pustynie zajmują około 2 do 3 dziesiątych całego obszaru.

Lasy tropikalne.

Obszar lasów tropikalnych odpowiada dość dokładnie strefie klimatu gwinejskiego. Rozciąga się on wzdłuż zatoki Gwinejskiej pasem od 300 do 400 klm, w głąb kraju, pokrywając około $\frac{1}{4}$ Gwinei Francuskiej, $\frac{2}{3}$ Wybrzeża Kości Słoniowej, wreszcie w Dahomey'u występuje na głębokości o wiele mniejszej.

Wielkie lasy tropikalne są złożone z majestatycznych drzew o 30 mtr. średniej wysokości, niezwykle skupione, niepozwalające na przenikanie promieni słonecznych do podszycia. Drzewa te są połączone masą lian i roślinnością pasorzytniczą, zmuszając podróżnika, poza wyciętymi ścieżkami, na powolne poruszanie się przy



Kobiety plemienia Peul'ów (Gwineja francuska).

wycinaniu ścieżki siekierą. Występują tu liczne drzewa hebanowe jak: mahoń, iroko; rośliny niezwykle ważności dla ludności murzyńskiej, jak: drzewo chlebowe, dostarczające jadalnych, bardzo pożywnych owoców, jak również gęste lasy palm olejnych, rosnące dziko i same tylko stanowiące o bogactwie Dahomey'u.

W lasach żyje ludność leśna na nadzwyczaj niskim poziomie rozwoju, nieposiadająca żadnego przemysłu, uprawiająca zaledwie to, co jest najniezbędniejsze do życia, ponieważ przyroda daje poprostu dość pożywienia. Ludność ta przeszła zaledwie do stanu życia rodzinnego i nawet nie osiągnęła formy klanu, kiedy cywilizacja europejska się z nią zetknęła. Są to prawdziwi dzicy i wiele mieliśmy kłopotów, aby ich początkowo zmusić, poczem zaś wprowadzić w ramy organizacji administracyjnej, której wprowadzenie uważaliśmy za swój obowiązek.

Inny szczegół charakterystyczny dla obszarów leśnych, to mucha tsé-tsé. Mucha ta stanowi prawdziwą klęskę ludzkości, zabija bydło i konie, a człowiekowi zaszczepia chorobę śpiączki.

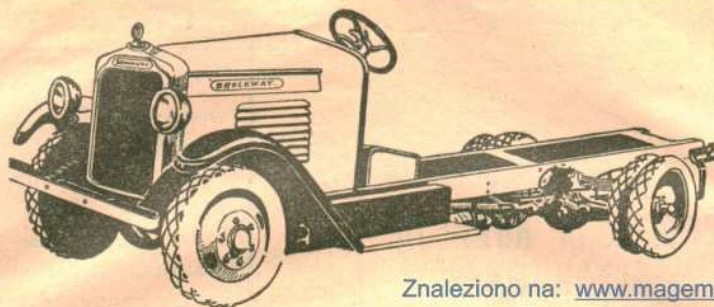
Mucha tsé-tsé uniemożliwia hodowlę bydła. To też ludność ta, wogóle pozbawiona porządných środków pożywienia, nie może jeść mięsa. W nędznych chatkach liścianych, stanowiących wioski, widać jedynie parę chudych kóz, albo nawet psów, które się zabija dla mięsa. W tych też zapadłych kątach wykryć można ostatki ludożerstwa, pochodzącego bardziej z konieczności, aniżeli z upodobania. Mucha tsé-tsé zabija konie. Komunikacja odbywa się więc pieszo z całem niebezpieczeństwem wpływu klimatu, osłabiającego swoją wilgotnością, połączoną z wysoką temperaturą.

Wreszcie tsé-tsé jest rozsądnikiem strasznej choroby — śpiączki. Trzeba



Wodospady Guina na rzece Senegal.

BROCKWAY



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



BEZKONKURENCYJNE PODWOZIA I SPECJALNE AUTOBUSOWE 70 RÓŻNYCH TYPÓW

WIELKA ROZPIĘTOŚĆ SKALI NOŚNOŚCI (OD 1½ DO 8 TONN). ZNAKOMITE
PRZYSTOSOWANIE DO WYMAGAŃ, STAWIANYCH PRZEZ PRZEDSIĘBIORSTWA
KOMUNIKACYJNE I POSZCZEGÓLNE RODZAJE PRZEMYSŁU.

