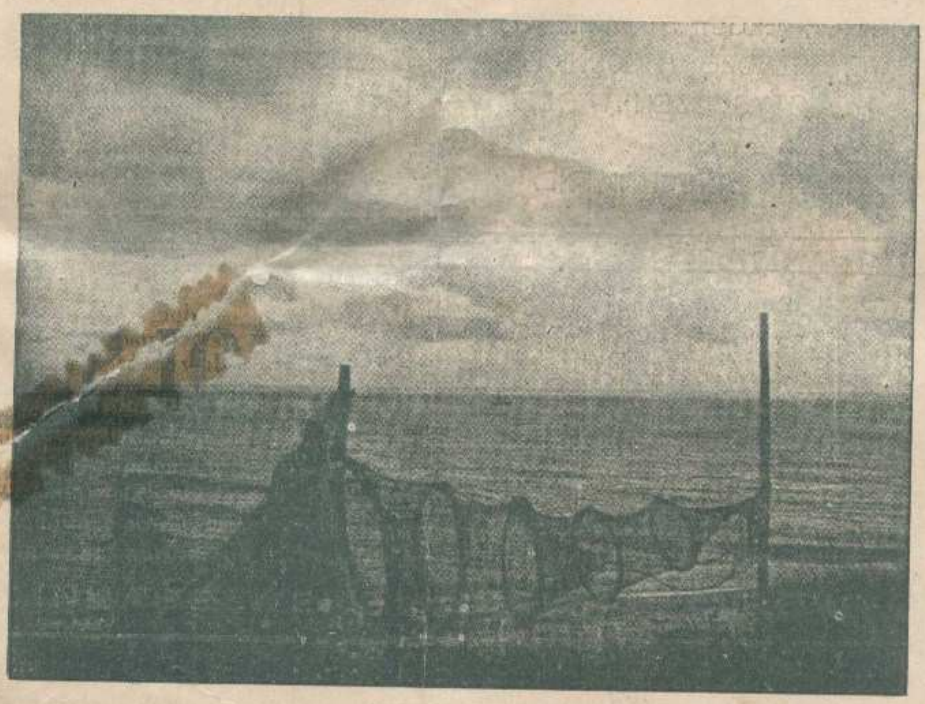
CENA 1.20 ZŁ.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY“ w tekście.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



NAD POLSKIEM MORZEM

Fot. L. Michel

ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214

CZERWIEC 1930 r. ZESZYT 6.

Inżynierowie

L. i M. RUDOWSCY

Dom Techniczno - Handlowy

CENTRALA W SOSNOWCU

ul. 3-go Maja 13, telef.: 1-69 i 2-69.

ODDZIAŁ W WARSZAWIE

ul. Krucza Nr. 10, telefon 237-10.

DOSTARCZA:

MATERJAŁY WYBUCHOWE, WĘGIEL, KOKS, KARBID, CEMENT, STAL, ŻELAZO, GUMY, CEGŁY SZAMOTOWE I DYNASOWE, URZĄDZENIA GÓRNICZE, WIRÓWKI DO CZYSZCZENIA OLEI, MASZYNY I RÓŻNE ARTYKUŁY TECHNICZNE.

8070-563-VI



Przyjeżdżasz do Gdańska—zamieszkaj tylk

w Hotelu CONTINENTAL

(naprzeciwko Dworca Głównego), tel. Nr. 286-51 i 263-

Znajdziesz tam:
Dobrą polską obsługę. Doskonałą opiekę
Pierwszorzędny komfort.

Pierwszorzędna Winiarnia - Restaurac
Znakomita kuchnia.

Ceny umiarkowane
POKOJE Z TELEFONAMI, ŁAZIENKĄ I WODĄ BIEŻĄCĄ
Bufet Śniadankowy
Sala wystawowa. Pokoje konferencyjne

8505-424 II-VIII.

P. P. „ŻEGLUGA POLSKA"

Adres telegr. „POLMORSK"
Scott's, Bentley's, The Boe Code

GDYNIA

Konta bankowe:
Bank Gospodarstwa Krajowego w Gdyni
P. K. O. Warszawa Nr. 39,605.

Flota Przedsiębiorstwa składa się z 10 statków towarowych o łącznej nosności 30,890 ton i z 5 statków pasażerskich o łącznej pojemności 1,879 ton brutto.

Statki Przedsiębiorstwa utrzymują stałą, comiesięczną komunikację z portami Afryki Północnej.

Od 1 kwietnia 1930 r. Przedsiębiorstwo zaprowadziło regularną linję co 2 tygodnie do portów Łotwy, Estonji i Finlandji.

Statki pasażerskie Przedsiębiorstwa utrzymują regularną komunikację między Gdańskiem, Sopotami, Gdynią, Helem, Jastarnią i Orłowem.

W sezonie letnim wycieczki turystyczne po Bałtyku luksusowo urządzonym statkiem Gdynia.

Telefony w Gdyni: Centrala 1030, 1031, 1032, 1033.

528-V-XII

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214

importowane i eksportowane do krajów zachodniej Europy, które dawniej szły drogą lądową kolejami, dziś często przerzucają się na morskie szlaki handlowe. Ale wzrost ten jest przedewszystkiem wynikiem tego, że towary, które przechodziły dawniej w drodze z Polski i do Polski przez porty niemieckie, dziś w lwiej swej części idą przez Gdańsk i Gdynię. I to doprowadza Niemców do bezsilnej wściekłości. Na widok odpływu zysków z tranzytu polskich towarów krew im uderza do głowy.

Natężenie i stały wzrost handlu zagranicznego Polski, przy jednoczesnem coraz wyraźniejszem przesuwaniu się w górę procentu udziału handlu morskiego w tym handlu zagranicznym, wymownie świadczy o tem, że Gdańsk i Gdynia mogą obok siebie całkiem wygodnie prosperować. Co więcej Gdynia, przyczyniając się do ściągnięcia całego handlu zamorskiego Polski na polskie wybrzeże, tem samem przyczyniać się będzie pośrednio do coraz świetniejszego rozwoju także portu gdańskiego, gdyż oba porty stanowią niejako swe uzupełnienie. Pracy dla nich będzie dość. Daj Boże, by jej tylko mogły podołać!

W całej tej historji jest jeszcze inne, znacznie szersze i głębsze tło. Jak już powiedzieliśmy jest to tylko jeden z fragmentów walki Niemiec o t. zw. korytarz pomorski, o odcięcie Polski od morza. Parusza się wszystkie sprężyny, wydaje się wielkie pieniądze, przekupuje się obcych dziennikarzy, byle tylko udowodnić, że Niemcom dzieje się wskutek przyłączenia do Polski Pomorza wołająco o pomstę do nieba krzywda. Jednym z przejawów tej zajadłej propagandy jest książka, która ukazała się ostatnio w języku angielskim p. t. „The finits of polly" (Owoc szaleństwa)[1]). Anonimowy autor tego paszkwilu na Polskę niewątpliwie za niemieckie srebrniki powtarza wszystkie niemieckie niedorzeczności na temat Gdyni i dostępu Polski do morza.

Odpowiedzią na ataki niemieckiej propagandy antypolskiej był ostatnio odczyt Min. Strasburgera, Komisarza Generalnego Rzeczypospolitej w Gdańsku, wygłoszony w dniu 23 maja r. b. w słynnym na świat cały i poważanym przez międzynarodowe koła nauki Instytucie Carnegiego w Paryżu. Świetny ten wykład o prawach Polski do morza, wygłoszony w obecności szeregu znakomitych uczonych i polityków, znalazł już głośne echo w całej prasie zagranicznej.

Min. Strasburger rozprawił się przedewszystkiem z różnemi niewczesnemi projektami zastąpienia t. zw. korytarza pomorskiego, łączącego Polskę z morzem, jakiemiś efemerydami w postaci rozmaitych gwarancyj swobodnego tranzytu dla towarów polskich przez porty niemieckie i t. p. Prelegent postawił zagadnienie na właściwej płaszczyźnie, stwierdzając, że dziś korytarz pomorski łączy 30-miljonową Polskę z morzem, a oddziela 2-miljonowe Prusy Wschodniej od Rzeszy. Czyż może być do pomyślenia sytuacja odwrotna, aby korytarz niemiecki, który Niemcy pragnęliby stworzyć, miał służyć 2 miljonom mieszkańcom Prus Wschodnich, a być barjerą, oddzielającą od całego świata 30-miljonowy naród polski, nie mówiąc już o tem, że przecież korytarz ten jest zamieszkany w 85 proc. przez ludność polską?

Ekonomicznie więc ziemie pomorskie są bez porównania ważniejsze dla Polski, niż dla Niemiec.

Min. Strasburger mówił dalej:

„Wysuwana też była przez przeciwników dzisiejszej sytuacji politycznej inna koncepcja: oddania administracji polskiego Pomorza czyli t. zw. „korytarza" organowi neutralnemu np. Lidze Narodów. Jakie zadanie miałby do spełnienia ten organ neutralny? Jeżeli chodzi o ludność, to jest ona, jak już powiedziałem, w 85 proc. polska, a interesy mniejszości niemieckiej zagwarantowane są przez traktaty mniejszościowe. Jedynem zadaniem, jakie organ ten miałby do spełnienia w zakresie interesów niemieckich byłaby zatem kontrola tranzytu i komunikacji.

Jednakże autorzy tego projektu zapominają, że istnieją już międzynarodowe gwarancję, zabezpieczające Niemcom całokowity i swobodny tranzyt przez ziemie polskie. Konwencja polsko-gdańsko-niemiecka z dnia 21 kwietnia 1921 reguluje w sposób wyczerpujący wszystkie szczegóły tego tranzytu, dotyczącego ruchu, taryf, kontroli etc. Nad wykonaniem zobowiązań Polski czuwa trybunał, złożony z przedstawicieli niemieckich, gdańskich i polskich, któremu strony zainteresowane mogą przedkładać wszelkie zażalenia. W ciągu dziewięciolecia swego istnienia trybunał miał do rozpatrzenia zaledwie jedną sprawę!"

O Gdańsku prelegent mówi, że „ze stanowiska ekonomicznego załatwienie sprawy gdańskiej nie jest zupełnie zadowalające i wywołuje szereg trudności i komplikacyj gospodarczych" oraz że:

„Poza trudnościami gospodarczemi Polska ma do zwalczania szereg przeciwności politycznych. Niektóre czynniki w Gdańsku i poza Gdańskiem patrzą na problemat polsko-gdański nie ze stanowiska gospodarczego, lecz politycznego, nie traktując Gdańska jako konieczny dla Polski dostęp do morza, lecz korzystają z tego zagadnienia, jako z lewaru, służącego do podważenia stabilizacji gospodarczej i politycznej w najsłabszem i najdotkliwszem dla Rzeczypospolitej miejscu".

Po odparciu również cyframi argumentów niemieckich o rzekomym upośledzeniu Gdańska prelegent zakończył swój odczyt następującą konkluzją:

„Nikt w Polsce nie może się obawiać jakiegokolwiek ograniczenia w przyszłości dostępu państwa naszego do morza, o ile wierzy w egzystencję Polski, ponieważ dostęp do morza jest warunkiem jej egzystencji. Jednakże wysuwanie jakichkolwiek projektów jest w tym względzie niebezpieczne i szkodliwe przedewszystkiem ze stanowiska gospodarczego".

Odczyt ten, powtórzony w obszernych streszczeniach i komentowany szeroko przez prasę zagraniczną, będzie miał niewątpliwie duże znaczenie w roztapianiu tych czarnych barw, jakiemi Niemcy usiłują zamazać potężny obraz zdecydowanej i z charakterem prowadzonej pracy Polski na morzu.

Na zakończenie jeszcze jedna uwaga. Jak wspomniałem nota Senatu Gdańskiego do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, gdyby nie była śmieszna, byłaby niesłychana.

Nie trzeba wszak stwierdzać, że wszelkim obcym czynnikom, bez względu na to w jaki sposób i skąd by one nie podchodziły do sprawy, wara od tego, co Polska na swem suwerennem terytorjum robi.

Mimo wszystko nie wątpimy, że ludność Wolnego Miasta Gdańska, pragnąca spokoju, pracy i dobrobytu, potrafi otrząsnąć się z nalotu pruskiej hakaty, pchającej ją w podejrzane awantury, które muszą zawsze skończyć się kompletnem niepowodzeniem.

HENRYK TETZLAFF.

[1]) Książka została wydana przez londyńską firmę wydawniczą „Hutchinson and Co" (Publishers) Ltd. Warto zapamiętać sobie w Polsce nazwę tej firmy.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Z HAWRU DO GDYNI

Najpowabniejszą podróżą z Polski do Francji i odwrotnie jest bezsprzecznie podróż morzem. To też, usadowiwszy się w Hawrze na pokładzie statku „Virginie", należącym do francuskiego towarzystwa „Compagnie Generale Transatlantique", wyruszyłem do Gdyni razem z grupą powracających do kraju z różnych krańców świata rodaków. Ogromna większość pasażerów, wobec braku miejsc w kl. II-ej, zmuszona była wykupić bilety kl. III-ej. Cała podróż z Hawru do Gdyni trwała niespełna 4 dni.

Podróż na statku pasażerskim, kiedy morze jest względnie spokojne, sprawia niezwykłą przyjemność. Jedzie się niby w jakimś hotelu, dającym wszelkie wygody komfortowej willi morskiej; zaś zwykle dobre wyżywienie, rozrywki towarzyskie na pokładzie (tańce, śpiewy chóralne a nawet brigde) i nieskończone spacery po różnych zakamarkach okrętu, wszystko to w świeżem morskiem powietrzu, pozostawiają w duszy niezatarte wspomnienia.

Przyjechaliśmy z Paryża do Hawru o godz. 5 zrana. Przewieziono nas zaraz autobusami Towarzystwa do jego hotelu przy jednej z uliczek Avenue d'Amsterdam.

Po odświeżeniu się i doprowadzeniu siebie po męczącej podróży nocnej do porządku, zasiedliśmy na koszt Tow. Okrętowego do pierwszego śniadania, a o godz. 12-ej w tymże hotelu podano nam obiad z 5 potraw z winem a discretion. Po obiedzie wszystkich uczestników podzielono na dwie kolejki i w bardzo wygodnych autobusach powieziono na przechadzkę, podczas której pokazano nam wszystko, co było godne uwagi w Hawrze: jego okolice, rozkoszne, pełne najrozmaitszej zieleni wille i przecudownie prezentujące się z wysokiego brzegu morze.

Na brzegu morza, w perspektywie bulwaru de Ville, oglądaliśmy wzniesiony niedawno pomnik: „Aux Soldats Havrais et a la Victoire Française (1914 — 1918).

Pomnik ten wykonany według projektu Pierre Poisson'a, w swej zwartej pełnej życia i ruchu grupie, pozostawia niezatarte wrażenie.

Wspaniale wygląda też ratusz (L'hotel de Ville), schowany w głębi wspaniałego ogrodu publicznego.

Wycieczka samochodami nie była zawczasu zapowiedziana i niektórzy z towarzystwa od samego rana na własną rękę zwiedzali piechotą Hawr, przypuszczając, że w ten sposób poznają go lepiej, lecz było to oczywiście tylko złudzeniem i niczem w porównaniu z przejażdżką, podczas której w ciągu półtorej godziny pokazano nam szczegółowo cały port, miasto, jego okolice, a najbardziej morze, którego byliśmy najwięcej ciekawi, a które tak nieskończenie bawiło oko i przykuwało do siebie czarami nieustannie falującego granatu wód.

Było już pod wieczór, gdy księżyc okrył srebrnym całunem daleką przestrzeń morską. Odbłysk fal przeszedł w błękit, a w końcu w ciemny granat. Morze falowało. Pokryte rozkoszną łuską odbijających się w niem srebrnych promieni księżyca nieznacznie pod tą łuską się pieniło. Pasażerowie, oddawna już zgrupowani na pokładzie, stali w niemym zachwycie wobec rozścielających się przed ich oczyma czarów.

„Virginie" z dumnie powiewającą na przednim maszcie banderą polską, przy pomocy dwóch holowników odbiła od mola „C. G. T.", w drogę do Polski. Bez wszelkiego kołysania się kadłub statku prześlizgnął się pomiędzy potężnemi sylwetami stojących w porcie okrętów i wszedł do avant-portu, z którego już po wyładowaniu niektórych niefortunnych pasażerów - emigrantów amerykańskich, o godz. prawie 9 wyszedł przy pomocy już tylko własnej śruby na pełne morze. Wysoki ostry dziob począł pruć lekko wzburzoną przez wiatry powierzchnię wody. Od strony Hawru dolatywał jeszcze miarowy poszum fal rozbijających się o niewidzialne już dla nas molo avanportu.

Mijaliśmy okręty, zebrane ze wszystkich końców świata, statki frachtowe i luksusowe, małe cargo i olbrzymie transatlantyckie paquebott'y pod banderami wszystkich prawie krajów i narodów.

Kadłub okrętu zaczął potrochu kołysać się i drżeć od przytłumionych miarowych uderzeń maszyny.

Na wzgórzach, otaczających Hawr, migały ogniki pozapalanych jeszcze przy słońcu latarni morskich.

Tuż za rufą, nad spienionym przez śrubę białym szerokim warkoczem piany, mimo, że już wieczór zapadał, krążyło, niby specjalnie przydzielone do nas, stadko mew, nieodrywające się od statku aż do kanału Kilońskiego.

Na „Virginie" — dużym (o wyporności 12.000 ton), jednokominowym statku, kołysanie mało dawało się odczuwać. Odczuliśmy je trochę tylko na przestrzeni od La Manche do wejścia do kanału Kilońskiego. Najbardziej kołysało na tak zw. falach głębokich, kiedy z wierzchu morze było prawie spokojne.

Na pokładzie, prócz powracających do kraju Polaków, znajdowała się spora garstka towarzystwa francuskiego z kilku paniami. Obie grupy nie łączyły się między sobą, mimo, że studenci francuscy jechali zwiedzać Śląsk i nieraz na dziobie okrętu podejmowali próby nauczenia się nawet naszego hymnu narodowego. Separacja ta trwała w ciągu całej podróży.

Zwykle, kołysania się podłużnego statku prawie się nie odczuwa, natomiast kołysanie się z boku na bok jest już gorsze, ale najgorzej jest, kiedy statek kołysze się po przekątnej t. j wzdłuż i na boki, bo człowiek stąpa wówczas nie tam, gdzie chce, lecz gdzie go przechylenie statku rzuci.

Pierwszy z tych stanów dał się nam zlekka odczuć przy wejściu do kanału La Manche. W męskich kółkach rozmowa toczyła się wartko o przedmiotach, niemających nic wspólnego z chorobą i nikt nie zauważył, że okręt zaczyna coraz gwałtowniej wspinać się i opadać na fale. Dopiero naprężony stan pań, oczekujących choroby, które według nich nikt się nie mógł oprzeć, rozstrząsanie szczegółów i środków zapobiegawczych, zaczęły oczywiście działać fascynująco i na mężczyzn. Nadomiar złego dzwonek rozpoczął zwoływać na obiad do jadalni w głębi okrętu, do której schodząc, zauważyliśmy, że z nogami dzieje się coś niesamowitego i troska osiadła na czołach. Zaczęło się ciche i potajemne samoobserwowanie. Uwaga została zwrócona na obserwację kołysania się okrętu i... co za tem idzie — na chorobę morską. Tymczasem uchronienie się od choroby w dużej mierze zależy od samych podróżnych i głównie od skrupulatnego wykonania niektórych przepisów. Nowicjusz, który czuje, że się z nim dzieje coś niedobrego, winien położyć się poziomo, spokojnie na plecach, najlepiej na leżaku, postawionym wpoprzek okrętu, jak najbliżej środka i ciepło się okryć. Niebawem dozna on ulgi, gdyż ruchów okrętu nie będzie zupełnie odczuwał.

Jednakowo, spokojnie, przerywane godzinami posiłku, przebywanie na pokładzie, (możliwie wyżej), z niczem niezamoconą uwagą, wdychanie głębokie powietrza morskiego i wyzbycie się fascynującego towarzystwa,

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

nietylko nie przysparza choroby, lecz nawet przy kołysaniu się po przekątnej, działa kojąco na nerwy, przycisza troski, rozmarza i zaostrza apetyt do ostatecznych granic. To też osobników, stale przebywających na pokładzie można było też stale spotkać i w jadalniach. A karmiono na „Virginie" wyśmienicie. W pokarmach nie robiono różnicy między II-gą a III-cią klasą i prócz śniadania rannego o godz. 7 posiłek podawano jeszcze dwa razy: o g. 12-ej w dzień, — le dejeuner — co odpowiada naszemu obiadowi i o 6-ej w. le diner—nasza kolacja. Do menu posiłków dołączano wina czerwonego w nieograniczonych ilościach.