INFORMACJI UDZIELA I DEMONSTRACJE USKUTECZNIA

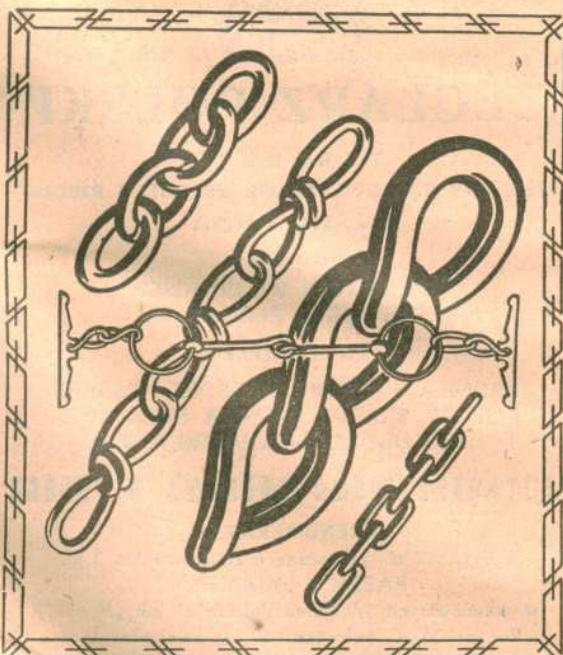
„MOTOR TRADERS“

WARSZAWA, Ogród Saski przy pl. Żelaznej Bramy
TELEFON 137-13

8552.349.VI.

ZJEDNOCZENIE POLSKICH FABRYK ŁAŃCUCHÓW

SPÓŁKA Z OGR. ODP.



Katowice, Skrytka pocztowa 17.

8402.195-II i IV-VII

Telefon 529 i 10-29

Telefon 529 i 10-29

Królewsko-Hucka Gazownia

KRÓLEWSKA HUTA, ul. Cmentarna 23

SKLEP WŁASNY:

przy ul. Wolności Nr. 74

P O L E C A :

APARATY GAZOWE t. j. kuchenki i piecyki do łazienek, jak również instalacje gazowe salonów fryzjerskich

P O N A D T O

PAPE DACHOWĄ najlepszej jakości marki:
„Odrodzenie“

KOKS GAZOWY z pieców komorowych, nadający się do ogrzewań centralnych i kuźni.

Oferty wraz z próbkami wysyłamy odwrotnie.

Dla odsprzedających odpowiedni rabat.

8407.351.VI.

zdobyć majątek w 10 lat. Niestety klimat jest zabójczy i śmiertelność europejczyków znaczna.

Dahomey, najmniejsza z 8 kolonii, około 125.000 klm. kwadratowych powierzchni. Stolica *Porto-Novo*, 22.000 mieszkańców. Kraj ten posiada mniej niż 100 klm. wybrzeża zatoki Gwinejskiej i wznosi się prostopadle do wybrzeża na 600 klm. w głąb aż do rzeki Niger. Dahomey został podbity przez Francję w 1893 roku po szybkiej kampanii i posiada ludność dość gęstą, szczególnie na wybrzeżu, żyjącą wygodnie z produktów, jakie otrzymuje z dziko rosnącej palmy oleistej.

Przejdźmy do kolonii we wnętrzu kraju:

Sudan francuski, stolica *Bamako* (16.000 mieszkańców), posiada jako oś główną rzekę Niger, która go przecina z zachodu na wschód, opisując wielki łuk koło Tombuktu, dotykając w tym miejscu prawie do obszarów Sahary. Sudan jest największą kolonią w Afryce Zachodniej. Powierzchnia jego wynosi 1.450.000 kilometrów kwadratowych, z czego jednak $\frac{1}{3}$ jest zupełnie pustynna i stanowi specjalny obszar wojskowy, z głównym punktem w Tombuktu, w łączności z południowymi terytoriami Algierji, i spełniający, podobnie jak Maurytania, rolę osłony prowincji wojskowej. $\frac{2}{3}$ Sudanu francuskiego są dość bogate, dzięki osiadłej ludności, niegdyś bardzo wojowniczej, obecnie spokojnej, oddającej się uprawie roli i hodowli.