Podczas pierwszych dwóch posiłków wszystkie miejsca w jadalniach były zajęte, lecz już przy następnym obiedzie jadalnie świeciły pustkami. Dopiero przy wejściu „Virginie" do kanału Kilońskiego, gdy wszystko uspokoiło się, do posiłku zaczęto siadać normalnie.

Na drugi dzień w niedzielę rano o g. 10 zadzwoniono na zbiórkę do jadalni kl. I-ej, gdzie miała się odbyć Msza Św. Jednak żaden ze znajdujących się w liczbie pasażerów trzech księży nie mógł jej odprawić, gdyż Zarząd „C. G. T." „zapomniał" zabrać na pokład ornat i utensylje dla Ołtarza. Wobec tego zamiast Mszy Św. odmówiliśmy w podniosłym nastroju jedną część Różańca Św. i odśpiewaliśmy chóralnie: „Boże coś Polskę", oraz niektóre inne pieśni nabożne, w czem uczestniczyła też i francuska, katolicka załoga okrętu, z oficerami na czele. Nastrój był tak poważny i skupiony, — że wszelkie objawy zdenerwowania z powodu choroby morskiej zniknęły, jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej.

O godz. 4-ej po południu zaczęliśmy się zbliżać do kanału Kilońskiego. Minęliśmy na brzegu niemieckim Cuxhaven z całym lasem budynków koszarowych i z nudnym, pozbawionym ruchu ludzkiego, jednostajnym widokiem łąk nadbrzeżnych. W porcie nie było widać ani imponującej ilości okrętów, ani szczególnego ruchu. Dalej poruszaliśmy się już nieco wolniej i wkrótce zupełnie niespostrzeżenie stanęliśmy u wejścia do pierwszego jazu kanału.

Po znacznem rozkołysaniu się na wodach Morza Niemieckiego, „Virginie" nieoczekiwanie uspokoiła się. Wywieszono banderę francuską i statek majestatycznie, ledwie poruszając śrubą, wszedł jak potulna łasica do avantportu kanału.

Na brzegu witają nas niemieccy urzędnicy portowi. Razem z nimi zebrała się spora grupa pań niemieckich. Za chwilę spuszczono na okręt kładkę i rozpoczął się targ cygarami. Z pokładu dają się słyszeć słowa: „Panowie nie kupujcie u szwabów, oni od Polski nic nie biorą!" Słowa te jednak pozostają głosem wołającego na puszczy, targ idzie w najlepsze. Dwadzieścia pięć cygar „Bismarck" sprzedają po 15 fr. Z rąk niemieckich przechodzą na pokład niezliczone ilości pudełek. Widząc dobry popyt, sprzedawcy podwyższają cenę z 15 na 20 i do 25 fr. Nic nie pomagają ostrzeżenia i prośby z pokładu „Nie dawajcie tej ceny, to podłość, oni sprzedadzą i tak po 15 fr." Pudełka idą i idą.

Patrząc na niezliczoną ilość zakupionych pudełek, mimowoli myślałem o katastrofie, oczekującej z ich powodu na komorze polskiej w Gdyni. Nic się jednak nie stało, wszystko odbyło się

MORZE

Z mglawicznego chaosu, z mlecznej drogi pyłu,
Wyłoniła się ziemia, jak ogniowa kula —
A ojcowska dłoń Twórcy, Najpierwsza Przyczyna
W pieluchy atmosfery glob-dziecię otula...
I niebytu chłód śmierci międzyplanetarny
Nie może jej zagasić, zwolna tylko chłodzi:
Z płomienistej kąpieli ziemia się wynurza,
By pogrążyć w potopów deszczowej powodzi...
Mijają tysiąclecia i wieków tysiące —
Żywioł wodny zwyciężył ognia panowanie
I rozlały się wody, po wszej ziemi rwące
W bezkresnym, nieujętym niczem oceanie...
I nie było na świecie nic, nic okrom wody —
A ponad nią — Duch Boży...

— — — — — — — — — —

I nasienie żywota najpierw woda wzięła.
Ryczała morska głębia, gdy wyszła z niej „sucha"
Gdy wyszedł ląd, a na nim wszystkie Ducha dzieła --

— — — — — — — — — —

I dotąd gniewnym rykiem raz po raz wybucha...
A wtedy drży stworzenie, co żyje na ziemi,
Nadbrzeżny ląd przed morzem gnie się, w toń zapada ..
A tym, co w sojusz weszli z falami morskiemi,
Kołysać im się dali — biada! trzykroć biada!...
Ten straszliwy jęk wichru, to wycie otchłani,
Huk piorunów, trąb morskich zuchwałych dolata,
Jako groźba złowroga, że w moc jej są zdani,
Jako zew ostateczny, jak skończenie świata.

— — — — — — — — — —

A kiedy się uciszy i uśmiechnie w słońce —
Toń morza tak się staje piękną niepojęcie,
Taką grają muzyką fale czarujące,
Że zda się, cud i szczęście mieszka w ich odmęcie...
Że w blaskach i tęczach urok ziemi gaśnie,
Że jest marzeń spełnieniem, samem niebem właśnie...
I pełnią upojenia dyszy pierś żeglarza —
I pieśnią morza, z poszumem oceanu fali
Pęd ku nieskończoności serce mu rozżarza,
Dusza ogniem potęgi i mocy się pali...

— — — — — — — — — —

Morze! starsześ od ziemi, jako sam czas stare —
Zagubiłoś w odmętach prabytu swą miarę
I dlategoś tak groźne, nawet w ciszy dumne,
Że stanowisz dla bytu wszech stworzeń kolumnę,
Że na wodzie istnienie życia się opiera,
Że od ciebie zaczyna się żywota era!...

— — — — — — — — — —

Synowie ziemskich krain! jesteście szczęśliwi,
Jeśli morze u brzegów waszych ma swe włości —
Bo ono nawet słabych wzmocni i ożywi
I nad innych wam odda berło królewskości!

— — — — — — — — — —

STEFANJA OTTOWA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

w porządku i cygara leciutko „prześlizgnęły się" do kraju.

Targ na cygara przerwało dopiero wejście „Virginie" z avanportu do kanału.

Po spokojnej i cichej wodzie morskiej „Virginie" wpłynęła, jak królowa, do kanału. Podziwiamy spotykane mosty o przedziwnej konstrukcji i imponującej wysokości. Z obydwu stron biegną w nieskończoną dal łąki jeszcze zielone, a zapach traw i lasu sosnowego, połączony z zapachem morza, — odurza, upaja i przenosi myśl w krainę marzeń; brzegi są prawie bezludne, a wzrokiem chciałoby się przeniknąć tę dal czarowną, która przykrywa nam hen, gdzieś daleko Danję i Niemcy. Potrochu nizina zapełnia się pagórkami, wyłania się wysoki brzeg. Przed nami i poza nami ani jednej fali. „Virginie" ledwie-ledwie, gdzieś głęboko pod wodą, porusza śrubą, a że porusza, to się odczuwa w słabych, niedoszczegalnych, miarowych, pchnięciach naprzód.

Z lądu nadszedł zimny powiew, lecz żadna siła nie mogłaby nas spędzić z pokładu. Zapada wieczór i za chwilę na długości 97 km., zapaliły się, jak ogniki świętojańskie lampki elektryczne, a pośród nich od czasu do czasu wylaniał się jakiś większy znak morski — zielony, czerwony, niebieski.

Mdlejące ostatnie promienia słońca, rozsiane poza nami, gasił coraz zwiększający się mrok nocy. Tajemniczy kraj, wyczarowany na tle zachodzącego słońca, zmienił się, niknął i rozwiewał isę bez śladu, jak rozpraszają się bez śladu najczystsze marzenia młodości. Wkrótce księżyc oświetlił wszystko, co pozostało jeszcze w cieniu: zakamarki nadbrzeżne, jary, gąszcza i przyćmił swym blaskiem cudowną panoramę elektryczną.

Na tle tego światła każdy spotykany okręt wyglądał jak widmo z bajki czarodziejskiej, przesuwające się obok o ślepiach czerwonych i zielonych, o łusce przetykanej światłem.

W oddali widać moc świateł. Zbliżamy się prawdopodobnie do Kielu.

Brzegi zapadają się we mgle, ostry wiatr z północy bałwani mętną wodę.

Niezapomniana noc! Niezapomniana podróż!

Było już prawie nad ranem, gdy zeszliśmy do kabin, a gdy wyszedłem z powrotem o 6-ej na pokład, było już morze Bałtyckie, szare, z mnóstwem białych pianek na falach, szybko przelewających się jedna za drugą.

Znikły już głębokie fale podwodne i „Virginia" szła, jak księżna, równo i prosto przed siebie. Na pokładzie czuliśmy się jak na posadzce w salonie, to też wśród pasażerów zapanowały ruch, gwar i ożywienie nie do opisania.

Przygotowywano się spiesznie do spotkania swoich i do zejścia na brzeg ojczysty.

Przed 9-ą byliśmy już na wodach morza polskiego.

Z wielkiego morza brzeg polski wydawał się szarawy, bezludny, pozbawiony ruchu i mocno uśpiony. I tak już było do samej Gdyni.

Dopiero po wspaniałem zatoczeniu łuku naokoło półwyspu Helskiego wjechaliśmy o godz. 10-ej zrana do wnętrza portu Gdyńskiego.

Poranek był przepiękny. Dzień zapowiadał się cudowny, niegorący, Gdynia wyświeżona i wyelegantowana po niedawno przebytych deszczach przywitała nas jasną, żywą jeszcze zielenią brzegów i zapachem traw, ściętych na otawę na dalekich, rozciągniętych pod wzgórzami łąkach.

Wspaniałe słońce wstawało nad miastem i zapowiadało miłe i ciepłe przyjęcie w kraju.

W. ABRAMOWSKI,
Inżynier-pułkownik.

DALEKI WSCHÓD

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Było to na wiosnę 1929 roku, kiedy po raz pierwszy „robiłem" Daleki Wschód. „Robiłem" ściślej mówiąc, niech oznacza to, że pełniłem obowiązki oficera pokładowego, na statku obsługującym linję Marsylja — Daleki Wschód.

Daleki Wschód! Nie zdawałem sobie nigdy dokładnie sprawy z tego, dlaczego mnie to słowo tak pociągało i czarowało zarazem, dlaczego wywoływało urok i przywodziło na myśl rzeczy fascynujące, lekkie, kolorowe.

O Dalekim Wschodzie marzyłem zawsze, jak o najciekawszym i najpiękniejszym kącie świata, o krajach, które, zdawało mi się, nie danem mi będzie oglądać.

Przez przypadek tylko, (wszystko w życiu dzieje się przez przypadki) jadę na Daleki Wschód — ów wymarzony Daleki Wschód.

W Marsylji lało, jak z cebra. Był dzień odjazdu, przyjmowano więc pasażerów, załatwiano ostatnie sprawy z agentami, a cały ten tłum ludzi, kotłował się w strugach szarego deszczu. między statkiem a rozmokłym bulwarem.

Deszcz nasycał wszystko i wszystkich, mieszał się z kłębami czarnego dymu, rozmazywał kontury okrętów i topił w brudnej mgle nieprzeliczone dachy magazynów, dźwigów, masztów i kominów. Nawet znikła w szarudze smukła wieża sławnej Notre Dame de la Garde, opiekunki marynarzy.

Opuściliśmy basen de La Joliette przy ogłuszającym akompanjamencie syren, przy rozpaczliwem powiewaniu rozmokłych chusteczek i parasoli zostających na wybrzeżu, przedefilowaliśmy przez cały port i wkrótce wychodziliśmy na morze, które roztapiało się w szarudze, zda się, cały świat ogarniającej.

Szary nastrój bynajmniej długo nie trwał. Zresztą wiosna jest porą najpiękniejszą na morzu Śródziemnem.

Już nazajutrz morze było spokojne, wygładzone jak staw i błękitne, jak kawałek nieba, przeświecający wśród chmur. Minęliśmy cieśninę Bonifacego między ojczyzną osławionej Vendetty i górzystą Sardynją, w dwa dni później majestatyczny Stromboli z pióropuszem pary, Messynę, podziwialiśmy ośnieżoną Etnę, Reggio — miasteczko południowych Włoch i, nieprzerwanie prując wciąż jednakowo błękitne i spokojne wody Śródziemnego morza, zbliżyliśmy się do Port-Saidu, bramy na Daleki Wschód.

„Jeżeli chcesz odnaleźć kogoś, kto podróżuje, to masz dwa punkty na naszym globie, w których wystarczy usiąść i czekać, a twój znajomy prędzej czy później przyjdzie z pewnością: są to doki Londynu i Port Said.

W ten sposób scharakteryzował Kippling, Port Said i scharakteryzował go genjalnie.

„Wystarczy tylko usiąść i czekać". Rzeczywiście, Port Said jest jak wielka hala stacji kolejowej, przez którą przewija się mnóstwo ludzi wszelkich ras i kolorów, jest ośrodkiem tłumu, który podróżuje. Statki stoją wzdłuż farwateru, biorą węgiel i idą, idą nieprzerwaną linją w dół lub w górę kanału.

Opuściliśmy Port Said w szeregu statków i weszliśmy do prostego, jak strzała, kanału, mając po dwóch stronach rozpalone bezkresne piaski pustyń, z prawej Saharę, z lewej Arabję.

Pilot, Polak, p. K., który od 10 lat pilotuje w kanale Suezkim, wprawił mnie w niemałe zdumienie, pozdrawiając po polsku. Przyglądając się później jego wizytówce, rozmyślałem o tych wszystkich Polakach, którzy pracują w różnych kątach naszego globu i, aczkolwiek może nigdy w Polsce nie byli, przekazują jak najdroższy klejnot swoim dzieciom naszą mowę. „J. K.....ewski, capitaine au Long Cours Port Said" nigdy w Polsce nie był, urodzony gdzieś we Francji, a od wczesnej młodości mieszka w Port Saidzie, a jak świetnie mówi po polsku, jak dobrze jest o Polsce poinformowany. „Mój dom — powiada do mnie — to kawałek Polski". W Ismaila piloci się zmieniają, pożegnałem się więc z nim, lecz spotkanie to na zawsze zostanie mi w pamięci.

Wieczorem mineliśmy Suez, przecięliśmy wydłużoną zatokę tejże nazwy i rozpoczęliśmy żeglugę po morzu Czerwonem. Sławne ono z roli, jaką odgrywało w historji, sławne z... i t. d., lecz uważam, że najsławniejsze powinno być chyba z gorąca. Temperatura 33° w nocy, w dzień w cieniu 36°, w słońcu 57° C. Oddycha się gorącem powietrzem, ślepnie od blasku słońca, a poruszenie każde męczy okrutnie.

To też nazajutrz statek obudził się w nowej szacie. Wszystko, co było ciemne — europejskie, zniknęło, zastąpione przez biel niepokalaną. Ubrania, kaski, leżaki, ponaciągane wszędzie daszki z płótna, wszystko białe, wesołe, albo topi się w olśniewającym blasku słońca, albo niknie w uroku fioletowego cienia.

W zatoce Adeńskiej temperatura się obniżyła, lecz dopiero wejście do oceanu Indyjskiego dało możność oddechu pełną piersią.

Po dobrych kilku dniach żeglugi dostrzegliśmy palmy malutkiego atollu Minikoi, leżącego pośrodku olbrzymich archipelagów Laonediwów i Maldiwów. Drogi parowców prowadzą do Colombo na północ lub południe Minikoi; ma się do wyboru kanał 9-go stopnia lub 8-go. My przeszliśmy, mając atoll na północ.

Od Minikoi zostaje jeszcze jeden krok do Colombo.

Z Cejlonem załatwiliśmy się szybko. Zaopatrzono statek w węgiel, wodę i nazajutrz ruszyliśmy w dalszą drogę, okrążając wyspę od południa.

Idziemy bardzo blisko brzegu. Przez szkła dobrze widać dziewiczą dżunglę, wybrzeże zbitej masy roślinności, ponad którą unoszą się sinawe szczyty gór.



Singapore. Domki na polach.

Zdublowawszy [1]) Cap Doudra, wzięliśmy kurs prosto na północny cypel wyspy Sumatra, t. zw. Tête d'Achem. Przecięliśmy w cztery dni olbrzymią zatokę Bengalską w najszerszem jej miejscu i nocą wślizgnęliśmy się do cieśniny Malacca. Żeglujemy wzdłuż północnych wybrzeży Sumatry. Cieśnina spokojna, jak staw. Brzeg dobrze widoczny. Palmy, palmy bez końca, jedne nikną, a nowe pojawiają się przed dziobem statku, jak osobno stojące pałeczki, które szybko łączą się z sobą, tworząc czarny pas puszczy. Ponadto, podobnie jak na Cejlonie, lecz o daleko dziwaczniejszych kształtach, fantastycznych nieomal, sine szczyty gór.

Widzi się bardzo daleko.

Spotykamy kilka dżonek.

Któregoś dnia nad ranem weszliśmy do Singapore.

Osiągamy tutaj najbardziej południową szerokość i odtąd będziemy się stale wznosili na północ, wzdłuż półwyspu Sjamskiego.

Singapore leży prawie na równiku, 100 km zaledwie na północ, a, rzecz ciekawa, gorąco nie jest takie nieznośne.

Statek zalany kolorową masą ludzi. Przeważają między handlarzami piękne typy mężczyzn z Malabar, w swych malowniczych strojach. W biodrach owinięci tkaniną sięgającą do kostek w rodzaju spódnicy, o nagich, szerokich barach, wąskich biodrach i kędzierzawej, gęstej, lśniącej czuprynie, dobrze zbudowani, o pięknej muskulaturze pod ciemno - brutnatną skórą, robią bardzo sympatyczne wrażenie.

Około południa ludeszcz, lecz jakże odmienny od naszych! Deszcz tropikalny ma duże zalety, odświeża powietrze i im gwał-

[1]) Okrążywszy.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Saigon. Rzeka i dżonki w dzielnicy chińskiej.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

towniejszy, tem krócej trwa. Miało się wrażenie, że pękło dno niebieskie i morze wody całą masą waliło w dół.

Właśnie w ten ulewny deszcz wyprowadzono statek na morze i rozpoczęliśmy żeglugę po wodach morza Chińskiego.

Jesteśmy więc ze wschodniej strony kontynentu europo-azjatyckiego. Statek stoi zakotwiczony w zatoce kokosowej przy Cap Saint Jacques, etapie przymusowym przed Saigonem. Oczekujemy tutaj na pilota rzecznego, który przeprowadzi statek przez labirynt rzek, by dostać się do Saigonu, położonego o 50 mil w głębi lądu.

Godzina druga rano. Po obydwu burtach statku ciągną się czarne, roztapiające się w mrokach nocy, tajemnicze pasma ziemi, przed dziobem kilka smug głęboko odbijających się świateł, a za rufą ledwo widoczne smugi rozchodzących się fal.

Gorąca, ciemna, lecz gwiaździsta noc tropikalna otacza statek.

W powietrzu była zupełna cisza, nasycająca wszystkie kąty, ciemne przejścia i pokłady statku.

Jedynie w sternicy tliło się życie. Wykrzywiona, spocona twarz marynarza, oświetlona słabem, żółtem światłem lampki kompasowej, robi niesamowite wrażenie, przypominając raczej szatana, dzierżącego symboliczne koło sterowe, niż poczciwego bretona, zmęczonego wytężoną uwagą na wskazania ledwo widocznej w ciemnościach ręki pilota.

Statek, prowadzony przez rzecznego pilota w kierunku Saigonu, pruł tajemnicze wody Soirapu, jednej z niezliczonych krętych rzek północnej części olbrzymiej delty Mekongu.

W powietrzu czuło się rzekę. Zapachy pobliskich pól ryżowych, lub oszałamiający zapach puszczy, biły ze wszystkich stron.

Godziny mijały podobne do siebie, jak trzy punkciki żarzących się w sternicy papierosów, wymownie świadczących o tem, że nietylko Czas czuwa.