Wysoka Wolta, została wydzielona 10 lat temu (w 1919 r.) z Sudanu francuskiego. Chociaż nie jest zbyt wielka, co do przestrzeni, stanowi najludniejszą z 8 kolonii, (3.200.000 mieszkańców). Jest to rezerwar ludności dla reszty Afryki zachodniej, w ogólności bardzo mało zaludnionej. Niestety, Wysoka Wolta nie posiada środków komunikacyjnych z oceanem i chociaż ludność miejscowa żyje w dobrych warunkach, sama kolonia nie może dostarczyć Europie poważnego wywozu swych płodów.

Niger, stolica *Niamey* na rzece Niger, jest to ostatnio (w 1923 r.) utworzona kolonia w Afryce zachodniej. Rozciąga się między średnim biegiem rzeki Niger, a jeziorem Czad, a nawet poza to jezioro aż do masywu wulkanicznego Tibesti. Zajmuje ona w większości tereny pustynne i tworzy trzecią zasłoną wojskową, dla obrony kolonii południowych przed napadami rozbójniczych koczowników z Libji włoskiej, jeszcze niezupełnie zawojowanej.

Administracyjna organizacja kolonii.

Każdą z wymienionych 8 kolonii zarządza wyższy urzędnik, noszący tytuł gubernatora (*lieutenant-gouverneur*). Administruje nią Rada Administracyjna, złożona częściowo z urzędników, częściowo z kolonistów

francuskich, kupców etc. Do Rady Administracyjnej wchodzi również przedstawiciel tubylców w mniejszej lub większej liczbie, zależnie od ogólnego postępu kolonii. Najważniejszą czynnością Rady Administracyjnej jest ustalanie budżetu.

Każda z 8 autonomicznych kolonii ma swój odrębny budżet.

Najskromniejszy budżet posiada Maurytania i Niger, 11 do 12 milionów franków rocznie. Największy budżet, t. j. około 110 milionów posiada Senegal.

Podział terytorjalny kolonii na „okręgi”.

Kolonie dzielą się na okręgi. Podział ten odpowiada mniej więcej podziałowi na departamenty lub prowincje we Francji. Istnieje 115 okręgów w całej Afryce zachodniej francuskiej. Posiadają one bardzo różne wymiary — najmniejsze znajdują się na wybrzeżu, zawierają one tylko po parę tysięcy klm. kwadratowych. Największe znajdują się we wnętrzu kraju, dochodząc do 500 tysięcy kilometrów kwadratowych, a więc prawie o $\frac{1}{3}$ powierzchni większe od powierzchni od powierzchni Polski. Średnio okręg posiada 30 — 40 tys. klm. kwadratowych i 200 do 300 tys. mieszkańców.

Okręgiem zarządza urzędnik cywilny lub wojskowy w zależności od stopnia pacyfikacji kraju. Praca administratora lub dowódcy okręgu jest niezwykle interesująca: utrzymanie porządku, ściąganie podatku z murzynów, budowa dróg, mostów — to wszystko stanowi pracę organizacyjną, wymagającą ożywionej działalności. Ale zadanie, polegające na wprowadzaniu postępu do tych nowych krain, szczególnie odpowiada duchowi francuskiemu i wielka jest liczba dowódców okręgów, którzy z personelem nadzwyczajnie małym, osiągnęli znaczne wyniki w tem dziele cywilizacyjnym.

Zarząd Główny.

8 kolonii autonomicznych stanowi związek, noszący nazwę *Zarządu Głównego francuskiej Afryki zachodniej*.

Na czele związku znajduje się gubernator generalny, urzędujący w Dakarze. Jest to poważna osobistość, bezpośredni przedstawiciel zwierzchnictwa narodowego, komunikujący się bezpośrednio z Ministerstwami. On to zatwierdza budżety poszczególnych kolonii, decyduje w sprawach wielkich prac, dotyczących kilku kolonii, jak koleje żelazne, prace nawadniające, oraz dowodzi całością sił wojskowych, znajdujących się na obszarach związku.

Zaludnienie.

Całkowitą liczbę ludności w Afryce zachodniej stanowi 13.500.000 mieszkańców, a więc średnio 3 osoby na kilometr kwadratowy, albo jeżeli nie brać pod uwagę 1.200.000 kilometrów

kwadratowych obszarów pustynnych, pozostaje obszar o średniej gęstości 5 osób na kilometr kwadratowy.

Gęstość zaludnienia.

W jaki sposób ludność ta jest rozmieszczona? Wykazuje to mapa *gęstości zaludnienia*, ułożona na podstawie ogólnego spisu 1 lipca 1926 roku.