Czas zaś robił swoje. Najpierw pogasił gwiazdy, potem rozproszył ciemności, zarysował żagle dżonek, brzegi rzeki i pożółcił wreszcie niebo. Pożółcił tak jaskrawo że na chwilę wszystko wokół nas poszarzało i zrobiło się tak szaro-zielone, jak nieraz podczas zaćmienia słońca.

Niebo z żółtej barwy, szybko przeszło w krwawą purpurę na wschodzie, a w przeczysty szmaragd, ponad lekkiemi chmurami, na zachodzie, nasyciło barwami i świeżością poranku wody rzeki, zda się, zrosiło dziewiczy las po brzegach srebrzystą rosą, rozciągnęło przepyszny wachlarz chmur na północo-zachodzie i w końcu ześrodkowało się w złocistej belce roztopionego złota, wykwitłej nad karłowatą, nieprzebitą ścianą puszczy.

Narodziny słońca...

Wschód był gwałtowny i szybki. Okres między zupełną nocą a blaskiem dnia, tak krótki, taką szeroką skalę barw i tonów przetoczył, że trudno je uporządkować i odczuć.

Lekki zamęt kolorów, subtelny, potem nagły blask dnia, oto charakterystyczny wschód na Dalekim Wschodzie, wschód w państwie Wschodzącego Słońca.

Dzień zrobił się bardzo szybko, blask słońca przyprószył wszystkie barwy, a mimo 7 godziny rano, miało się wrażenie, że jest południe.

Mijamy kilka statków, stojących na kotwicy na rzece, widać kilka domów czy magazynów, oto wszystko. Powiadają, że to Saigon.

Wykonaliśmy piękny manewr na rzece i cumujemy się przy wybrzeżu. Grupka ludzi w białych ubraniach i kaskach oczekuje chwili, kiedy statek dotknie brzegu i można będzie wejść na pokład.



Saigon. „Pousse-pousse" — biegacz torkiński, jedyny środek komunikacyjny.

Rozglądam się wokoło, szukam owego osławionego miasta. Naprożno! Wszędzie las, na drugim brzegu rzeki palmy, zbita masa roślinności, trochę dżonek. Z tej strony to samo, z tą różnicą, że jest kilka parowców, a w głębi rzeki, na zakręcie, siny krążownik, cały pod dachem z płótna.

Ale miasta ani śladu.

W tej chwili przeleciał przez wybrzeże pousse-pousse [1]), jeden, drugi, trzeci, dziesiąty...

Okazuje się, że miasto jest tuż, tuż, o pięć minut drogi od statku, ukryte w drzewach, za któremi nikną raz po raz pousse-pousse'y.

Saigon jest to jeden wielki ogród, ogród o niezliczonej ilości gatunków drzew, przeważnie o przepięknych flamboytans, w rodzaju spłaszczonej, rozłożystej naszej akacji o wiecznie kwitnących olbrzymich kwiatach wszelkich odcieni czerwieni — od płomiennej purpury do subtelnych tonów płatków róży.

Miękki, leciutki, jednoosobowy powozik bambusowy na rowerowych kołach unosi mnie lekko do ukrytego w cieniu drzew miasta. Przede mną nagie, brązowe plecy, muskularne ramiona i oślepiające rondo pseudo-kapelusza, biegacza tonkińskiego, który równym, dobrym kłusem, prawie bez wysiłku biegnie w dyszelkach powoziku.

Egzotyczna zaiste komunikacja i kapitalny podział pracy. Jeden człowiek siedzi wygodnie, chroniony od promieni zabójczego słońca, a drugi w potokach żaru, lecącego z nieba, biegnie, ba! pędzi i unosi za sobą wygodnie ułożonego swojego uprzywilejowanego brata.

Tak zdawałoby się napozór.

W Indochinach, a na Wschodzie wogóle, inni ludzie, inne stroje, wreszcie zupełnie odmienne poglądy i zwyczaje. Nietylko „biali" korzystają z przywileju jeżdżenia. Ale tenże sam biegacz, jeśli ma ochotę użyć przejażdżki i wydać 20 sous, to woła swego towarzysza „na służbie", rozpiera się z miną lorda w powoziku, a znając świetnie tajemnice zawodu i prawa komunikacji, popędza kopaniem w plecy swego kolegę do szybszego biegu; tylko za 20 sous.

W dzień na ulicach ruchu niema. Słońce indochińskie jest złe; to nie jest to samo słońce, które opala pięknie skórę na Côte d'Azure, to nie jest to samo słońce, co praży w Algierze. Tam ono jest gorące, lecz nie zabija...

W Indochinach słońce ma promienie chemiczne, które wywołują proces śmiertelny w naszym mózgu. To też tutaj za dnia żaden europejczyk nie uchyli w dzień kasku, nawet przed najpiękniejszą znajomą. Gdyż dobrze wie, że jeżeli moment byłby zakrótki do „zabicia", to dostałby silnego porażenia.

Widziałem wypadek, gdy boy chciał przenieść kawę przez pokład nieocieniony, zapomniawszy nałożyć kask. Dobiegając do końca pokładowego tarasu, upadł razem ze swoją kawą, nieprzytomny, porażony zabójczemi promieniami.

Europejska dzielnica żyć zaczyna po zachodzie słońca, a anamicka i chińska żyje swem tajemniczem życiem nocnem.

Wieczór, właściwie noc zapada około 10 godziny.

Pousse-pousse mknie bezszelestnie po dochodzącym do doskonałości asfalcie drogi, wysadzonej flamboyants. Przecinamy wspaniały, oświetlony, szeroki, o ośmiu jezdniach bulwar Charner. Kierujemy się ku sławnej rue Catinat, gdzie koncentruje się życie Saigonu. Ruch uliczny robi wrażenie obrazu filmowego w chwili, gdy muzyka grać przestała.

Bezszelestnie przesuwają się po pysznym asfalcie auta, migają rowery, pędzą w różnych kierunkach poussy, a tłum w barwnych, lekkich, jedwabnych kimonach, charakterystycznych strojach anamickich, o wąskich rękawach, powiewających, szerokich spodniach lub luźnych, lśniących, czarnych jedwabiach Chińczyków, przesuwa się bezszelestnie na wszystkie strony.

Kawiarnie zalane powodzią elektryczności, kryształów, palm, o niezliczonej ilości ogromnych wentylatorów, są miejscem spotkań „białych", którzy dosłownie biel swoją reprezentują.

Miasto anamickie żyje w nocy. Żyje, lecz życiem zupełnie odrębnem, życiem ulicy.

Wzdłuż wąziutkiej ulicy i chodników porozkładane maty, na których nagie, brązowe, drobne ciałka anamitów śpią, rzucone w bezwładnych, dziwnych pozach.

Tłum handlarzy, „latających restauratorów", przewija się między śpiącymi, a z domów bez ścian od ulicy, zawieszonych matami, dolatują dźwięki brzęczącej, monotonnej muzyki, lub czasem cała gama tonów rozkosznego śmiechu kobiecego. Anamitki są bardzo wesołe.

Grupka ludzi w powiewnych kimonach kłóci się pośrodku jezdni.

Przyczyna — dziecko, śpiące pośrodku jezdni, zostało przejechane. Nie jest to rzecz niezwykła. Chodzi tylko o wysokość odszkodowania dla rodziców maleństwa, którzy dziś nieźle zarobią.

Targ został ukończony, rodzice odchodzą do swego zajęcia, tłum się rozproszył, a pośrodku jezdni siedzi maleństwo, zapłakane, krwawiące, na które nikt uwagi nie zwraca.

MICHAŁ LESZCZYŃSKI



Charakterystyczna ulica w dzielnicy europejskiej Saigonu.

[1]) Biegacz, który ciągnie mały powozik.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

W zakresie budownictwa okrętowego we Francji zaszło w ciągu ostatnich tygodni parę doniosłych wydarzeń, mianowicie w marcu i w kwietniu r. b. zostało spuszczonych na wodę 8 wielkich statków na stoczniach prywatnych, a poza tem został wykończony największy motorowiec francuski „Lafayette" o pojemności 25.600 ton rej. brutto i oddany przez stocznię „Société des Chantiers et Ateliers de St. Nazaire Penhoët" swym armatorom, towarzystwu żeglugowemu „Compagnie Générale Transatlantique", po uprzedniem odbyciu prób, które dały wyniki zupełnie zadowalające.

Statek ten, zajmujący drugie miejsce między największemi motorowcami kuli ziemskiej, należy do typu pocztowo-pasażerskich i ma odbywać rejsy między Hawrem i Nowym Jorkiem łącznie z „Rochambeau" i „Grasse".

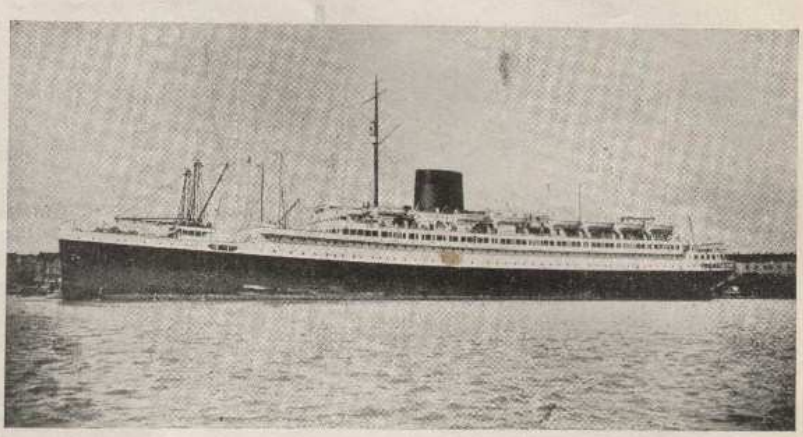
Pierwsza podróż „Lafayette" odbędzie z Hawru w dniu 17 maja; będzie to pierwszy motorowiec, kursujący na szlaku Hawr — N. Jork; oprócz tego, na „Lafayette" jest cały szereg ulepszeń w zakresie komfortu wszelkich urządzeń; między innemi zasługuje na szczególną uwagę wielkie zastosowanie elektryczności, przedewszystkiem w mechanizmach pomocniczych na pokładzie, w opalaniu pieców kuchennych, w piekarniach, ciastkarniach i t. d.

Należy również podkreślić, że dwa z pośród czterech silników głównych, będących typu M. A. N. dwutaktowego i o podwójnem działaniu i rozwijających moc 4.500 K.M., były wybudowane na stoczni Penhoet, a trzy z pośród pięciu silników pomocniczych zostały wybudowane w „Société Générale de Constructions Mecaniques".

Przewidziana szybkość 18.25 węzła została łatwo osiągnięta podczas prób.

Jeżeli przejdziemy do serji spuszczeń na wodę, o których była mowa powyżej, to przedewszystkiem warto odnotować spuszczenie ropowca „Niger" o nośności 9700 ton, które się odbyło 14 marca na stoczni w Bordeaux, należącej do „Société des Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud-Ouest et de Bacalan Reunis"; dwa silniki tego ropowca, przeznaczonego dla marynarki wojennej, typu Burmeister & Wain zostały zbudowane przez zakłady „Société Schneider et Compagnie", posiadające prawo do budowania tych silników, ta sama stocznia spuściła na wodę w dniu 1 kwietnia awizo o długości 59 metrów, napędzone dwoma silnikami Sulzera, które będzie utrzymywało komunikację pocztową między Francją a Ameryką Płdn. w związku z linją lotniczą, należącą do towarzystwa „Compagnie Générale Aéropostale". Statek wspomniany otrzymał nazwę „Aéropostale I" i wchodzi w skład serji 4 statków tego samego typu, z których drugi zkolei „Aéropostale III" był spuszczony 4 kwpietnia w Nantes na stoczni „Ateliers et Chantiers de Bretagne".

W dniu 16 marca zakłady „Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime" (Worms et Compagnie) spuściły na swojej stoczni w Trait pod Rouen parowiec „Charles Schiaffino", zamówiony przez towarzystwo „Schiaffino" w Algierze. Spuszczenie odbyło się w obecności p. Ludwika Rollin'a, ministra marynarki handlowej, który był również w dniu 12 kwietnia na stoczni Grand Quevilly (Rouen), stanowiącej własność towarzystwa „Chaniers et Ateliers de St. Nazaire Penhoët", na puszczaniu parowca, pędzonego ropą, „Brumaire" o nośności 10.500 ton, zamówionego przez „Compagnie Nationale de Navigation. Na tej stoczni Grand Quevilly założono kil innego ropowca, który będzie się nazywał „Pluviose"; ma być on budowany dla tego samego towarzystwa żeglugowego i będzie poruszany maszyną parową Lentza.



Statek pasażerski „Lafayette", największy motorowiec francuski z silnikami Diesla.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Na zwrócenie specjalnej uwagi zasługują prace, dokonane przez „Société des Chantiers et Ateliers de Saint Nazaire Penhoët" w Rouen w zakresie naprawy statków. Odwiedziny, jakie złożył p. Ludwik Rollin w dniu 12 kwietnia w ośrodku napraw, zorganizowanym przez Izbę Handlową w Rouen, a zaopatrzonym w 5 doków pływających 4500—8000 ton, stanowią ważny dzień w rocznikach portu Rouen, będącego obecnie pierwszym portem francuskim pod względem wywozu i przywozu.

Jednocześnie w kwietniu odbyło się na stoczni „Chantiers Navals Français" w Blainville koło Caen spuszczenie pierwszej we Francji wielkiej łodzi motorowej morskiej, zaopatrzonej w silniki Diesla. Łódź otrzymała nazwę „Heureux"; była ona zamówiona przez towarzystwo rybackie „Société Anonyme de Pecheries Industrielles". Długość jej wynosi 70 metrów, napęd daje silnik Sulzera o 800 KM., zbudowany przez zakłady „Chantiers et Ateliers de Loire". Należy zaznaczyć, że wszystkie mechanizmy pomocnicze na tej łodzi łącznie z windami są poruszane elektrycznością.

Przechodząc wreszcie do spuszczenia przez stocznię „Chantiers de Penhoet" parowca „Atlantique", przeznaczonego dla towarzystwa żeglugowego „Compagnie Sud-Atlantique", trzeba odnotować, że odbyło się ono 15 kwietnia. Jest to największy statek, zbudowany we Francji po „Ile de France"; zacznie on służbę w roku przyszłym na szlaku z Bordeaux do Ameryki Płdn.; ma on długość 225 metrów (taką samą, jak „Paris"), szerokość 28 metrów (taką samą, jak „Ile de France") i pojemności około 4000 ton rej. brutto. „Atlantique" będzie największym, najbardziej luksusowym i najszybszym ze wszystkich parowców, jakie kursują na szlakach do Ameryki Płdn. Zostało to zaświadczone w przepychu ceremonji spuszczenia, które się odbyło w St. Nazaire i na którem byli obecni p. Ludwik Rollin, minister marynarki handlowej, oraz ambasadorowie i posłowie różnych państw południowo-amerykańskich.

Kończąc tę notatkę o budownictwie okrętowem we Francji w chwili obecnej, warto wspomnieć, że zakłady „Chantiers et Ateliers de St. Nazaire Penhoet" doprowadziły do końca prace nad krążownikiem tureckim „Yavouz Sultan Selim". Pomimo wielkich trudności, związanych z wykonaniem tych prac, udało się towarzystwu francuskiemu uruchomić w Ismith w Turcji stocznię reperacyjną, zaopatrzoną we wszelkie niezbędne urządzenia, która uzyskała zupełnie zadowolenie przedstawicieli rządu otomańskiego.

Ol. Q.

Zapisujcie się
do Ligi Morskiej
i Rzecznej!

Prenumerujcie
„Morze"!

MARYNARKA WOJENNA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

ARMJA MORSKA JAKO GWARANTKA BEZPIECZEŃSTWA POLSKI

Od p. Komandora W. Kosianowskiego, Szefa Wydziału Wojskowego Komisarjatu Generalnego Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku, otrzymujemy cenne uwagi o konieczności posiadania przez Polskę silnej marynarki wojennej, które drukujemy poniżej.

Redakcja.

Należy na wstępie stwierdzić fakt pocieszającego objawu, jakim jest widoczny wzrost zainteresowania społeczeństwa w stosunku do spraw morskiej polityki Polski.

Wyraża się to przez coraz częściej spotykane artykuły, rozprawy i notatki, ukazujące się w prasie, jak też przez dające się odczuć coraz częściej oznaki sympatji dla marynarki. Wszystko to jednak jest tymczasem w granicach sentymentu, a potrzebne są czyny, oparte na prawdziwem, głębokiem zrozumieniu istotnych potrzeb państwa.

W dodatku, obserwując pilnie prasę, widzimy, że w dziedzinie morskiej, jest niestety jeszcze dużo tak zwanego „mydła". Dużo się spotyka nieprawdziwych wiadomości lub wprost śmiesznych w swej naiwności notatek. Czasem zjawiają się artykuły poważne i rzeczowe, ale często można napotkać również rozprawy, pełne nielogiczności lub poprostu bzdur.

Wracając do kwestji, bezpośrednio dotyczącej morskich spraw naszej Ojczyzny, powinniśmy postawić sobie pewne pytania, na które musimy, odpowiedzieć poważnie, po głębokiem zastanowieniu się i po przestudjowaniu danej dziedziny. Lekkomyślne, pohopne załatwienie się ze sprawami morskiemi, zemściło się już na Polsce w jej historycznej przeszłości. Słowa francuskiego biskupa A. d'Etampes de Valencay, wypowiedziane w 16-ym wieku, a brzmiące: „Bez morza nie można ani korzystać z pokoju, ani prowadzić wojny", nie znajdywały oddźwięku w sercach i umysłach dawnych Polaków. Dzisiaj na szczęściej jest lepiej, chodzi jednak o to, aby było całkiem dobrze.

Rozważając kwestję potrzeby lub zbędności „Morskiego rozwoju Polski i wzmocnienia jej siły zbrojnej na morzu", nie starajmy się być nadzwyczajnymi „wynalazcami" w tej dziedzinie tak dalece znanej i już gruntownie zgłębionej. „Wynalazcami", którzy, owszem uznają korzyści władania morzem, to znaczy brzegiem morskim, lecz którzy potrafią (w ich mniemaniu) obronić kraj za pomocą zastosowania samego lotnictwa lub trujących gazów. A niestety, bywali tacy publicyści, którzy, nie posiadając dostatecznej wiedzy, natomiast dostateczną ilość tupetu, chcieli być ultrapatrjotami, strzegącymi interesów biednej szkatuły państwa i głosili, że wydawanie pieniędzy na flotę wojenną jest wyrzucaniem pieniędzy do wody.

Aby udowodnić i głęboko uzasadnić, że tak nie jest, że dla rzeczywistej i skutecznej obrony państwa, posiadającego dostęp do morza, konieczna jest flota wojenna, trzeba byłoby bardzo obszernego opracowania tematu. Postaramy się jednak sprawę przedstawić w skondensowanej formie.

Postawimy więc sobie trzy konkretne pytania:

Pierwsze, — Czy marynarka wojenna jest Polsce potrzebna?

Drugie, — Jeśli jest potrzebna, to dlaczego?

Trzecie, — Jeśli uznamy, że jest potrzebna i wiemy dlaczego jest potrzebna, to jaka ma być marynarka wojenna?

Otóż na pierwsze pytanie odpowiadamy w jak najkategoryczniejszy sposób — tak!

Odpowiadamy krótko, gdyż odpowiedź na drugie pytanie będzie umotywowaniem twierdzenia, że Marynarka Wojenna w Polsce jest potrzebna.

Gdybyśmy chcieli na drugie pytanie odpowiedzieć też krótko, moglibyśmy powiedzieć następująco:

Marynarka Wojenna jest potrzebna, aby stworzyć kompletne i absolutnie pewne podstawy dla obrony Państwa, albowiem gdy się ma morskie wybrzeże i morskie interesy, — interesy te i bezpieczeństwo kraju nie mogą być zapewnione wyłącznie, choćby najlepszą nawet, armją lądową.

Takie suche twierdzenie, mogłoby być mało przekonywujące. Należy jednak uprzytomnić sobie, jaką rolę odegrałaby silna wojenna flota w wypadku jakiegoś zbrojnego konfliktu. Należy zgóry zaznaczyć, że błędne jest, niestety dość rozpowszechnione, mniemanie, jakoby Marynarka Wojenna mogła być przyrównywana do jakiejś, do pewnego stopnia, odmiennej broni i że broń ta jest podczas wojny wykorzystywana przez armję tak, jak naprzykład kawalerja albo czołgi, oraz że okręty są środkami, wykorzystywanemi wyłącznie do obrony jakiegoś odcinka frontu. Odcinka, że tak powiem „mokrego", na którym używa się tego właśnie rodzaju broni, jako dostosowanego do „terenu". Błędem jest to, — co niektórym ludziom niezorjentowanym się zdaje, że okręty stoją lub chodzą przy brzegach bronionego kraju, „odstrzeliwując się" od nieprzyjaciela, i że na tem polega ich zadanie.

Tak nie jest. Przedewszystkiem Marynarka Wojenna nie jest bronią, a armją. Jest ona siłą ruchomą, mającą wielkie zadanie i szerokie horyzonty operacyjne. Jest armją morską, tak jak jest na lądzie armja lądowa. U nas chwilowo nie jest to jeszcze ujęte w ramy pojęć organizacyjnych, ale tłumaczy się to tem, że gdy z niczego zaczęto tworzyć marynarkę, nie można było postawić tak wówczas drobnego organizmu na należyte wyżyny. Zresztą myślano, że znaczenie Marynarki

ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214

ściśle jest związane z ilością kilometrów posiadanego brzegu.

Zaprzyjaźniona i związana z nami sojuszem Francja, inaczej nie nazywa swojej siły zbrojnej, jak siłą, składającą się z „Armée de terre" i „Armée de mer".

Marynarka więc nie jest bronią, lecz jest armją, — armją morską, która tylko łączy się z armją lądową w koncepcjach strategicznych.

Marynarka wojenna ma zadanie całkiem odrębne, walczy w odrębnym terenie, zastosowuje odrębną taktykę i wreszcie sama w sobie posiada różne bronie. Różnemi broniami są już to nawet różne kategorje okrętów, połączonych w zespoły. A więc oddziały okrętów linjowych, których zadaniem jest staczać decydujące walki, oddziały okrętów brzegowej obrony t. zw. monitorów, oddziały krążowników, mających możność krążenia miesiącami po dalekich morzach i niszczenia nieprzyjacielskich sił lub transportów. Dalej oddziały kontrtorpedowców i torpedowców, i wreszcie całkiem odrębną bronią jest broń podwodna z jej podwodnemi łodziami, minami i torpedami. Ma się rozumieć, podobnie jak armji lądowej, nieocenione usługi oddaje armji morskiej potężna współczesna broń — lotnictwo. Tylko dla armji morskiej potrzebne jest lotnictwo specjalne — lotnictwo morskie. Najmłodsza broń, jaką jest broń chemiczna, także ma zastosowanie w armji morskiej.

Jak z tego widać, posiada marynarka wojenna różne rodzaje broni, zupełnie odrębne, albo też równoległe do broni armji lądowej, a więc: artylerję, lotnictwo, broń chemiczną, — i nawet piechotę, która bądź to znajduje się na okrętach, jako przeznaczona dla desantów — bądź, wchodząc do resortu marynarki, stacjonowana jest na wybrzeżu dla pełnienia służby i walki brzegowej w wypadku obcego desantu. Jest więc marynarka wojenna pełnowartościową samodzielną armją morską, stojącą obok armji lądowej i tworzącą niezbędną część składową ogólnej siły zbrojnej państwa.

Jak już wyżej powiedziano, są ludzie, którzy myślą że marynarka jest przeznaczona dla obrony brzegów i że, aby to czynić, wystarczy pływać przy brzegach i odstrzeliwać się od nieprzyjaciela. Ludzie, tak myślący, rozumują w następujący sposób: „Skoro mamy mały brzeg, krótkie wybrzeże — to niepotrzebna jest nam wielka marynarka, wystarczy mała". Od tego błędnego rozumowania już tylko jeden krok do dalszego rozumowania, wręcz zgubnego, gdyż szkodzącego interesom państwa. Skoro ktoś mówi, że dla małego skrawka wybrzeża wystarczy mała flota — znajdą się tacy, co powiedzą, że wogóle można obejść się bez marynarki. I niestety tacy się znajdują. Jakiś rok temu, zaczął pewien przygodny publicysta forsować w prasie myśl, w której udowadniał, że lotnictwo, gazy i artylerja brzegowa, zdołają odeprzeć wszelkie ataki obcej floty, wrazie napadu jej na nasze wybrzeże. Kilkoma rzeczowemi artykułami, napisanemi przez doświadczonych morskich oficerów, zbiło się w prasie te brednie. W rezultacie marynarze nawet byli zadowoleni z niefortunnego występu tego wroga marynarki, gdyż, pisząc artykuł, umieszczony w jednem piśmie, sprowokował zjawienie się kilku artykułów w innych pismach. Przysłużył się więc celom propagandy. Niestety jednak do dziś spotykamy jeszcze ludzi, którzy są zdania, że wystarczy dobrze ufortyfikować wybrzeże — a bezpieczeństwo Polski na morzu będzie zagwarantowane. Cytują oni przytem słowa wielkiego wodza — Napoleona, który powiedział, że „lepsza jest jedna armata na lądzie niż dziesięć na okręcie", lub aforyzm Nelsona o szaleństwie porywania się z okrętami przeciw brzegom. Wprawdzie istotnie podczas wojny światowej mieliśmy przykłady, kiedy flota nie mogła uporać się z dobrze umocnionemi brzegami — (Dardanele, Flandrja) — to jednak nie można z racji tego powiedzieć: Umocnijmy nasze brzegi — a będziemy mieli gwarancję wygrania wojny.

Jest rzeczą pewną, że musimy umocnić nasze brzegi morskie. Im lepiej to zrobimy, tem będzie większa gwarancja bezpieczeństwa naszego tak ważnego ośrodka, jakim jest Gdynia i tem lepiej będą ubezpieczone flanki naszej armji lądowej. Jednak trzeba pamiętać o starej morskiej zasadzie — że „własnego wybrzeża należy bronić za pomocą floty na pełnem morzu". Słynne jest powiedzenie lorda Fishera, odźwierciadlające zresztą angielskie pojmowanie tych spraw: „Granica morska państwa znajduje się nie u własnych, lecz u nieprzyjacielskich brzegów. Flota nasza winna tam być w 5 minut po wypowiedzeniu wojny".

Weźmy przykład z dość odległych czasów — czasów wojny hiszpańsko-amerykańskiej. Otóż silnie uzbrojone brzegi amerykańskie nie oddały ani jednego bodaj wystrzału, gdyż hiszpańska flota, która miała je atakować i forsować, została rozbita przy Sant Jago de Cuba.

— Walka przybrzeżna — albo walka samego brzegu z atakującą flotą jest walką ostateczności, jest to ostatnia faza wojennych zmagań. Jasne musi być dla każdego — że nie jest rzeczą zbyt korzystną godzić się odrazu na dopuszczenie nieprzyjaciela do własnych wybrzeży, i przyjąć na siebie rolę tylko biernej obrony.

Ale przecież to jeszcze nie wszystko. Chodzi nietylko o to, aby obronić wybrzeże, aby nie pozwolić na zbombardowanie miljonowej wartości urządzeń portowych — aby nie dopuścić do wysadzenia desantu, któryby uderzył w plecy wojska lądowe.

Bezpośrednia obrona brzegów, — obrona portów i objektów portowych jest zadaniem ogromnej wagi, — ale to nie jest jeszcze wszystko. Skoro się prowadzi wojnę, to trzeba pamiętać, że należy postępować w myśl zasady, że zwycięża ten, kto bije mocniej i uderza wcześniej. Pojęcie zaś biernej obrony, absolutnie przeczy tej zasadzie. A przecież ten krótki frazes mówi, krzyczy wprost o konieczności aktywnej działalności, i gdzie, jak gdzie — a właśnie w wojnie morskiej zapominanie o tej zasadzie, mści się okrutnie. Natomiast postępującemu zgodnie z nią przynosi niewątpliwie sukcesy.

Otóż, aby nietylko nie dopuścić do wysadzenia przez nieprzyjaciela desantu na naszem wybrzeżu, ale aby nawet nie dopuścić do możliwości zbombardowania naszych portów z odległości — flota nasza musi operować na morzu tam właśnie, w oddali od własnych brzegów, a raczej jak to lord Fisher doradza, przy nieprzyjacielskich brzegach, — szachować nieprzyjaciela stale,

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

zadając mu gwałtowne, szybkie i silne ciosy.

Musimy teraz przejść do sprawy bardzo ważnej, a zupełnie niebranej pod uwagę przez tych ludzi, którzy, mówiąc o obronie kraju, myślą, że wystarczy od strony morza ustawić pewną ilość armat, zdolnych zwalczać napadającą flotę. Należy w tem miejscu wytknąć wielki błąd tym, którzy tak bezkrytycznie i jednostronnie biorą słowa Napoleona,— tak jakby naprawdę tylko chodziło o obronę samego wybrzeża. Z tym podstawowym niejako celem wiąże się cel o kolosalnej doniosłości — sprawa wolności linij komunikacyjnych na morzu. Chodzi o wolność morskich dróg, o zapewnienie swobodnego ruchu dla naszych transportów a o przerwanie linij komunikacyjnych nieprzyjaciela. Chodzi o uniemożliwienie przewozu bądź wojsk nieprzyjacielskich, bądź jakichkolwiek potrzebych mu surowców lub gotowych materjałów wojennych. Dzisiejsze czasy tem się też różnią od czasów napoleońskich, że zużywamy w jednym miesiącu wojny materjałów więcej niż wówczas w okresie kilkuletnim. (C. d. n.)

W. KOSIANOWSKI.

Z Sekcji Marynarki Wojennej L. M. i R.

ODEZWA SEKCJI MARYNARKI WOJENNEJ L. M. i R. — Społeczeństwo nasze wykazuje coraz to żywsze zainteresowanie dziedziną polskiej polityki morskiej. Jednakże ujmuje tę sprawę zwykle tylko pod gospodarczym punktem widzenia.

Niepowodzenie konferencji rozbrojeniowej w Londynie i coraz intensywniejsze zbrojenia morskie naszych sąsiadów, stwarzają dla Polski konieczność posiadania odpowiedniej siły zbrojnej na morzu. Będzie ona gwarancją nietykalności granic, pozwoli na zawieranie korzystnych przymierzy, utoruje drogę banderze handlowej, wzmocni znaczenie mocarstwowe Polski, stać będzie na straży naszej „wolności morskiej", bez której Naród istnieć nie jest w stanie.

Dotychczasowy wysiek naszych organizacyj społecznych, prowadzących propagandę morską, szedł w kierunku stworzenia marynarki handlowej. Dziś jest ona faktem dokonanym. Natomiast nasze wybrzeże, nasze komunikacje morskie pozostają w dalszym ciągu bez obrony.

Dlatego też przy Lidze Morskiej i Rzecznej powstała Sekcja Marynarki Wojennej. Zadaniem jej jest:

1. Wpływać na odnośne czynniki państwowe w celu ustalenia i wykonania potrzebnego nam programu morskiego;
2. poruszać tak na terenie parlamntarnym jaki na łamach prasy wszelki sprawy, związane z rozbudową naszej floty wojennej;
3. Wprowadzić swych przedstawicieli do komisji morskiej Sejmu;
4. stworzyć odnośny fundusz rozbudowy Polskiej Floty Wojennej, którego pierwszem zadaniem będzie ofiarowanie naszej armji morskiej odpowiedniego okrętu szkolnego;
5. stworzyć patronaty nad poszczególnemi okrętami i opiekować się moralnie marynarzami floty wojennej;
6. proawdzić usilną propagandę morską i podtrzymywać stały kontakt między społeczeństwem a flotą.

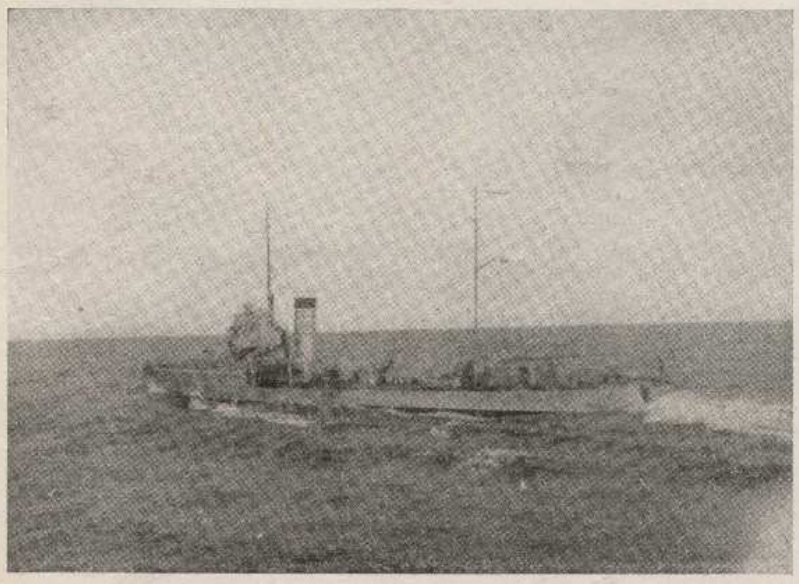
Biuro Sekcji mieści się w lokalu Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej — Warszawa — Królewska 9 m. 6 (tel. 315-88). Telefon kierownika sekcji 34-96 (godz. 14—16).

ODZEW Z ZAGRANICY. — Jest rzeczą charakterystyczną, że wśród Polaków, przebywających na obczyźnie, zrozumienie dla spraw morskich jest stosunkowo znacznie większe niż w kraju. Świadczy to, że wciąż jeszcze jesteśmy narodem nawskroś lądowym, nierozumiejącym korzyści, jakie z morza czerpać można. I dopiero wyjście na szeroki świat poglądy te zmienia.

Od chwili utworzenia sekcji Marynarki Wojennej (przed trzema tygodniami) nie otrzymaliśmy jeszcze ani jednego dowodu zainteresowania, czy sympatji z kraju. Natomiast mnożą się listy od Polaków, przebywających zagranicą. Rywalizują ze sobą obywatele nasi, przebywający we Francji, Włoszech, Niemczech, Anglji. Napływają ofiary i wyrazy sympatji — wszystko z zagranicy. Ostatnio zaś otrzymaliśmy list od p. Eustachego Jaździka ze Splitu w Jugosławji. Oto treść tego listu:

„Stale mieszkając nad morzem Adrjatyckiem w Splicie, oceniam, jakie korzyści ma Jugosławja z drogi morskiej na szeroki świat i jakie korzyści będzie miała nasza Ojczyzna z Bałtyku, — jeżeli wszyscy obywatele zrozumieją i ocenia znaczenie morza dla Państwa Polskiego. Choć tak bardzo oddalony od kraju, śpieszę choć małym datkiem wesprzeć propagandę marynarki wojennej, załączając jednocześnie czek i kilka kratek pocztowych „Jadranska Straża" z okrętami jugosłowiańskiej, floty prosząc o wysłanie podobnych z naszemi okrętami. Mam nadzieję doczekania się w porcie adrjatyckim Split naszych okrętów handlowych a pewny jestem, że niezadługo eskadra polskiej marynarki wojennej przybędzie w gościnę na Adrjatyk, jak to było z oddziałem floty niemieckiej".

Niestety, — jeśli w społeczeństwie naszem nie obudzi się wreszcie właściwe zrozumienie, czem jest dla narodu flota wojenna, p. Jaździk długo jeszcze oczekiwać będzie wizyty floty polskiej na jugosłowiańskich wodach. Oby więc te proste słowa, będące odzwierciadleniem myśli trzeźwego patrjoty, nie padły w próżnię, a zbudziły wewnątrz kraju szerokie echo. **Budujmy flotę wojenną! i Polska na morze!** — oto hasła chwili dzisiejszej. Wszystkie pisma prosimy o przedruk niniejszej notatki



Torpedowiec O. R. P. „Krakowiak".

„ISKRA" NA WYSPACH KANARYJSKICH. — O. R P. „Iskra", żaglowiec szkolny marynarki wojennej, przybył w dniu 10 czerwca r. b. do Las Palmas na wyspy Kanaryjskie, skąd po kilkudniowym pobycie odpłynie do St. Jago na wyspę Kubę. O. R. P. „Iskra", dowodzony przez kpt. De Waldena, ma na pokładzie 22 podchorążych młodszego kursu szkoły podchorążych marynarki wojennej w Toruniu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

KRONIKA

GDYNIA I WYBRZEŻE

RUCH PORTOWY GDYNI W KWIETNIU. — W miesiącu kwietniu zawinęło do portu 140 statków o pojemności 126.027 netto ton rej., przywożąc 27.189.9 ton różnych ładunków (w marcu 139 statków o poj. 128.358 n. t. r. z ładunkiem 29.494 ton). Na ładunek przywieziony m. in. składały się 10.389.3 ton złomu żelaznego z Gandawy i Mariager, 315,2 t. żelaza z Antwerpji, 15.342.1 t. ryżu niełuskanego z Rangoonu, 400 t. kamienia brukowego z Malmaus i Lysekil i 543,3 t. drobnicy z Londynu i Rygi.

Opuściło port 141 statków o pojemności 125.607 netto ton rejestrowych, wywożąc 212.984.8 ton różnego ładunku. (W marcu: 130 statków o poj. 127.686 ton z ład. 200.608 ton). Na ładunek wywieziony złożyło się: 196.625 ton węgla eksportowego (z czego 91.773.5 t. do Szwecji, 41.224 t. do Danji, 31.482 t. do Finlandji i 12.885 t. do Łotwy), 9.873.5 t. węgla statkowego, 397,5 t. ryżu polerowanego do Amsterdamu, 303.1 ton mąki ryżowej do Oslo, 3.533.3 t. cukru do Hull i Sztokholmu, 143.9 t. celulozy do Londynu, 1.933.3 wytłoków buraczanych do Nowego Jorku, 167.8 ton drobnicy do Rygi.

Obrót ogólny w kwietniu wyniósł 240.174.7 ton towarów, 1780 worków poczty amerykańskiej i 598 pasażerów.

Z PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ. — Od dnia 1 do 10 maja odbywały się w Państwowej Szkole Morskiej egzaminy państwowe dla kończących w roku bieżącym teoretyczny kurs nauk.

Do egzaminów przystąpiło: na wydziale nawigacyjnym 26 uczniów i 2 eksternistów, na wydziale mechanicznym 18 uczniów i 3 eksternistów.

Na podstawie wyniku piśmiennych i ustnych egzaminów uzyskali absolutorjum następujący uczniowie: Na wydziale nawigacyjnym — Balczunas Wiktor, Borakowski Henryk, Cielewicz Romuald, Godecki Jan, Dybek Tadeusz, Fidosz Ludwik, Gostomski Adam, Gładysz Bronisław, Gubała Bronisław, Jasicki Tadeusz, Karśnicki Tadeusz, Kotwica Stefan, Lekki Władysław, Łukawiecki Edward, Majewski Leopold, Modzelewski Stanisław, Neuman Władysław, Niejołow Aleksander, Ostapowicz Kazimierz, Pełka Antoni, Poinc Witold, Rembowski Kazimierz, Rybiański Zbigniew, Szczypiorski Kazimierz, Szudziński Franciszek. Eksterniści Góra Zygmunt i Jędrzejewski Bohdan złożyli egzaminy z wynikiem dodatnim.

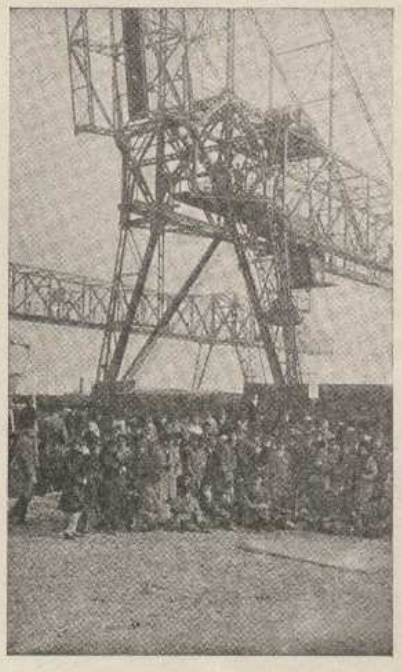
Na wydziale mechanicznym: Bastrzycki Bronisław, Góral Józef, Gwiazda Stanisław, Jastrzębski Zygmunt, Lech Franciszek, Pieńkowski Jerzy, Perzanowski Jerzy, Słowikowski Wiktor, Szozda Bolesław, Zwaliński Wiktor. Z eksternistów Tumiłowicz Leon złożył egzaminy z wynikiem dodatnim.