Tylko cztery punkty posiadają przeszło 20 osób na klm. kwadr. Senegal, okolice Dakaru do Thies, z obydwu stron kolei żelaznej. Gwinea, okolice górskie Fouta Djallon, obszar zdrowy, zamieszkały przez ludność rolniczą Peul'ów, zgromadzonych w wielkich wsiach. Dahomey, obszar pobrzeżny i dawne królestwo Abomey, gdzie przed naszym przybyciem istniały silne królestwa fetyszystów, o ludności, obdarzonej dość dużymi zdolnościami artystycznymi, wreszcie dawne państwo Mossi, z którego utworzyliśmy kolonię Wysokiej Wolty.

Oprócz tych 4 punktów, około połowy Afryki zachodniej posiada gęstość ludności niższą, niż 10, a druga połowa gęstość zawartą między 10 a 20. Ponieważ zaś ludność murzyńska nie jest ani nadzwyczajnie pracowita, ani naprawdę zdolna do ciężkiej pracy, wynika stąd fakt, że sprawa rąk roboczych jest dla naszych kolonii jedną z trudniejszych spraw.

Polityka „pełnego żołądka”.

Obecny gubernator generalny Afryki zachodniej, p. Carde, ujął swój kierunek polityczny w jednym zdaniu: „Tymczasem — powiedział — jeszcze w ciągu jednego lub dwu pokoleń musimy wykonywać *politykę pełnego żołądka*”. Gubernator generalny chciał przez to wyrazić, że jeden z głównych obowiązków narodu cywilizującego w stosunku do rządzonej ludności polega na żywieniu tej ludności, daniu jej możności jedzenia mięsa, zmuszaniu do uprawy większej przestrzeni dla tworzenia rezerw i zabezpieczenia przed głodem. W ten sposób można oczekiwać wzmocnienia rasy i powiększenia potrzebnej ilości ramion. Francja prowadzi tę politykę zdecydowanie, a kolejne spisy ludności, odbywające się co pięć lat, okazują, że pod tym względem osiągnięto już poważne wyniki.

Tłumaczył Por. A. Zarychta.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR



GÓRNOŚLĄSKI HANDEL ŻELAZA

SPÓŁKA Z OGR. ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

KRÓLEWSKA - HUTA

ULICA PIASTOWSKA 4

BIURO SPRZEDAŻY WYROBÓW GÓRNOŚLĄSKICH ZJEDNOCZONYCH
HUT KRÓLEWSKIEJ I LAURY, TOWARZYSTWO AKCYJNE

Telefon N-ry 160, 185 i 186.

Konto żyrowe: Bank Polski Królewska Huta.

Konto czekowe: P. K. O. Nr. 301013 Katowice.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Żelazo walcowane, blachy, żelazo fasonowe, szyny, zwrotnice, koła, żelaza lane i kute, rury gazowe, warzelniane, flanszowe, fittingi, blachy cynkowane, blachy karbowane i t. p. Śruby, nity, gwoździe druciane, łańcuchy. Artykuły budowlane.

8404.353.VI.VII.VIII.

DO KRYCIA DACHÓW JEDYNYM MATERJAŁEM JEST

CZYSTA BLACHA CYNKOWA

Prawdziwie doświadczony architekt, budowniczy, przedsiębiorca, blacharz, nie waha się, lecz używa najodpowiedniejszego materiału do krycia dachów, jakim w kraju dysponujemy, jest nim tylko

CZYSTA BLACHA CYNKOWA,

wyrabiana z czystego cynku w Polsce i w krajowych zakładach walcowana.

TYLKO CZYSTA BLACHA CYNKOWA

jest materiałem niezastąpionym.

Premja asekuracyjna od budynków krytych czystą blachą cynkową jest znacznie niższa.

Wszelkich szczegółów i porad fachowych na żądanie udziela:

„BIURO ROZDZIELCZE ZJEDNOCZONYCH POLSKICH
WALCOWNI BLACHY CYNKOWEJ”

Katowice, ul. Marjacka 11.

Adres telegr.: Siarkowy

Tel. 12-61 i 7-73.

5077 PAR. 350.VI.



Dr. M. TAJSEN
NOWOCZESNA KURACJA
SIARKOWA
PRZY ZANIKU WŁOSÓW.

Już dawno znany był nauce fakt, że siarka molekularna, doprowadzona do cebulki włosowej, musi bezwarunkowo spowodować ożywienie tworzenie się komórek włosowych. Dotąd jednakże nie udało się uzyskać do tego celu siarki molekularnej w tym stanie, w jakim znajduje się ona w chwili oddzielenia się ze związków organicznych.