Egzaminy praktyczne, po których złożeniu uczniowie otrzymają świadectwa ukończenia Szkoły, odbędą się w październiku, po zakończeniu letniej praktyki. Do egzaminów tych poza uczniami wymienionymi dopuszczeni zostali: Nowicki Juljusz na wydziale nawigacyjnym, Kasprzak Stanisław, Nikitin Henryk, Nowosielski Jan, Stanisak Mieczysław, Wejtko Jan oraz eksternista Glibowski Czesław — na wydziale mechanicznym.

Po ukończeniu egzaminów uczniowie wydziału nawigacyjnego odpłynęli w dn. 14 maja na starym statku szkolnym „Lwów" do Nakskov, gdzie zostaną zaokrętowani dla odbycia letniej praktyki na nowym statku szkolnym „Dar Pomorza". Statek ten uda się się w pierwszą podróż swą do Gdyni, dokąd przybędzie w połowie czerwca. Po krótkim postoju „Dar Pomorza" uda się w podróż na zachód, przyczem ma zawinąć również do Guillvince, w pobliżu którego omal nie uległ katastrofie podczas holowania go z St. Nazaire do Nakskov.

Uczniowie wydziału mechanicznego odbędą praktykę, I kurs na statkach przybrzeżnych, II kurs na statkach „Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego" i P. P. „Żegluga Polska" oraz w warsztatach Marynarki Wojennej w Gdyni i na Stoczni Gdyńskiej, III kurs — na statkach „Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego".

W związku z przeniesieniem Szkoły do Gdyni, Dyrekcja Szkoły rozpoczęła urzędowanie w nowym gmachu w dniu 27 maja.



Wycieczka bydgoskiego Liceum Handlowego w Gdyni.

ZAPISY DO INSTYTUTU HANDLU MORSKIEGO I TECHNIKI PORTOWEJ W GDYNI. — Towarzystwo Szkoły Handlu Morskiego i Techniki Portowej w Gdyni, rozpoczęło zapisy kandydatów na kurs pierwszy Instytutu Handlu Morskiego i Techniki Portowej w Gdyni, który jest uczelnią, należącą do kategorji średnich szkół zawodowych typu wyższego.

Instytut posiada trzy wydziały: **eksportowo-importowy, bankowy i budowlano-drogowy.** Nauka trwa trzy lata (sześć semestrów).

Kandydaci, zgłaszający się do Instytutu, muszą posiadać nie mniej niż 16 lat oraz muszą złożyć świadectwa ukończenia sześciu klas średniego zakładu ogólnokształcącego, względnie pełnej szkoły wydziałowej, lub szkoły, zawodowej, uznanej za odpowiednią przez Ministerstwo W. R. i O. P. Słuchacze po ukończeniu pełnego Kursu nauki i złożeniu egzaminu końcowego otrzymują dyplom ukończenia Instytutu. Dwa pierwsze semestry tworzą cykl zakończony — ogólno handlowy i uprawniają do otrzymania świadectwa ukończenia jednorocznej Szkoły przysposobienia handlowego. Do Instytutu będą przyjmowani także słuchacze wolni.

Kandydaci zgłaszający się do Instytutu muszą składać podania na imię Dyrektora Instytutu od 10 września r. b.

Do podań należy dołączyć: 1. Świadectwo przynależności do Państwa Polskiego lub do Wolnego Miasta Gdańska; 2. Życiorys własnoręcznie napisany; 3. Świadectwo szkolne; 4. Metrykę urodzenia oraz 5. Dwie fotografje z ostatniej doby.

Opłaty za naukę w Instytucie wynoszą: wpisowe 5 zł., czesne 30 zł. miesięcznie i opłata na doraźne pomoce naukowe 10 zł. miesięcznie. Wstępne egzaminy odbędą się 11 i 12 września. Początek zajęć w Instytucie — 15-go września.

Szczegółowe informacje o organizacji Instytutu można otrzymać: a) w sekretarjacie Instytutu — Gdynia, Szosa Gdańska; b) w Dyrekcji P. Szkoły Przemysłowej w Bydgoszczy — Bydgoszcz, ul. Św. Trójcy 11.

Podania o przyjęcie do Instytutu należy przesyłać do sekretarjatu Instytutu (Gdynia, Szosa Gdańska).

Towarzystwo Szkoły Handlu Morskiego i Techniki Portowej w Gdyni pozostaje pod Wysokim Protektoratem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.

LINJA KOLEJOWA GÓRNY ŚLĄSK—GDYNIA.— Ministerstwo Komunikacji ustaliło datę częściowego otwarcia ru-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

chu na budującej się magistrali kolejowej Górny Śląsk — Gdynia na 15 listopada r. b. W dniu tym oddane mają być do użytku odcinki: Nowe Herby — Zduńska Wola i Bydgoszcz — Gdynia.

Na odcinku Nowe Herby — Zduńska Wola ukończono dotychczas 85% robót ziemnych i 83% mostów i przepustów. Rozpoczęto już również układanie szyn od strony stacji Nowe Herby. Budowa stacyjnych budynków ma być rozpoczęta w dniach najbliższych.

Na odcinku północnym, Bydgoszcz—Gdynia, roboty są bardziej zaawansowane. Szyny są ułożone już prawie na całej długości odcinka (90%) i 30% budynków stacyjnych znajduje się już pod dachem.

PRZYWÓZ ZŁOMU ŻELAZNEGO DO GDYNI w ostatnich czasach wzmógł się bardzo. Obecnie przybywa do Gdyni miesięcznie około 30.000 ton złomu. We wtorek, 13 maja, weszło do portu gdyńskiego 7 statków ze złomem żelaznym z Londynu i z Gandawy.

OTWARCIE KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ GDYNIA — KONSTANCA. — Od 15 maja uruchomiona została bezpośrednia komunikacja kolejowa między Gdynią a Konstancą nad morzem Czarnem. Pociąg przebiega przestrzeń 2.123 kilometrów w ciągu 50 godzin szlakiem Poznań — Kraków — Lwów — Bukareszt.

BANDERA POLSKA JUŻ NA TRZECIEM MIEJSCU W GDYNI.—W pierwszym kwartale 1930 r. wśród statków, które zawinęły do Gdyni, bandera polska stoi już na trzeciem miejscu z 46.971 t. r. n. Pierwsze miejsce nadal zajmuje bandera szwedzka (102.931 t. r. n.), drugie zaś niemiecka (69.549 t. r. n.). Na czwartem miejscu stoi bandera amerykańska (43.125 t. r. n.).

DOM MARYNARZA SZWEDZKIEGO W GDYNI. — W Gdyni w lokalu Centrali Prowiantowej założony został ostatnio szwedzki klub marynarski, który ma za zadanie opiekę kulturalną nad marynarzami statków szwedzkich, zawijających do Gdyni. Lokal klubu składa się z 3 pokoi. Na czele klubu stoi pastor szwedzki z Gdańska. Klub powstał z inicjatywy i przy pomocy dyrektora N. Korzóna, konsula szwedzkiego w Gdyni.

DOBRE POŁOWY NA PEŁNEM MORZU. — W ostatnich dniach 2 kutry motorowe rybaków polskich udały się na połów flonder na północ od Bornholmu. Po kilkudniowej nieobecności i po 2 dniach właściwych połowów powróciły one do domu, przywożąc po 1.000 kg. zgórą ryby każdy, wartości około 700 złotych.

KOLONJA ROBOTNICZA W GDYNI. — Z domeny państwowej Witomino, będącej przedmieściem Gdyni, wydzielono 200 parcel od kolonję robotniczą. Starostwo grodzkie w porozumieniu z kierownictwem budowy domków czteroizbowych zajmie się budową tej kolonji, przeznaczonj w pierwszym rzędzie dla robotników ekmitowanych z dzielnicy portowej. Przy każdym domku będzie ogródek. Kolonja ta stworzy warunki życia o wiele lepsze, niż w dotychczasowej dzielnicy portowej.

PODNIESIENIE BANDERY I CHRZEST S. S. „DAR POMORZA". — W auli Urzędu Wojewódzkiego w Toruniu odbyło się w dniu 22 maja plenarne zebranie Woj. Komitetu Dziesięciolecia Niepodległości na którem między innemi poinformowano zebranych, że uroczysty chrzest i podniesienie bandery na statku „Dar Pomorza" nastąpi w Gdyni w dniu 6 lipca b. r.

ZWIĘKSZENIE POLICJI PORTOWEJ. — Wobec ciągłych kradzieży węgla z wagonów, gdyska policja portowa została zwiększona do liczby 23 osób. Policja ta ma specjalne umundurowanie, zbliżone do stroju marynarzy i podlega kapitanowi portu.

BUDOWA DRÓG W PORCIE GDYŃSKIM. — Kierownictwo budowy portu przystępuje do budowy dróg w porcie, które będą łączyć rozdzielone baseny oraz magazyny portowe z miastem.

ANTYPOLSKA PROPAGANDA PRASY NIEMIECKIEJ. — W obozie emigracyjnym w Wejherowie zdarzyło się przed niedawnym czasem kilka wypadków odry wśród dzieci. Fakt powyższy jest całkiem zrozumiały, tembardziej, że do obozu przybywają rodziny z najbardziej nawet odległych zakątków kraju. Oczywiście władze sanitarne obozu poczyniły odpowiednie zabiegi, które nietylko wykluczyły dalsze rozpowszechnianie się choroby, ale ją w zarodku zlikwidowały. Nieliczne te wypadki wystarczyły zupełnie szowinistycznej prasie niemieckiej do kolportowania wiadomościami o rzekomej „epidemji" w obozie wejherowskim, oraz o rzekomem przeniesieniu tej choroby na okręty Polskiego Transatlantyckiego Tow. Okrętowego. Te wyssane z palca plotki świadczą, jak baczną uwagę zwracają nasi sąsiedzi z zachodu na fakt zorganizowania polskiej linji okrętowej Gdynia — Ameryka. Przypominamy przy tej okazji, że swego czasu, gdy zarysowywała się ewentualność nawiązania normalnych stosunków handlowych między Polską, a Rzeszą, natychmiast niemieckie linje okrętowe zwróciły się do Urzędu Emigracyjnego z prośbą o przyznanie im koncesyj na przewóz polskich emigrantów. Oczywiście, w tych warunkach fakt zawiązania Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego Linja Gdynia — Ameryka stał się poważną zaporą dla niemickich apetytów. Oto prawdziwe źródło plotek o „epidemji" w Wejherowie.

GDAŃSK.

POLSKIE BIURO INFORMACYJNE DO SPRAW WYCIECZKOWYCH. — Gmina polska w Gdańsku otwiera w najbliższych dniach biuro informacyjne do spraw wycieczkowych i turystycznych, które udzielać będzie bezpłatnie wszystkim przybywającym do do Gdańska wycieczkom polskim wszelkich potrzebnych informacyj, dostarczać przewodników i kwater, załatwiać formalności paszportowe u władz polskich, gdańskich i zagranicznych. Biuro informacyjne gminy polskiej w Gdańsku przyjmuje też zamówienia na udział w wycieczkach zagranicznych na statkach Żeglugi Polskiej i sprzedaje bilety na przejazd statkami żeglugi przybrzeżnej. Wszystkie zapytania należy kierować pod adresem: Biuro Informacyjne Gminy Polskiej w Gdańsku Dworzec Główny

EMIGRACJA PRZEZ GDAŃSK. — Od stycznia do kwietnia r. b. wyjechało przez Gdańsk do Nowego Yorku 2.172 emigrantów. Przez Gdańsk — Londyn wyemigrowało w tym czasie 6.832 emigrantów, przez Gdańsk — Hull 1.323 i przez Gdańsk — Kopenhagę 1.514. Razem liczba emigrantów którzy wyjechali przez Gdańsk w ciągu 4 pierwszych miesięcy wynosi 11.841 osób.

LITWA

TRAKTAT HANDLOWY I ŻEGLUGOWY Z JAPONJĄ. — Dnia 2 maja r. b. podpisany został w Berlinie traktat handlowy i żeglugowy między Litwą a Japonją. Traktat podpisali: poseł Litwy w Berlinie Sidzikauskas i poseł Japonji — Nagoka.

ROZBUDOWA PORTU W KŁAJPEDZIE. — Dnia 12 maja upłynął termin składania ofert na wykonanie robót koło rozbudowy portu w Kłajpedzie. W związku z tem odbyło się w Ministerstwie Komunikacji w Kownie posiedzenie specjalnej komisji, która zajęła się zbadaniem ofert, złożonych przez 60 firm. Prace komisji potrwają prawdopodobnie kilka tygodni. Przy wyborze odpowiedniej oferty odgrywać będzie rolę nietylko wysokość ceny robot, ale także i warunki kredytowe, udzielane przez daną firmę.

Całość robót w Kłajpedzie będzie kosztowała według prowizorycznego kosztorysu około 9 miljonów litów. Jedną trzecią prac wykona rząd we własnym zakresie, na co wstawiono już w bieżącym budżecie 1,5 milj. litów. Koszty robót, które będą oddane firmom prywatnym z przetargu wyniosą ogółem 5,8 milj. litów.

Jak słychać z miarodajnej strony, już dzisiaj największe szanse na uzyskanie robót ma firma Hojgard et Schulz.

ŁOTWA

PRZEBUDOWA PORTU W LIBAWIE. — Środkowe i północne wejścia do portu zostały obecnie już tak dalece oczyszczone z zatopionych statków, że głębokość pierwszego wynosi 30 stóp. drugiego zaś 27 stóp. Dochód osiągnięty ze sprzedaży wydobytego złomu nietylko pokrył koszty wydobycia, ale dał jeszcze 20.000 łatów czystego zysku.

Przy bagrowaniu szlaku żeglownego na wewnętrznej redzie portu natknięto się na kamienie, które obecnie wydobywane są przy pomocy nurków.

Pozatem odnawiane są poszczególne części nabrzeży portowych.

RADJOSTACJA NADAWCZA NA PŁYWAJĄCEJ LATARNI MORSKIEJ LYSERORT. — Departament Morski

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

udzielił w tych dniach warsztatom głównym Departamentu Poczt zamówienia na ustawienie w jak najkrótszym czasie radjostacji nadawczej na pływającej latarni morskiej Lyserort. Nowa radjostacja będzie mogła rozpocząć swą służbę za 2—3 miesiące. Będzie ona przekazywała statkom, znajdującym się na morzu, różne wiadomości hydrograficzne, meteorologiczne i t. p.

ESTONJA.

FLOTA HANDLOWA ESTONJI NA 1-go STYCZNIA 1930 ROKU. — Estońska flota handlowa liczyła z początkiem roku 48 parowców z 29.982 t. r. n. pojemności ładunkowej, 45 motorowców z 5.171 t. r. n. i 249 żaglowców z 10.000 t. r. n. ładowności. Tonaż estoński wzrósł w ostatnim roku (1929) o 8.557 t. r. n., wynosząc obecnie 48.157 t. r. n. Flota estońska jest obecnie jednak jeszcze mniejsza niż polska i prawie 4-krotnie ustępuje flocie łotewskiej.

FINLANDJA

ZNIŻKA OPŁAT PORTOWYCH DLA STATKÓW TURYSTYCZNYCH W HELSINGFORSIE. — Dyrekcja portu w Helsingforsie na skutek petycji miejscowej izby handlowej zniżyła do połowy opłaty portowe dla statków turystycznych.

NORWEGJA

POŻYCZKI PAŃSTWOWE NA BUDOWĘ STATKÓW. — Na stoczniach angielskich znajduje się w chwili obecnej w budowie 295.000 ton różnych statków dla norweskiej floty handlowej, na stoczniach norweskich zaś 39.393 t. Państwo udzieliło dotychczas z t. zw. „Statens Skibsfonds" pożyczek na budowę 19 statków w łącznej wysokości 3.300.000 kr. Pożyczki państwowe udzielane są na 5 lat i oprocentowane są w stosunku 5 i pół proc. rocznie.

LUKSUSOWY JACHT EGIPSKI „NASPERWER", który przed rokiem wyrzucony został na brzeg i następnie zatonął w fjordzie Trondhjem, został obecnie wydobyty i sprzedany na szmelc za 70.000 kr.

FRANCJA

PROJEKT KANAŁU Z MORZA ŚRÓDZIEMNEGO DO ZATOKI BISKAJSKIEJ. — Od czasu ostatniej katastrofalnej powodzi we Francji południowej odżył na nowo projekt z przed 50 lat przekopania kanału z morza Śródziemnego do zatoki Biskajskiej. Kanał ten mierzyłby w linji powietrznej ponad 400 km. długości i przechodziłby przez tereny, nawiedzane powodziami. Przekopanie kanału uchroniłoby tereny te od katastrof tego rodzaju, jak katastrofa ostatnia. Zaoszczędziłoby to pozatem statków handlowym, jak i wojennym 1.800 km. drogi, jaką muszą dzisiaj przebywać, przechodząc na morze Śródziemne przez Gibraltar.

PERU

PAŃSTWOWA FLOTA HANDLOWA W PERU. — Rząd peruwiański przejął tow. okr. „Cia Peruana de Vapores", które znajdowało się od dłuższego czasu w trudnościach płatniczych i prowadzić je będzie obecnie we własnym zakresie. Administrację przedsiębiorstwa powierzono władzom celnym. Flota przedsiębiorstwa składa się z 7 parowców o łącznej pojemności 40.000 ton brutto. 5 statków ma ponad 20 lat wieku, 2 zaś ponad 30.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

DZIAŁ OFICJALNY L·M i RZ·

ODROCZENIE ZJAZDU MORSKIEGO W GDAŃSKU.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Rzecznej zawiadamia, że projektowany na 20—22 czerwca r. b. Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Morski w Gdańsku z przyczyn wyższych, niezależnych, od naczelnych organów Ligi Morskiej i Rzecznej musi ulec odroczeniu.

Nowy termin zjazdu zostanie później podany do wiadomości.

SEKCJA MARYNARKI WOJENNEJ.— Przy Zarządzie Głównym powstała Sekcja Marynarki Wojennej. W skład jej wchodzą: pp. Komandor Czeczott, Redaktor W. Gebethner, Inż. J. Ginsbert (kierownik). Inż. St. de Holtorp, Mgr. Inż. B. Krzywiec (zastępca kierownika i sekretarz).

SCHRONISKO L. M. i R. W GDYNI.— Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej w Gdyni zawiadomił Zarząd Główny, że wobec zbliżającego się sezonu wycieczkowego przystępuje do stworzenia prowizorycznego schroniska, przyczem w planie działalności Oddziału leży ewentualne przystąpienie do budowy schroniska stałego.

NOWOZATWIERDZONE ODDZIAŁY. — W myśl uchwały Zarządu Głównego z dn. 4 listopada 1927 r. zostały zalegalizowane oddziały:

1) **W Samborze.** Na zebraniu organizacyjnem z dn. 13.4 r. b. został powołany do życia Oddział w Samborze. Do Zarządu Oddziału wybrano p. p.: Prof. Edwarda Ekerta — prezes, Romana Przezwańskigo — skarbnik, Stanisława Czwakiela — sekretarz, Romana Kowaliczko — gospodarz.

2) **W Gródku Jagiellońskim.** Na zebraniu organiazcyjnem z dn. 1.4 r. b. został powołany do życia Oddział w Gródku Jagiellońskim. Do Zarządu Oddziału zostali wybrani p. p.: Bodnar — prezes, Przednówek — wiceprezes, Maruszczak — sekretarz, Bażant — skarbnik. Członkowie Zarządu p. p.: Kaniowski, Kleeberg, Wojtulewski, Smagowicz, A. Zieliński. Komisja Rewizyjna p. p.: Le Bouton, Unolt i Krysowski.

Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW. — Na Walnem Zebraniu **Oddziału w Lublinie** dn. 12.4 r. b. wybrano nowy Zarząd w składzie następującym p. p. Mec. Franciszek Stoch — przewodniczący, Dyr. Jawdiga Sasorska — wiceprzewodnicząca, Bolesław Sałyga — sekretarz. Marja Żurawska — skarbnik. Członkowie Zarządu p. p.: Sędzia Ignacy Beski, Senator Saturnin Osiński, Stanisław Jaroszyński, Jan Różycki.

Na Walnem Zebraniu **Oddziału w Łodzi** dn. 31 marca r. b. wybrano nowy Zarząd w składzie następującym p. p.: ppłk. Witold Walicki — prezes, Dr. Władysław Puchalski — wiceprezes, Sędzia Wilecki Marceli — wiceprezes, Mr. Wacław Hildebrand — sekretarz, Leon Ruprecht — skarbnik, ppłk. Adam Haberling — członek prezydjum, Stanisław Burjanowski, Roman Lewandowski, Dyr. Wawrzyniec Kornacki, Henryk Dąbrowski. Zastępcy p. p.: Mjr. Schirmer, Feliks Świeczka, Bela Świeczkówna, Olga Oberfeltowa, Dyr. Bolesław Gorczyński. Komisja rewizyjna p. p.: Mec Antoni Żelazowski, Inż. Paweł Michałkiewicz, Zygmunt Kupke, Dyr. Józef Konrad Targowski.

Na Walnem Zebraniu **Oddziału w Łasku** dn. 27 października 1929 r. wybrano nowy Zarząd w składzie następującym p. p.: Józef Wojtacki, Andrzej Mazur, Franciszek Strzelczyk, Antoni Stegliński, Ludwik Saniewski. Komisja Rewizyjna p. p.: Stanisław Szymański, Ireneusz Bartoszewski i Paweł Gajewski

Na Walnem Zebraniu **Oddziału w Gdyni** dn 21 kwietnia 1930 r. wybrano nowy Zarząd w składzie następującym p. p.: Konsul K. Głuchowski — prezes, Dyr. Sielużycki, Marja Janicka, Wacław Listopad, Koselnik, Kazimierowicz, Kalkstein, Franciszek Łyp, Szymański. Komisja Rewizyjna p. p.: Dyr. Berger, Ref. Kowalski, Buczkowski.

WYCIECZKA DO JUGOSŁAWII. — Rada Okręgowa Ligi M. i Rz. Okręgu Zagłębia Węglowego organizuje 4-tygodniową wycieczkę reprezentacyjną

członków Ligi do Jugosławji, celem odwiedzenia pokrewnej Lidze organizacji Jugosłowiańskiej „Jadranska Straża".

Wycieczka obejmuje w swym programie zwiedzenie ważniejszych ośrodków kulturalnych i zabytków Jugosławji i portów adrjatyckich oraz kilkotygodniowy pobyt nad Adrjatykiem.

Wyjazd wycieczki nastąpi z Katowic dnia 2 sierpnia b. r.

Koszty wycieczki, obejmujące bilet kolejowy II-giej klasy, wyżywienie w drodze i w czasie pobytu w Jugosławji, mieszkanie i paszport z wizami, wynoszą zł. 955.

Zgłoszenia na wycieczkę przyjmuje Sekretarjat Rady Okręg. Ligi M. i Rz. Zagł. Węgl. — Katowice ,ul. Plebiscytowa 1 ze względu na ograniczoną ilość uczestników, tylko do dnia 15 czerwca b. r. po uprzednim wpłaceniu zaliczki w wysokości zł. 200 do 15 czerwca b. r. Całkowita należność za udział w wycieczce winna być uiszczona do dnia 5 lipca b. r.

Do zgłoszenia na wycieczkę należy dołączyć dwie fotografje wymiaru 3 i pół x 4 cm. niezbędne do uzyskania wizy zbiorowej.

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

„Kronika o polskiem morzu".—Dzieje walk, zwycięstw i pracy, 1920—1930. Cena zł. 25, z przesyłką zł. 28.

Nakładem Tygodnika „Polska Gospodarcza" ukazała się z okazji przypadającej w roku bieżącym dziesiątej rocznicy odzyskania przez Polskę dostępu do morza, zbiorowa praca 30 autorów, oświetlająca gruntownie i wszechstronnie zagadnienie morza w Polsce. Książka, wydana bardzo starannie w formacie albumowym i zawierająca szereg pięknych ilustracyj, będzie prawdziwą ozdobą bibljoteki każdego kulturalnego Polaka.

Przeciw Propagandzie Korytarzowej. (Praca zbiorowa pod redakcją Józefa Borowika), Toruń 1930, str. 163 VII. Skład główny Gebethner i Wolff w Warszawie. Cena egz. 10 zł.

W tych dniach ukazał się nakładem Instytutu Bałtyckiego w Toruniu obszerny tom p. t. *„Przeciw Propagandzie Korytarzowej"*, jako praca zbiorowa 9 autorów pod redakcją p. Józefa Borowika, Dyrektora Instytutu. Tom ten stanowi część drugą wykładów, wygłoszonych w styczniu b. r. na Kursie Akademickim dla Publicystów i Dziennikarzy w Toruniu i zawiera na wstępie przemówienie p. H. Strassburgera p. t. „Nauka, polityka i prasa" ujmujące w tych 3 zasadniczych punktach sprawę obrony naszego dostępu do morza. Na dalszą treść tomu składają się cenne prace profesorów: J. Kostrzewskiego, A. Fischera i M. Rudnickiego, odpierające na podstawie źródłowych argumentów z dziedziny prehistorji, językoznawstwa i etnografji bezpodstawne pretensje Niemców w sprawie przynależności Pomorza. Dalej znajdujemy ogromnie ciekawe referaty pp.: K. Smogorzewskiego, E. Rueckera, T. Marskiego i T. Bierowskiego, omawiające szczegółowo organizację prasy i działalność instytutów naukowych w Niemczech na terenie propagandowym. W uzupełnieniu umieszczony jest obszerny spis niemieckich czasopism politycznych Prus Wschodnich i Wojew. Pomorskiego.

„Przeciw Propagandzie Korytarzowej" jest niewątpliwie cennym podręcznikiem dla wszystkich interesujących się zagadnieniem obrony Pomorza.

Wiadomości Służby Geograficznej. Zeszyt 1—2. Str. 184 z licznemi schematami i mapkami + Wiadomości Żeglarskie. Warszawa. 1929.

Z pewnem opóźnieniem ukazał się podwójny zeszyt „Wiadomości Służby Geograficznej". Przedstawia się on, jak zawsze, nader interesująco i starannie. Pomiędzy innemi artykułami zwracają uwagę prace: kpt. inż. Jana Czarnoty o założeniu i wykonaniu podstaw geodezyjnych w Polsce, dr. Adama Gadomskiego o jurze krakowskiej, płk. wojsk francuskich Edwarda de Martonne o pracach geograficznych w Zachodniej Afryce Francuskiej. Ciekawe jest wspomnienie historyczne kpt. Stanisława Babińskiego o Polskiej Instrukcji Mierniczej z 1839 r. Całość uzupełniają wiadomości geograficzno-geodezyjne z zagranicy i z kraju, sprawozdania, katalog książek, wydanych w języku polskim i w językach obcych w ostatnich latach z dziedziny geografji, geologji, geodezji i hydrografji, oraz redagowane przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej „Wiadomości Żeglarskie", wśród których rzuca się w oczy doskonały przezroczysty szkic portu w Gdyni z podaniem świateł orjentacyjnych. Podają też „Wiadomości Służby Geograficznej" krótkie wspomnienie o ś. p. gen. Mikołaju Kowal-Niedźwieckim, wybitnym astronomie i geodecie, który kierował Sekcją Pomiarów Długości i Czasu w Gł. Urz. Miar i zmarł we wrześniu r. ub.

inż. W. Hubert, kpt. mar. w. s. s.

Gdynia i Morze Polskie. — Osiem kompozycyj barwnych Wacława Żaboklickiego. Teksty Stefana Żeromskiego. Wydał Jakób Mortkowicz.

Ukazał się w handlu księgarskim piękny album, zawierający osiem prac malarskich Wacława Żaboklickiego z Gdyni i z wybrzeża. Szczęśliwy był pomysł zilustrowania i objaśnienia tych kompozycyj wersetami z Żeromskiego „Międzymorza" i „Wiatru od morza", dwóch arcydzieł naszej literatury, polskiemu morzu poświęconych. Teksty te oraz barwne plansze tworzą piękną, harmonijną całość. Album wydany jest bardzo starannie. Na tle dzisiejszej szarzyzny w ruchu księgarskim, odbija się nader korzystnie.

FRANCUSKA SP. AKC.
PRZEMYSŁU WŁÓKIENNICZEGO
Société Anonyme d'Industrie Textile
CZĘSTOCHOWA.
8061-554-VI.

TOWARZYSTWO AKCYJNE
FABRYKI SZKŁA
DAWNIEJ
S, REICH i S-ka
ZAWIERCIE.
8079-552-VI.

ZAKŁAD WAPIENNY
W. KANIGOWSKI
RUDNIKI, KOŁO CZĘSTOCHOWY.
ROK ZAŁOŻENIA 1883.
8068-551-VI.

Fabryka Bieli Cynkowej
i Huta Cynkowa „Leontyna"
B. i J. INWALD, Będzin.
8073—561—VI.

PSY wszystkich ras (tresowane): salonowe, myśliwskie, policyjne, owczarskie, stróże znakomite do will, osiedli fabrycznych i t. d. oraz KOTY rasowe poleca światowej sławy firma: „CANISPORT", Kraków, Warszawska 17. Na odpowiedź załączyć znaczek pocztowy za 50 groszy.
524—V—VI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

CZĘSTOCHOWSKIE ZAKŁADY WYROBÓW WŁÓKIENNICZYCH

„STRADOM" Sp. Akc.

Warszawa, ulica Moniuszki 2. Tel. 19-35 i 204-91.

Adres telegr.: STRADOM, Warszawa. **Wielki medal złoty na P. W. K.**

WYROBY JUTOWE: worki: do cukru, zboża, soli, mąki, cementu i t. p. Sienniki, wsypy, płótna: filtracyjne, tapicerskie, do opakowania i t. p. Wańtuchy, przędza jutowa.

WYROBY LNIANE: przędza, dratwa, nici, tkaniny surowe, płótna filtracyjne i t. p.

WYROBY KONOPNE: przędza, przędza na sieci, szpagat zwykły i z konopi włoskich wszelkiej grubości, tkaniny, płótna filtracyjne, brezentowe i t. p.

807 -569-VI.

WILHELM BRASS I SYNOWIE

CZĘSTOCHOWA

Farbiarnia przędzy bawełnianej na kolor turecko czerwony, czarny oksydowany, wszelkie kolory trwałe, oraz merceryzacja i farbowanie :-: :-: :-: pończoch :-: :-: :-:

FABRYKA EGZYSTUJE OD R. 1880

TELEFON 307. Adres telegr. „BRASS".

8063-556-VI.

Fabryka Wyrobów Lnianych „LEWLEN"

TKALNIA — BIELARNIA — APRETURA

w Częstochowie, ul. Przechodnia 9-13

Telefony: 500 i 481.

Płótna lniane, ręcznikowe, obrusowe i prześcieradłowe. Płótno bielone i kremowe. Płótna sztywne lniane, jutowe i vigonowe. Taśmy tapicerskie jutowe i przędzalnicze. Wszelkie płótna lniane dla celów przemysłowych.

8062 555-VI.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE LA FABRIQUE DE CHAPEAUX

à CZENSTOCHOVA.

TOWARZYSTWO AKCYJNE

FABRYKI KAPELUSZY

W CZĘSTOCHOWIE

TELEFON № 121.

Adres telegraf.: „CHAPEAU", CZĘSTOCHOWA

WYRÓB KAPELUSZY WEŁNIANYCH NAJNOWSZYCH FASONÓW oraz SZTUMPÓW DAMSKICH i MĘSKICH we wszystkich gatunkach i kolorach.

FABRYKA EGZYSTUJE OD 1900 R.

8064-5 7 VI.

SPÓŁKA AKCYJNA

GNASZYŃSKIEJ MANUFAKTURY

w Gnaszynie pod Częstochową

Adres dla listów: Częstochowa, sk. poczt. 116

Adres dla depesz: „Gnajuta" Częstochowa

PRZEDMIOTY WYTWÓRCZOŚCI:

WORKI JUTOWE DO OPAKOWANIA MĄKI, ZBOŻA, CUKRU, NASION, CHEMIKALJI etc.
PŁÓTNA OPAKUNKOWE I FILTRACYJNE.
WORKI KONOPNE I LNIANE.
SIENNIKI KONOPNE I LNIANE.
PRZĘDZA JUTOWA OD NAJGRUBSZYCH DO NAJCIEŃSZYCH NUMERÓW.
WAŃTUCHY DO OPAKOWANIA CHMIELU.
WSYPY.

8060 553-VI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

SEKCJA LMR

PRACE ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONJALNYCH

Akcja kolonjalna, jaką od dwu przeszło lat prowadzi Liga Morska i Rzeczna, zdołała już sobie wytknąć nietylko cele, ale i drogi ich realizowania.

Związek Pionierów Kolonjalnych, jest tym, który spełnia w ramach wielkiej organizacji, jaką jest Liga, zadania zamorskie.

Program kolonjalny naszej organizacji — to wykuwanie programu zamorskiego dla państwa. Prace nasze w dziedzinie kolonjalnej i kolonizacyjnej — to materjały pod przyszłą i niedaleką już, jasną i wyraźną politykę populacyjną i gospodarczą Państwa i Narodu Polskiego.

W poczuciu też odpowiedzialności, jaka na nas spada przez podjęcie polskiej myśli kolonjalnej, Związek Pionierów Kolonjalnych zdecydował się skonkretyzowaną już polską ideę kolonjalną wcielać w życie.

Prace Związku, a tem samem Ligi Morskiej i Rzecznej w tym względzie ujęte zostały nietylko w hasła, ale i w formy pracy określonej, mającej na celu zrealizowanie założeń naszego programu kolonjalnego.

Zdając sobie dokładnie sprawę z ogromu prac, jakie na naszych barkach ciążą, a których podjęliśmy się sami, — postanowiliśmy odpowiedzialny ten ciężar rozdzielić pomiędzy siebie, t. j. pomiędzy wszystkich członków L. M. i R.

Organizacja Związku Pionierów Kolonjalnych, który spełnia właściwie robotę Sekcji Kolonjalnej Zarządu Głównego, polega na tem, że prace podzielone zostały między wszystkich członków, przez powołanie do życia szeregu sekcyj, które w sumie obejmują całokształt naszych zadań.

Organizacja prac kolonjalnych i kolonizacyjnych Ligi Morskiej i Rzecznej opiera się na zasadach następujących:

1. Na czele spraw kolonjalnych, jakie prowadzi Liga Morska i Rzeczna, stoi Związek Pionierów Kolonjalnych, którego Prezes i Sekretarz są z urzędu Przewodniczącym i Sekretarzem Sekcji Kolonjalnej Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej;

2. Ponieważ większość członków Związku Pionierów Kolonjalnych — to ludzie, którzy byli na terenach względnie znają zagadnienia kolonjalne teoretycznie, przeto stanowią oni dla naszej akcji kolonjalnej niejako rezerwuar teoretyków i praktyków emigracyjno-kolonjalnych.

Aby ten cenny materjał należycie wyzyskać, Zarząd Związku postanowił zorganizować szereg sekcyj fachowych, któreby objęły pracą swoją całokształt zagadnienia, oraz umożliwiły poszczególnym członkom wspólną pracę dla polskiej idei kolonjalnej.

3. W związku z powyższem powstały do dnia 1 czerwca r. b. sekcje następujące:

a) *Sekcja Propagandowa*, która ma za zadanie propagandę idei kolonjalnej w kraju i zagranicą przez odczyty i wykłady, wydawnictwa, oraz akcję prasową;

b) *Sekcja Organizacyjna* zajmuje się stroną organizacji technicznej akcji kolonjalnej, jak otwieranie nowych oddziałów Związku, urządzanie specjalnych kursów kolonjalnych i t. p.;

c) *Sekcja Finansowa* ma za zadanie gromadzenie funduszów na akcję kolonjalną, jak: sprzedaż znaczka na fundusz kolonjalny, imprezy i t. p.;

d) *Sekcja Ekonomiczno-Polityczna* zbiera i opracowuje materjały dotyczące poszczególnych terenów kolonjalnych z punktu widzenia polityki gospodarczej i populacyjnej;

e) *Sekcja Badań Terenowych* bada poszczególne tereny kolonjalne pod względem topograficznym i aklimatyzacyjnym;

f) *Sekcja Mandatowa* opracowuje materjały w związku z prawami Polski do kolonij poniemieckich.

W ten sposób zorganizowana praca powinna wydać zakreślone rezultaty.

Akcja nasza oparta jest o należycie przemyślany program. Program ten konsekwentnie będziemy realizowali, zdając sobie sprawę z konieczności gospodarczych i populacyjnych Rzeczypospolitej.

Dążymy stanowczo i zdecydowanie do uniezależnienia naszego życia gospodarczego od kosztownego pośrednictwa przy sprowadzaniu towarów kolonjalnych i dążymy do stworzenia dla Wychodźtwa naszego takich warunków za oceanem, aby emigrant nie był parjasem na obczyźnie, ani też nie stanowił mierzwy dla obcych, lecz znalazł właściwe warunki rozwojowe dla siebie i zachował jednocześnie swą polską kulturę.

Mamy cele i znamy drogi, które nas do tego celu doprowadzą. Reszta należy do społeczeństwa, którego poparcia jesteśmy w stu procentach pewni. Praca nasza bowiem ma wyłącznie na celu — dobro ogółu.

Dr. W. ROSIŃSKI.

ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214

LĄDEM, MORZEM I RZEKAMI

(Wrażenia z podróży do Peru).

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Od Pana Doktora Zdzisława Szymońskiego, który wyjechał z pierwszą partją polskich emigrantów do Peru, jako ich lekarz na kilkuletni pobyt w tym kraju, otrzymujemy garść wrażeń z pierwszego etapu podróży, które poniżej drukujemy.

Red.

15 marzec 1930 r. W dniu tym wyrusza do Ameryki Poł., do Peru, pierwsza grupa emigrantów polskich, z którą jadę w charakterze lekarza. Celem podróży jest osadnictwo na oddanych przez Rząd Rzeczypospolitej Peruwiańskiej pod kolonizację polską terenach, rozciągających się na wielkich przestrzeniach wschodniej części Peru — Montanji. Przed pociągiem, odjeżdżającym z dworca Głównego w Warszawie, zebrała się spora grupa, złożona z rodzin i znajomych, przybyłych, by pożegnać emigrantów, udających się na drugą półkulę świata. Mamy przed sobą 13 000 klm. drogi.

Przez Berlin, Liege, przybywamy do Ostendy. Tutaj wsiadamy na statek, płynący do portu angielskiego Dover przez kanał La Manche. Po kilkugodzinnej jeździe dojeżdżamy do skalistego portu i już wkrótce, pociągiem zdążamy do Londynu, w którym znaleźliśmy się wieczorem. Autem jedziemy do hotelu, przytłoczeni ogromem miasta, jego wspaniałemi gmachami, wielkim ruchem ulicznym, no, a niektórzy z nas, mniej wytrzymali — i zmęczeniem.

Wczesnym rankiem udajemy się w dalszą drogę, do Liverpoolu. Z tego właśnie portu ma wyruszyć nasz okręt transatlantycki „Hildebrand", należący do linji „Booth Line". Na okręcie tym odbyć mamy długą podróż przez Atlantyk.

O godz. 18 „Hildebrand", na którym zdołaliśmy się już ulokować, wolno i poważnie odbija od portu. Morze jest majestatycznie spokojne i surowe.

Dnia tego długo siedzę na pokładzie, patrząc w dal na szarostalową toń i blado-niebieski a wreszcie szary firmament nieba.

Nazajutrz wczesnym rankiem wyszedłem na pokład. Poprzez opary lekkiej mgły, jak gdyby przez delikatną firankę, przebijały się pierwsze promienie wschodzącego słońca. Tląc się zaledwie z początku, z każdą sekundą nabierały mocy, aż wreszcie rozwiały bezpowrotnie zasłonę z mgły i gorejąca kula słońca ukazała się w całej swej krasie.

Po kilku dniach podróży przybywamy do Lexores, a następnego dnia zbliżamy się do Lizbony, skąpanej promieniami słońca. Widzimy tu pierwsze palmy, wśród których w Peru mamy mieszkać. Obiechaliśmy Lizbonę autem, a następnie zwiedziliśmy ją szczegółowiej. Między innemi, zwiedzaliśmy wspaniałą katedrę w stylu maurytańskim, czyniącą potężne wrażenie bogactwem swem i pięknem. Nie mogę nie wspomnieć o niesamowitym przewodniku po katedrze, garbatym, zgiętym w pałąk, jakby pod ciężarem jemu tylko znanych tajemnic, staruszku, o wypukłych, brunatnych, wyrazistych oczach. Objaśniał nam historję różnych zakątków kościoła, a czynił to głosem przyciszonym, pełnym tajemniczości, rzec można, zagrobowym. Gdy szedł na przedzie, oprowadzając nas po zakamarkach katedry, robił wrażenie stróża zagadki bytu. Między innemi widzieliśmy sarkofag Vasco de Gama oraz podziwialiśmy olbrzymią, wspaniale rozrośniętą palmę z marmuru, sięgającą aż do sklepienia katedry.