Jak wiadomo, włos nasz jest białkiem, zawierającym znaczny odsetek siarki. Obecnie wynaleziono metodę (D. R. Patent), zapomocą której można oddzielić z substancji naszych włosów albumozy, zawierające siarkę i sporządzić z tych ostatnich

trwały roztwór. Płyn ten „Silvikrin — Kuracja włosów” stosuje się do użytku zewnętrznego i daje znakomite wyniki.

Według d-ra Aufrechta „Silvikrin” zawiera 0,17% siarki, związanej organicznie z czego 14% stanowią albumozy, zawierające siarkę (białko włosów). Te składniki włosów, zawarte w „Silvikrinie”, które wydzielają siarkę molekularną muszą przede wszystkim, teoretycznie rzecz biorąc, przyczynić się do uzdrowienia podglebia włosów i, przy racjonalnym i konsekwentnym stosowaniu, winny pobudzić cebulki włosowe do ponownego wytwarzania komórek włosowych.

Z punktu widzenia lekarskiego, w rzeczywistości skonstatowano 2 stadia działania:

1. Usunięcie przyczyny wypadania włosów (silne wydzielanie tłuszczu skóry głowy, łupież i t. p.).
2. Pobudzanie do rozwoju osłabionych i zwyrodniałych cebulek włosowych.

Okazało się, że przy bardzo silnym wypadaniu, słabym poroście włosów, a nawet wyraźnym łysieniu kuracja Silvikrinem, w stosunkowo krótkim czasie, powstrzymuje wypadanie włosów i przy konsekwentnym stosowaniu wywołuje nowy porost włosów. Kuracja Silvikrinem polega na sposobach zupełnie niedrażniących. Wobec tego, że przy wypadaniu włosów i łysieniu, mamy do czynienia z podrażnieniem podglebia włosów, a różne środki do mycia głowy, środki do pielęgnowania włosów, sole do mycia głowy i t. p., to podrażnienie powiększają i okres życia włosów coraz bardziej skracają, należy bezwzględnie danych środków uniknąć, gdyż przyspieszają one zanik włosów i łysienie.

Od chwili genialnego wynalazku Silvikrinu, znaleziono sposób ponownego wywołania porostu włosów i naukową metodę pielęgnowania włosów.

Nie chcemy nikomu nic wmawiać — lecz każdego przekonać, nie twierdzimy — lecz udawadniamy, dlatego też wysyłamy na żądanie, bezpłatnie i bez zwrotu kosztów przesyłki:

KUPON PRZESYŁKI BEZPŁATNEJ
SILVIKRIN VERTRIEB; GDAŃSK 300, BÖTTCHER GASSE 23-27

1. Książkę: Włosy, ich wypadanie i odrastanie,
2. Najnowsze komunikaty z Polski również lekarские o dodatnich wynikach kuracji Silvikrinem,
3. System kuracji Silvikrinem zredagowany przez Prof D-ra med Lipińskiego,
4. Bezpłatną próbkę Silvikrin Shampoo.

Imię i nazwisko ul. i L domu
miejscowość poczta

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.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



„ŻEGLARZ POLSKI”

TYGODNIK

POŚWIĘCONY SPRAWOM ŻEGLUGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

7-my ROK ISTNIENIA

PODAJE:

NAJNOWSZE WIADOMOŚCI
PORTOWE I ŻEGLUGOWE

STAŁE DZIAŁY:

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

NAJTAŃSZE PISMO FACHOWE W POLSCE

PRENUMERATA:

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

RAZEM Z „MORZEM”:

(w Administracji „Żeglarskiego” lub „Morza”)

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

ADMINISTRACJA I REDAKCJA:

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

14.—I-XII

GODULLA SPÓŁKA AKCYJNA

CHEBZIE G. ŚL.

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

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

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



FIRMA SPRZEDAŻY WĘGLA:

„ROBUR” SP. Z. O. P. KATOWICE, POWSTAŃCÓW 49.

FIRMA SPRZEDAŻY KOKSU I PRODUKTÓW UBOCZNYCH:

„CARBOCHEMIA” KATOWICE, UL. POWSTAŃCÓW 5.

SPRZEDAŻ CEGŁY:

„GODULLA” SP. AKC. CHEBZIE G. ŚL.

Kopalnia węgla kamiennego

Skons.