Po jednodniowym pobycie w Lizbonie wyruszyliśmy w kierunku Madery, odległej o dwa dni drogi. Pogoda piękna, słoneczna.

Dnia 24 marca zbliżyliśmy się do Madery. Minęliśmy szereg górzystych wysp i wreszcie z odległości kilku kilometrów zobaczyliśmy wielką, również górzystą Maderę, upstrzoną tysiącami niewielkich, domków, wyglądających zdaleka jak białe sześciany. Domki widać nawet na najwyższych szczytach, całe stoki gór są niemi formalnie oblepione. Na wysokości 500—600 metrów rysuje się wspaniały gmach sanatorjum, nieco niżej gmach hotelu-pensjonatu. Kto żyw, wyległ na pokład i patrzył roziskrzonemi, zachwyconemi oczyma. Chyba niewiele zakątków świata jest tak pięknych i chyba w niewielu ręka ludzka pracuje tak harmonijnie.

Ledwie okręt zatrzymał się, a już dziesiątki handlarzy, przedostawszy się na pokład i rozłożywszy swe ruchome straganiki z koronkami (specjalność Madery), oraz z wyrobami z bursztynu, poczęło gwałtownie zachęcać pasażerów do kupna. Czynili przytem zgiełk i krzyk nie do opisania. Jednocześnie prawie z



Madera. Sanki zaprzęgnięte w woły.

Fot. Dr. Z. Szymański.

wtargnięciem handlarzy, mnóstwo małych łodzi z nagimi chłopcami - pływakami otoczyło okręt. Rzuca się im drobne monety do wody, które chłopcy z niebywałą zręcznością, pływając i nurkując, starają się złowić, oczywiście nie po to, aby zwrócić pieniądz właścicielowi.

Nadchodzi wreszcie moment, że wolno już nam pasażerom opuścić okręt. Szybko schodzę po drabinie do motorówki i po kilku minutach znajduję się na lądzie.

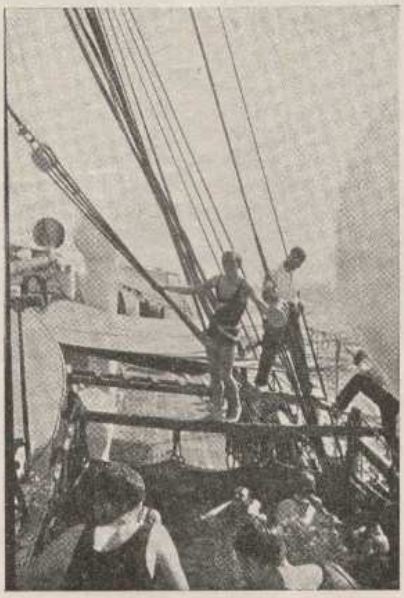
Na Maderze uderza mnie przedewszystkiem wygląd jezdni gładkiej, ułożonej z bardzo wyszlifowanych kamieni bocznemi ich powierzchniami. Po jednej stronie szerokiej ulicy stoi sznur automobili, po drugiej jeszcze większy łańcuch... sanek. Tak jest — sanek! Czteroosobowe te sanie, zaprzężone w parę wołów, ślizgają się z łatwością po gładkich kamieniach, natomiast przy jeździe pod górę (Madera jest b. górzysta) płozy sani stawiają spadkowi większy opór niż koła.

Cała Madera posiatkowana jest doskonałemi, dobrze utrzymanemi szosami, których jedyną wadą jest to, że są zbyt wąskie. Dwa auta mijają się z trudem. Pojechaliśmy samochodem na wycieczkę. Droga była pełna ostrych zakrętów, wzniesień, spadków. Przejeżdżamy drogą wykutą w skale, mijamy szereg drzew pokrytych owocem, śliczny lasek eukaliptusowy, plantacje ananasów oraz zarośla bananów i trzciny cukrowej. Osiągnąwszy wysokość kilkuset metrów, skąd roztacza się wspaniały widok na ocean i miasto, robię parę zdjęć i po krótkim postoju wracamy z powrotem. Na szosie mijają nas co chwila auta pełne strojnych, roześmianych i zachwyconych angielek.

Śpieszymy do portu, gdyż niestety, pożegnać musimy tę piękną bajecznie wyspę. Wsiadamy na okręt, który czyni już przygotowania do odjazdu, marynarze wciągają drabinę, maszyny — serce okrętu — rozpoczynają pracę. „Hildebrand" drgnął, zafarbował seledynowe morze krwią swoich smarów i ruszył, by po kilku już minutach osiągnąć przepisową szybkość. Fala morska staje się coraz większa, granatowy jej kolor przechodzi prawie w heban.

„Hildebrand" wziął kurs na port brazylijski Para, jeden z najgorętszych portów świata, a najgorętszy port Ameryki Południowej, położony tuż przy równiku. Stadko mew towarzyszy wytrwale okrętowi, oczekując, nie napróżno zresztą, pożywienia z kuchni okrętowej. Lecą tak całemi godzinami, to przybliżając się na odległość kilku metrów, to okrążając statek, to ginąc gdzieś daleko, by za chwilę znów powrócić. Najcierpliwsza z mew po 5 godzinach zdecydowała się wreszcie zawrócić do lądu. Patrzę na emigrantów. Dusze ich pełne są zapewne najrozmaitszych uczuć, naogół jednak są radośni i pogodni.

Coraz bardziej zbliżamy się do



Kąpiel na pokładzie „Hindebranda".

równika, od którego dzieli nas zaledwie kilkadziesiąt kilometrów. Jest coraz goręcej i często kąpię się w pływalni statku. Wychodzę po południu na górny pokład, niema żywej duszy, zmożeni żarem pasażerowie śpią w kabinach. Dzień jest istotnie upalny, słońce praży ogromnie, lecz przykre to nie jest. Rozedrgane morze gra tysiącami barw, blasków i świateł przeróżnych. Gdy tak siedzę w promieniach podzwrotnikowego słońca, wprost wierzyć mi się nie chce, że dopiero przed kilkunastu dniami wyjeżdżałem z Warszawy, pokrytej dnia tego warstwą brudnobiałego śniegu.

Wody oceanu są przedziwne. To zielone, to brudno-żółte, to znów lazurowe, szafirowe, seledynowe lub czarne jak heban. Dzisiaj są szafirowe. Przyglądam się ciekawemu zjawisku „ryb latających", które obserwuję już od trzeciego dnia wyjazdu z Madery. Dziesiątki i setki srebrzystych ryb o czarnych pletwach co chwila zrywają się stadami, rzadziej pojedyńczo. Uderzając pletwami o wodę, wybijają się one ponad powierzchnię i lecą prawie poziomo, czasem do 100 metrów. Zauważyłem, że najdłuższego lotu dokonywały te ryby, które odbijały się od trafiających się po drodze fal. Szczególnie masowo odfruwają one od statku. Przyglądam się całemi godzinami tym latającym rybom, jest to zjawisko ładne i dla przyrodnika ciekawe.

Robiąc 15 mil na godzinę, „Hildebrand" pruje fale, wprowadzając w tysiączne drgania cząsteczki wody. Ciemny szafir oceanu faluje. Przeglądam w skupieniu pisma lekarskie o medycynie tropikalnej. Nagle w powietrzu rozlegają się 4 gwizdki, to próbny alarm dla pasażerów — lekcja korzystania z pasów ratunkowych w razie katastrofy.

Jesteśmy coraz bliżej i bliżej równika. Podczas kolacji zgłasza się do kapitana okrętu według zwyczaju, wysłannik boga morza-Neptuna i zaprasza go w imieniu tegoż do wzięcia udziału w uroczystościach przejazdu równika, jest to zapowiedź tak zw. chrzcin na równiku. Po kolacji wychodzę na tył okrętu, i spostrzegam zjawisko niezmiernie ciekawe. Morze pali się! Co chwila pojawiają się na powierzchni jakoweś ogniki, gasną i zapalają się znowu. Droga pozostawiona przez ster okrętu pali się smugą światła. Zjawisko piękne, i jak wiadomo, jest to t. zw. fosforescencja morza, wynikająca na skutek ruchu fal, pobudzających do fosforescencji małe żyjątka morskie. Dla tych żyjątek, których nazwy naukowej nie znam nasuwa mi się termin „robaczków świętojańskich" morza.

Jest cisza, upiorna cisza oceanu. Powierzchnia jego jest czarna, ponura, chociaż nie złowroga. Księżyc śle blade, srebrzyste promienie, których światło posiada nieuchwytny czar. Równik jest już tuż, tuż. Załoga statku z oficerem na czele czyni śpiesznie o-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

statnie przygotowania do obchodu tradycyjnej uroczystości Neptuna. Wreszcie przejeżdżamy równik. Koło basenu pływackiego ześrodkował się cały ruch, wszyscy pasażerowie i załoga prawie w komplecie. Przy stole zasiada Neptun, wysoki tęgi starzec — król „państwa równikowego".

Po lewej jego ręce królowa-żona w podkasanej sukni z rozstrępionych lin okrętowych, z ukarminowanemi silnie ustami i w srebrem wyszywanych pantoflach. Przed parą królewską leży wielka księga, w której notowane są nazwiska tych, którym dozwolony jest wjazd do państwa. Neptun ogląda kandydatów przez lornetkę, zrobioną z połączonych sznurkiem 2 butelek wódki. Obok stołu stoi lekarz przybrany w fartuch lekarski z worka z wymalowanym czerwoną farbą krzyżem na piersiach. Zdanie lekarza przy kwalifikowaniu kandydatów ma wielkie znaczenie. „Doktór", trzyma w ręku stetoskop (słuchawka lekarska), zakończony z jednej strony dzwonem, z drugiej — słuchawkami radjowemi. Obok niego stoi w białym fartuchu pielęgniarka, o zalotnym uśmiechu i mizdrzących się oczach. Pozatem jest 8 wojowników czy celników, a raczej oprawców.

Następuje badanie, decydujące o tem, komu wolno będzie przekroczyć granicę wielkiego państwa równikowego. Każdego z delikwentów, przechodzących chrzciny, sadza się kolejno na krześle, plecionem z trzciny, z którego co chwila wysuwają się szpikulce, kłujące „to tu, to tam". Lekarz „państwowy" przeprowadza badania z „sumiennością" większą niż portowy, następnie, celem uspokojenia nerwów podaje do wypicia płyn z piołunu, soli, pieprzu i chininy, zabarwiony (dla dodania smaku!), sokiem malinowym. Mikstura ta, od której dostaje się nerwowych dreszczy, nie działa, zdaniem lekarza, dostatecznie, podaje więc szereg innych, nie mniej smakowitych. Proszę nie sądzić, że to koniec, to zaledwie początek. Biednego pasażera kropią obficie morską wodą, następnie malują mu twarz na czarno, biało, czerwono, lub, co jest najbardziej ulubioną kombinacją, pół twarzy na biało, pół na czarno. Pasażer musi złożyć pokłon Neptunowi, ucałować rybę oraz dać się umyć i ogolić. Fryzjer, wybrany z pośród marynarzy, przystępuje do tej czynności z brzytwą metrowej długości, namaściwszy skrupulatnie mydłem umalowaną uprzednio na kolorowo twarz. Włosy głowy ogładza wielkim wałkiem od ciasta, potem całego „perfumuje" wodą z dziegciem i dezynfekuje przy pomocy pompy-rozpylacza. Na zakończenie pół-żywą ofiarę wrzucają wraz z krzesełkiem do basenu z wodą. Po dokonaniu ceremonji chrzcin następuje rozdanie świadectw, uprawniających do przejazdu równika. Najładniejsza z pasażerek otrzymała bukiet z kapusty, do której wetknięte były czerwone róże, zrobione z buraków.

Wieczorem odbyła się zabawa maskaradowa. Już do stołu pasażerowie zjawiają się w przebraniu. Pierwszy schodzi po schodach majestatycznym krokiem młody inżynier w sukni swej żony, obok, drobnym truchcikiem, pani inżynierowa w stroju łowickim. Dostają rzęsiste brawa. Za chwilę wchodzi stylowo ubrana para angielska, ona w pięknej krynolinie. Następnie turek, turczynka, wysmukła japoneczka z lampionami i w narodowym stroju, przy niej pan, przebrany za pastora z czerwonym nosem z tkwiącemi na nim krzywo okularami. Dalej zjawia się mężczyzna, przebrany za dziecko z białą wstążeczką we włosach, w krótkich spodeńkach i piłką w ręce, wreszcie wbiega najładniejsza z pań na naszym okręcie, przebrana za kucharczyka w białym fartuchu. Grupa ciągle się powiększa. Z wyróżniających się typów należałoby wymienić jeszcze młodego Anglika, przebranego w bluzę robotniczą z napisem: „swobodnaja Rossija" z nożem u boku i trupią czaszką, Araba w jedwabnej koszuli i połatanych spodniach oraz Charlie Chaplina z nieodzownym melonikiem i laseczką, świetnie robionego przez pewnego portugalskiego lekarza.

Zbliżamy się coraz bardziej do brzegów Ameryki Południowej. Już na prawie 200 mil od ujścia Amazonki ocean zmienia swą barwę z szafirowej na żółtą (słodkie wody Amazonki). Daje to pojęcie jak wielką i pożyteczną jest ta rzeka. „Hildebrand" niezmordowanie prze naprzód i wreszcie kończy się nasza podróż przez ocean. Wjeżdżamy do portu Para. Ruch w porcie ogromny, stoi wiele okrętów, uwija się mnóstwo żaglówek z niebieskiemi i czarnemi żaglami, pełno murzynów i metysów, z których rekrutują się portowi robotnicy. Zapytuję lekarza-Brazylijczyka, z którym się w międzyczasie zaprzyjaźniłem, skąd wzięło się tu tylu metysów. Wyraża dowcipne zapatrywanie, że tłumaczy się to gorącym klimatem portu, a murzynki mają opinję kobiet zimnych.

Udaję się na zwiedzenie miasta, liczącego 150.000 mieszkańców.

Dzielnica arystokracji jest wspaniała, nowocześnie pobudowana w swoistym oryginalnym stylu. Dzielnica handlowa — mniej ciekawa. W sklepach jest pełno owoców, zwłaszcza bananów i pewnego gatunku pomarańczy, znacznie smaczniejszych od znanych nam w Polsce. Miasto zdobią liczne rzędy palm oraz ogrody. Zwiedziłem ogród zoologiczny, który raczej zoologiczno-botanicznym nazwaćby należało. Zwłaszcza z wielką pieczołowitością hodowane są różne rodzaje drzew tropikalnych, a przedewszystkiem palm, których gatunków jest niezliczone mnóstwo.

Dnia tego zwiedziłem jeszcze muzeum, zawierające wiele zbiorów indyjskich. Nazajutrz, oczekując na pokładzie przybycia mego nowego przyjaciela lekarza-Brazylijczyka, przyglądałem się ładowaniu okrętu przez robotników portowych, przeważnie murzynów. Są oni młodzi, muskularni, zręczni, wytrwali. Oczywista płatni źle, mimo bardzo ciężkiej pracy.

Wreszcie doktór Barbosa nadchodzi i idę z nim zwiedzić szpital. Budynki wspaniałe. Szpital liczy 700 łóżek i posiada oddziały: chirurgiczny, wewnętrzny, położniczy i co — zainteresowało mnie najwięcej — tropikalny. Muszę przyznać, że ostatni oddział, a zwłaszcza oddział ciężko chorych na cierpienia tropikalne robi na mnie duże wrażenie. Czystość w szpitalu panuje wielka, stosunek do chorych — sympatyczny. Para ma Uniwersytet z fakultetem medycznym i katedrą chorób tropikalnych. Fakultet medyczny ma sporą ilość słuchaczów. Zwiedzając oddział chirur-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl





„Formalności paszportowe" na równiku, gorliwie przeprowadzane przez urzędników króla odmętów — Neptuna.

giczny, trafiłem na operację, dokonywaną przez najznakomitszego chirurga Brazylji, tutejszego profesora chirurgji. Towarzysz mój, który na każdym kroku spotyka znajomych, wita się z nimi przez podanie ręki, poczem, w dowód serdeczności, poklepują się po plecach, pochylając jednocześnie głowy i udając, że całują się w ramię. Jest to zabawne i miłe. Po południu zwiedziłem zakłady serologiczny i biologiczny, urządzone licho. Wreszcie wstąpiłem do najlepszej tutejszej kawiarni, w rodzaju „Europejskiej" lub „Italji" w Warszawie. Stoją tam na stolikach małe filiżaneczki, gość wchodzi, bierze filiżankę i wsypuje łyżeczkę cukru trzcinowego, wtedy podbiega kelner, nalewa mu czarnej kawy i natychmiast biegnie dalej do następnych stolików. Gość wypija kawę, rzuca monetę i wychodzi. W ten sposób panuje w kawiarni ruch bardzo ożywiony. Brazylijczycy, z którymi spotykałem się w Para są bardzo sympatyczni, może zbyt afektowani. Mieszkanki Para są brzydkie, widziałem zaledwie jedną ładną twarzyczkę, a i ta należała do młodej, eleganckiej metyski.

Towarzysz mój dr. Barbosa, kupił kilka gazet; okazuje się, że we wszystkich są wzmianki o przejeździe przez Para emigrantów polskich, lecz w jednej czytamy ze zdumieniem, że przejeżdżająca przed nami jakaś partja złożona z komunistów, podawała się za Polaków, że mieli oni na celu propagandę komunizmu i t. d., i t. d. Dla wyraźnego oddzielenia emigrantów polskich od jakiejś afery komunistycznej, napisałem i wręczyłem redaktorowi tego pisma wyjaśnienie treści następującej:

„Szanowny Panie Redaktorze, ponieważ w piśmie Pana została pomieszczona wzmianka o emigracji polskiej, która to wzmianka może stać się źródłem fałszywego pojmowania sprawy, przeto, jako kierownik pierwszej grupy rozpoczynającego się polskiego ruchu emigracyjnego do Peru, wyjaśniam, że Polska jest krajem 30-miljonowym, o terytorjum przeszło 300.000 klm. kw. z ogromnym przyrostem naturalnym. Polska jest krajem nawskroś emigracyjnym. Sama tylko emigracja zamorska wynosi 70.000 rocznie i kierowała się dotychczas przeważnie do Brazylji, Argentyny, Kanady i Stanów Zjednoczonych Am. Półn. Obecnie rząd Peru oddał pod kolonizację polską duże tereny nad rzeką Ucayali. Otóż my właśnie jesteśmy zaczątkiem tej emigracji. Wyjaśniam, iż z jakąś aferą komunistyczną my, Polacy-emigranci nic wspólnego nie mamy i mieć nie możemy, gdyż naród polski jest największym wrogiem komunizmu, z którym walczył w pamiętnej i zwycięskiej dla Polski wojnie z bolszewikami w roku 1920".

Tak oto skończyło się nieporozumienie.

Dr. med. ZDZISŁAW SZYMONSKI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

ZWIĄZEK GOSPODARCZY FRANCJI I BELGJI Z KOLONJAMI

Prowadząc akcję za zdobyciem przez Polskę kolonij zamorskich, musimy być należycie zorjentowani w gospodarce kolonjalnej państw, posiadających kolonje, ich stosunków handlowych z własnemi kolonjami, oraz w znaczeniu kolonij dla Metropolij.

W pierwszym rzędzie należałoby się zająć bliżej posiadłościami kolonjalnemi Francji i Belgji przedewszystkiem zaś przyjrzeć się bilansom handlowym tych krajów z ich kolonjami.

Bierzemy dane statystyczne za rok 1928, zarówno dla Francji jak i dla Belgii, aby w sposób porównawczy dokonać przeglądu wymiany towarowej tych państw z własnemi kolonjami.