„FLORENTYNA”

ŁAGIEWNIKI ŚLĄSKIE

Telefon: KRÓLEWSKA HUTA 367 — 368 — 369.

8406.352.VI.

Polska Państwowa Loterja Klasowa

może zapewnić grającym dobrobyt.

**Półowa losów wygrywa!
Ciągnięcie co miesiąc!**

**Wygrane: 750.000 zł.
400.000 „
350.000 „
150.000 „
100.000 „**

i t. d.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



**Losy (w cenie po 10 zł.
za ćwiartkę)**

są do nabycia w Kolekturach we wszystkich większych miastach Polski.

13242 360.VI.

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

MAŁY REMINGTON



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

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

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

155-XII-IV

RYBNICKA FABRYKA MASZYN



SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ PORĘKĄ
RYBNIK. G. ŚL.

Maszyny górnicze, kolejki
łańcuchowe i linowe, wciągi
(lifty) ciężarowe i osobowe.
Wagi wagonowe nośności
do 100 ton, wagi wozowe
nośności do 15 ton.

8399-159-II-VII.

STANDING FABRYKA LAKIERÓW i FARB S. Z O. O.

GDAŃSK-WRZESZCZ

FRIEDENSSCHLUSS
TELEFON 41698

POZNAŃ

KATOWICE

Adres teleg.: Standing Danziglangfuhr.
Codes: A. B. C. 5 TH Edition Bentley's, Petersons.

BANKI:

BANK ZWIĄZKU SPÓŁEK ZAROBKOWYCH,
ODDZIAŁ GDAŃSK
BANK ZWIĄZKU SPÓŁEK ZAROBKOWYCH,
ODDZIAŁ KATOWICE
BANK ZWIĄZKU SPÓŁEK ZAROBKOWYCH,
ODDZIAŁ POZNAŃ

~*~

KREDITBANK IN DANZIG A.-G., DANZIG
DANZIGER ALLGEMEINE VERKEHRSBANK A.-G.
DANZIG-LANGFUHR

~*~

POSTSCHECKKONTO DANZIG 1938
P. K. O. POZNAŃ 207-188
P. K. O. KATOWICE 303-545.

I. Ph. GLESINGER

CIESZYN

TARTAKI w POLSCE: Krechowice :: :: :: ::

„ „ Harbutowice obok Skoczowa

„ w Č. S. R.: Tesin — Turček :: :: ::

„ „ Poprad — Hranovnice :: ::

„ „ Kežmarok Sp. Podhradie ::

8377.179.II

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



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

MAŁY REMINGTON



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

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

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

155-XII-IV

L. ALTMANN

HURTOWNIA ŻELAZA

Założ. w r. 1865.

KATOWICE, RYNEK 11

Telefony Nr. 24, 25, 26.

NAJSTARSZE I NAJWIĘKSZE PRZEDSIĘBIORSTWO,
PROWADZĄCE WYROBY HUT ŻELAZNYCH I ME-
TALOWYCH WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

STAŁE WIELKI WYBÓR I SKŁAD
W NARZĘDZIACH I PRZYBORACH

dla kopalń, hut, warsztatów maszynowych i elek-
trycznych. Maszyny do obróbki metali. Aparaty
i części składowe do autog. spawania i cię-
cia metali. Beagid. Żelazo. blacha, dźwiga-
ry, rury. Metale. Artykuły budowlane.

Przybory do gazu, wodociągów
i kanalizacji. Żarówki
„Osram”. Okucia
budowlane.

Skład naczyń i narzędzi domowych i kuchennych.

8383.180-II

**DRUKARNIA ZAKŁADÓW WYDAWNICZYCH
M. ARCT, SP. AHC. W WARSZAWIE,
CZERNIAKOWSKA 225. * A. B. FÖRLAGS-
TRYCHERIE T M. A R C T, WARSZAWA,
CZERNIAKOWSKA 225.**

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



BIBLIOTEKA SEPS
wydano z dubletów

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI — REDAKTION OCH ADMINISTRATION:
WARSZAWA, KRÓLEWSKA 9 M. 6. TELEFON 315-88.
KONTO ADMINISTRACJI W P. K. O. 9747.

WYDAWCA: LIGA MORSKA i RZECZNA.
UTGIVARE: POLSKA SJÖFARTSFÖRENINGEN.

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF
REDAKTÖR:

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.

Z dodatkiem „PIONIER KOLONIALNY” w teńcie.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KUTRY RYBACKIE NA POLSKIM MORZU.

Pinx. Stefan Sonnewend.