Zaczniemy od Francji. Ogólny bilans handlowy Francji (import i eksport) za rok 1928 wynosił około 105 miljardów franków francuskich. Zaś w roku 1927 około 108 miljardów. W przeliczeniu na złote polskie, przeciętna wartość roczna (za lata 1927-28) francuskiego bilansu handlowego (obrotu) waha się w granicach 35—36 miljardów złotych. Jeżeli chodzi o porównanie importu i eksportu francuskiego za wspomniane lata, to przedstawiały się następująco: rok 1927 — import 33 miljardy fr. fr. i eksport 33 miljardów; rok 1928 — import 33 i pół miljarda fr. fr. i eksport 31 i pół miljarda.

Konieczną rzeczą jest tutaj zbadanie bilansu handlowego Francji z punktu widzenia stosunku importu i eksportu francuskiego z kolonjami francuskiemi przedewszystkiem.

Obroty handlowe Francji z Algerem w 1928 roku przedstawiały się w sposób następujący: import (do Francji) 2.650 miljonów fr. fr., eksport natomiast 3.390 miljonów. Głównemi artykułami importu francuskiego z Algeru były: skóry i futra, wełna, jaja, ryby, zboża i mąki, zwierzęta dzikie, kasze, warzywa, ziemniaki, owoce południowe, nasiona, tytuń, oliwa, drzewo, bawełna, pasza, wino, spirytus, marmur, miedź, rudy, etc.; natomiast eksport Francji do Algeru stanowią: konie, mięso wędliny, tłuszcze zwierzęce, masło, sery, ryby i konserwy rybne, przetwory ziemniaczane, cukier, czekolada, oliwa jadalna roślinna, oleje i smary, żelazo i stal, produkty chemiczne, perfumy i mydła, świece i stearyna, wyroby ceramiczne, fajans i porcelana, szkło i kryształy, wyroby tekstylne (przedewszystkiem bawełniane), bielizna, papier, skóra wyprawiona, wyroby ze skóry, maszyny parowe i motory elektryczne, wyroby metalowe, meble, wyroby drzewne, instrumenty muzyczne, samochody, wyroby z kauczuku i gutaperki, etc.

Obroty handlowe Francji z Tunisem, w tymże samym roku wynosiły: import — 572.6 milionów fr. fr., eksport zaś 776.1 mili.

Francja importowała z Tunisu artykuły podobne do importowanych z Algeru, przyczem eksportowała te same mniej więcej artykuły co i do Algeru.

Podobnie układał się handel francusko - marokański. Obroty przedstawiały się (biorąc globalnie) następująco: import 442.9 milionów fr. fr., eksport natomiast do Maroka 1.124.5 miljonów.

Bilans handlowy Francji z Afryką Zachodnią wynosił w imporcie: 779.2 milionów fr. fr., a w eksporcie: 677.7 miljonów. Ponieważ poszczególne pozycje tego handlu są nieco różne aniżeli w kolonjach poprzednio przytoczonych musimy przejrzeć więc główniejsze grupy importu i eksportu Francji z Afryką Zachodnią. Francja importowała stamtąd: skóry i futra surowe, nasiona i owoce oleiste, kakao, olej roślinny, wosk roślinny, bambus, kauczuk, drzewo egzotyczne, bawełnę etc.; eksportowała natomiast: ryż, cukier, wino, piwo, wódkę i spirytus, likier, żelazo i stal, produkty chemiczne, mydła i perfumy, lekarstwa, szkło i kryształ, wyroby tekstylne (w pierwszym rzędzie bawełniane), bieliznę, papier i tekturę, maszyny parowe i motory elektr., części maszyn, wyroby z metalu, wyroby z drzewa, samochody ekwipaże konne, wyroby z kauczuku etc.

Wymiana handlowa z Madagaskarem ma także nieco odmienny charakter. Import Francji z tego kraju był następujący: mięsokonserwy mięsne, skóra i futra surowe, tłuszcze zwierzęce, sago i manjoka, ryż, nasiona i owoce oleiste, kawa, goździki i wanilja, phormjum, spirytus, grafit i ołów, tapioka etc. Eksport zaś kształtował się następująco: wino, stal i żelazo, wyroby tekstylne (w tem głównie bawełniane), bielizna, papier, maszyny parowe i elektryczne, wyroby metalowe i narzędzia, samochody, wozy, etc. Ogólna suma importu francuskiego z Madagaskaru wynosiła 435.3 miljony fr. fr., a eksportu do Madagaskaru — 349.1 miljona.

Z Indochin Francja sprowadziła towarów na ogólną sumę 711.9 mili. fr. fr., wywiozła zaś tam za 929.4 miliona. Import francuski z tego kraju przedstawiał się następująco: skóry i futra surowe, jedwab, tłuszcz rybi, mąki i zboże, ryż, nasiona i owoce oleiste, kawa, pieprz, herbata, papryka wosk roślinny, kauczuk, środki lecznicze, drzewo egzotyczne, spirytus, cyna, rudy, etc. Eksport był natomiast następujący: cukier i wyroby z cukru, masło i ser, wino, spirytus i wódka, likier, wody mineralne, żelazo i stal, miedź, cynk, produkty chemiczne, farby, atrament, przybory do pisania, mydła i perfumy, lekarstwa, szkło, fajans, porcelana, wyroby tekstylne (przeważnie bawełniane), bielizna, papier, książki, skóra obrobiona i wyroby z niej, maszyny i aparaty, części maszyn i aparatów, wyroby i narzędzia z metalu, proch i amunicja, samochody, wozy, wyroby z kauczuku, etc.

Handel z innemi kolonjami francuskiemi i krajami będącemi pod protektoratem wykazał za wspomniany okres (1928 r.) 1989.5 miljonów fr. fr. w imporcie do Francji i 549,1 w eksporcie z Francji.

Stosunek bilansu handlowego Francji z jej kolonjami i krajami pozostającemi pod protektoratem francuskim w porównaniu z ogólnym bilansem handlowym całej Metropolji — był w roku 1928 następujący:

1. Przywóz i wywóz (Francja wraz z koloniami ogółem — 104.795.064.000 fr. fr.

2. Ogólne obroty handlu Francji z jej kolonjami 14.374.600.000 fr. fr.

3. Import Francji z jej kolonij wynosił w 1928 r. 6.579.000.000 fr. fr.

4. Eksport Francji do własnych kolonij wynosił w 1928 roku 7.795.000.000 fr. fr.

5. Przewaga eksportu francuskiego do kolonij nad importem

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

z własnych kolonij jest znaczna, gdyż wynosi: 1.216.000 000 fr. fr.

Jak dużą rolę odgrywa dla Francji posiadanie własnych kolonij, wystarczy zaznaczyć, że obroty handlowe tego kraju z własnemi kolonjami wyniosły w roku 1928 około 5 miljardów złotych (14.374 milj. fr. fr.).

Bilans handlowy Belgji i wymiana towarowa tego kraju z własnemi kolonjami, biorąc stosunkowo, przedstawiają się niemniej pomyślnie. Posługujemy się tutaj również danemi za rok 1928. Należy zaznaczyć, że na skutek unji celnej, jaka istnieje między Blegją i Luxemburgiem cyfry jakie przytaczamy — obejmują zarówno import i eksport tak belgijski, jak i luksemburski.

Import Belgji w okresie przez nas omawianym wynosił 31.564 miljony fr. belg. (1 zł. = 4 fr. belg.) eksport zaś 30.145 miljonów fr. belg.

Handel Belgji z jej jedyną (nie licząc skrawka kolonji poniemieckiej jakiem Belgja administruje w Afryce) kolonją Kongo belg. przedstawiał się w roku 1928 następująco: Belgja przywiozła towarów z Konga belgijskiego na sumę 903,2 miljonów fr. belg., a wywiozła za 611,8 miljonów. Ogólny więc obrót wyniósł 1.617 miljonów fr. belg., czyli około 400 miljonów złotych.

Belgja importowała z Konga bielgijskiego artykuły następujące: skóry surowe, nasiona i owoce oleiste, bawełnę, tłuszcze roślinne, gumę, kamienie biżuteryjne, rudy miedziane i cynowe, drzewo, złoto i platyna, miedź, etc. eksportowała natomiast: masło, szmalec, mąka pszenna, cement, węgiel, papierosy, produkty chemiczne, wyroby tekstylne (przeważnie bawełniane), odzież i bielizna, wyroby z kauczuku, papier metale i wyroby z nich, maszyny i aparaty, samochody etc.

Rozejrzawszy się w stosunkach handlowych Francji i Belgji z ich kolonjami, zaznaczyć należy, że nie wyczerpuje to całkowicie możliwości gospodarczych kolonij tych państw. Niezależnie bowiem od handlu z Metropolją, zarówno kolonje francuskie, jak i belgijskie mają i to poważne obroty z innemi krajami świata. W artykule niniejszym niepodobna było nam odzwierciadlić całokształtu handlu kolonjalnego tych państw. Rzuciliśmy tutaj tylko pewne liczby, które mimo to mogą nas do pewnego stopnia zorjentować o znaczeniu dla morskiego państwa europejskiego władania własnemi kolonjami, szczególnie np. dla takiego państwa jak Polska, która posiada zarówno szereg konieczności gospadrczych, jak i populacyjnych. Nie twierdzimy, że akurat tego rodzaju kolonje co francuskie czy belgijskie załatwiłyby naszą kwestję populacyjną. Kwestję populacyjną poruszymy w jednym z następnych artykułów. Twierdzimy tutaj natomiast, że posiadanie nawet tego rodzaju kolonij ułatwiłoby Polsce w dużym stopniu zaopatrywanie się w surowiec pochodzenia kolonjalnego, którego nam tak brak i który sprowadzać musimy z krajów kolonje posiadających, za zbyt drogie pośrednictwo.

Trudno byłoby w tej chwili myśleć o uzyskaniu (poza kolonjami poniemieckiemi) przez nas kolonij od Francji, czy od Anglji, niemniej jednakże powinniśmy się na serjo zastanowić nad formą naszej współpracy gospodarczej na terenach kolonjalnych tych państw, które kolonje posiadają. Chodziłoby tutaj o kondominja gospodarcze np. z Francją, z Holandją i t. p. Pamiętać musimy że import nasz składa się w jednej czwartej z towarów pochodzenia kolonjalnego i że wynosi on poważną sumę kilkuset miljonów złotych rocznie.

W artykule niniejszym, na tle stosunków gospodarczych Francji i Belgji z ich kolonjami, poruszamy jedynie zagadnienie kolonjalne Polskę obchodzących z gospodarczego punktu widzenia. Nie stawiamy w tej chwili żadnych wniosków. Wnioski takie niewątpliwie wyłonią się w niedługim czasie same — wysunie je konieczność gospodarcza Polski.

Dalsze kształtowanie się bilansu handlowego naszego kraju zależy w dużym stopniu od ustosunkowania się polskiego życia gospodarczego do zagadnienia naszej pracy ekonomicznej na terenach kolonjalnych, chociażby narazie państw obcych.

W. R.

POLACY W ANATOLJI

Po męczącej podróży w wagonie kolei anatolijsko-bagdadzkiej ze Stambułu do *Eski Szehir*, a później rozklekotanym „Fiatem" — zatrzymałem się w „luksusowym" hotelu *Kutahji — „Cumhuriyet" (Dżumurjet* — Republika.

Hotelik ten, jak zresztą wszystkie hotele i zajazdy tureckie w Anatolji, przedstawiał przysłowiowy obraz nędzy i rozpaczy. Mała klitka, zwana pokojem, o dziwacznych podłogach, szereg tapczanów pod ścianami i kilka małych, drewnianych, wyplatanych stołeczków — to całe wykwintne umeblowanie numeru. Osobna umywalnia, karafka z wodą etc. — to luksus, jakiego w hotelikach prowincjonalnych cudzoziemiec nie spotka.

Z tobołów podróżnych wydobyłem konieczną garderobę, nieodzowny Flit do walki z pluskwami, gdyż tych miłych zwierzątek, jak przykazuje Koran, bogobojny Turek nigdy nie zabija. Gdy go żywcem zjadają, z flegmą, delikatnie zbiera pluskwy i wyrzuca przez okno. Kismet!

Jest około 11 wieczorem. Już dawno z minaretu wielkiej, białej moszei umilkł głos muezzina, wzywający wiernych na modlitwę. W gwarnych dniem, wąskich, o drewnianych budowlach uliczkach miasteczka — panuje cisza, przerywana tylko wrzaskami czatujących kotów.

Z błogiego snu wyrwał mnie głos *Mehmed Efendi'ego* — właściciela hoteliku.

Mehmed Efendi w skarpetkach, poplamionym chałacie i barwnym zawoju na łysej głowie — szarpie mnie za ramię i mówi:

— Effendi, wstawaj *czabuk* (prędko)! Jakiś bey z Lehistanu chce się z tobą zobaczyć —wstawaj!

Poczciwy Mehmed miał rację. Proszę wyobrazić sobie moją radość — radość warszawiaka, włóczącego się po bezdrożach Anatolji, o kilka tysięcy kilometrów od kraju, gdy po kilku

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR



Kutahja

minutach, w sąsiadującej z hotelem kawiarence — spotkałem rodaka — p. Bonikowskiego, przedsiębiorcę, budującego domki stacyjne przy nowej linji kolejowej w rejonie *Tauszanli*, o kilkadziesiąt kilometrów od Kutahji. Przy czarnej, tureckiej kawie i nargilach — potoczyła się wartko rozmowa.

P. Bonikowski, warszawiak, już od kilku lat pracuje przy budowie nowej linji kolejowej, którą prowadzi konsorcjum niemieckie Julius Berger.

— Jest nas tutaj kilku Polaków — przedsiębiorców, którzy pracują na linji — opowiadał mi sympatyczny rozmówca — Polacy cieszą się zaufaniem i uznaniem nietylko wśród Turków, lecz i u Niemców. Dowodem tego może być fakt, że dyrekcja konsorcjum złożyła mi podziękowanie za solidne wykonywanie robót. Roboty przy budowie poszczególnych odcinków, nietylko toru kolejowego. lecz i wiercenie tuneli, budowę mniejszych mostow o konstrukcji żelazno-betonowej prowadzi również Polak —inżynier Seifert, który przed kilku miesiącami ściągnął do siebie z kraju swego brata. Pracują teraz razem.

— A finansowo opłaca się panom pracować w Turcji? — spytałem.

— Wytrzymać można — zawsze parę tysięcy funtów tureckich w ciągu sezonu, trwającego od połowy kwietnia do listopada, może przedsiębiorca zaoszczędzić. Jedno tylko dokucza — to prymitywne warunki życia.

Sam mieszkam przy budowie w baraku. Cały dzień przy pracy — często muszę jeździć drezyną po 50 klm. dziennie, żeby sprawdzić postep robót na linji. Ciągła kontrola jest konieczna, bo, jak Panu wiadomo, wśród Turków mało jeszcze jest specjalistów, a różnorodny żywioł



Kutahja. Największy meczet miasta. Na prawo typowy wóz turecki „araba", jakim posługują się wieśniacy w Anatolji.

cudzoziemski — robotnicy — ci chcą dużo zarabiać, a mało pracują.

— Jakie są zarobki robotnika?

— Przeciętnie robotnik wykwalifikowany zarabia do 200 funtów tureckich miesięcznie. O ile jest samotny — to może z łatwością zaoszczędzić połowę sumy, bo życie w Anatolji, z wyjątkiem miast, jest bardzo tanie.

— A czy robotnicy - Polacy pracują u Pana?

— Było ich kilku, lecz po paru miesiącach pracę rzucili, żeby przez Stambuł, statkiem do Beyrutu, a później linją autobusową dostać się do Persji do Teheranu — gdzie fachowiec jest bardzo poszukiwany i dobrze opłacany. Robotnicy ci pracują tam również przy budowie kolei.

Pracował tutaj, w rejonie Tauszanli — świetny fachowiec inżynier Stefan Romiszewski — człowiek młody, energiczny, znający wybornie miejscowe stosunki i język turecki. Ale i ten nas opuścił, wezwany nagle do kraju.

Jeden z moich przyjaciół, Nowosielski, w ciągu kilku lat pracy na linji, zarobił parę tysięcy funtów tureckich i przed kilku miesiącami wyjechał z żoną i dziećmi do Persji.

Mało jest nas Polaków tutaj w Anatolji, gdzie przy pomocy naszych władz — polski robotnik i inżynier znaleźć mogą dobry teren pracy i zarobek. Pracują: Niemcy, Szwedzi, Czesi, nawet Żydzi — tylko Polaków mało, a szkoda proszę pana — kończył mój towarzysz.

Po kilku dniach, skorzystałem z zaproszenia dyrekcji konsorcjum i zwiedziłem część budującej się linji.

Naturalnie wszędzie Niemcy. Materjały budowlane, z wyjątkiem chyba drewnianych podkładów, sprowadzane są z Niemiec. Niemcy mimo, że są nielubiani przez dzisiejszych Turków nacjonalistów, jednak imponują im swoją techniką, maszynami... Niemcy już silnie opanowali rynek turecki i są poważnymi konkurentami dla zagranicy.

W towarzystwie inżyniera - Niemca zwiedziłem około 30-ki-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

lometrowy odcinek budowy kolei.

Tor, kilka tuneli, wywierconych w skałach — zatrzymujemy się przy ostatnim odcinku, gdzie kilkudziesięciu robotników zajętych jest składaniem materjałów na nowy budynek stacyjny.

Tęgi mężczyzna o sumiastym wąsie, w słomkowym kapeluszu i białem ubraniu — klnie z turecka po polsku:

— Hej, *bana bak* — ofermo, prędzej ruszaj się tam!

To sympatyczny majster p. Bonikowski musztruje robotników Turków.

Ci, chociaż po polsku nie rozumieją, jednak zdają sobie doskonale sprawę z tego, czego od nich ten „giaur" wymaga.

*

Z małą karawaną wielbłądów zdążam w stronę **Konji.** Jazda w skwarze 37°C. nie należy do przyjemności.

Przepiękny jest górzysty, dziki krajobraz, rozpościerający się przed nami.

Gdzieniegdzie spotyka się suchotnicze drzewko figi, lub tamaryszni. Cisza w upalny dzień jest tak dokuczliwa, że ucho z radością chwyta dochodzący z oddali skrzyp ładownych arab (araba — wóz turecki o 2-ch kołach).

W pobliżu Konji spotykamy w tumanach kurzu piechura, drepczącego wytrwale obok osiołka obładowanego koźlemi skórami.

— Heeej! usuń się tam z drogi! — krzyczy Sabri Bey — przewodnik karawany, na piechura.

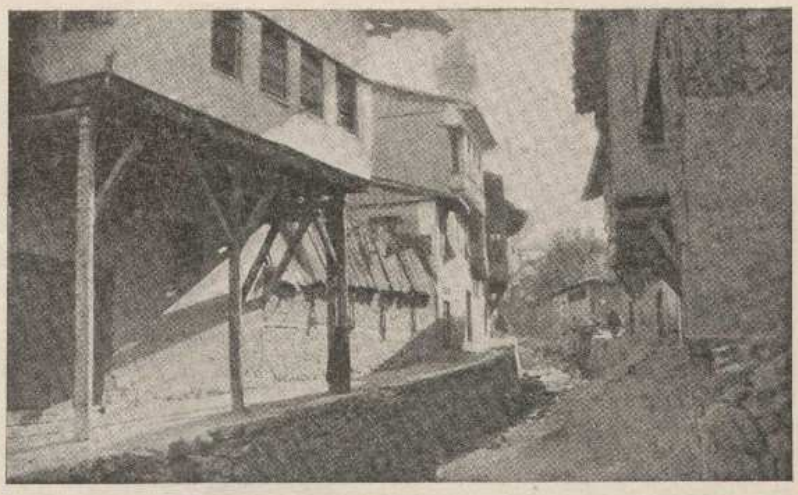
— Ale, usuń się sam... i następuje bardzo nieparlamentarny epitet... po polsku.

Naturalnie zdumiony byłem tem spotkaniem z Polakiem, na anatolijskiem pustkowiu.

Karawanę zatrzymałem i wdałem się w pogawędkę z tym



U wrót Kutahji



Stara uliczka w Kutahji.

dziwnym człowiekiem, którego może tylko rysy twarzy zdradzały obce pochodzenie.

— Jestem Stanisław Sługa — przedstawił się nieznajomy.

Z rozmowy okazało się, że Sługa, czterdziestoletni mężczyzna jest z zamiłowania włóczęgą po całym świecie.

Gdzieś koło Piotrkowa ma dom, parę mórg ziemi, żonę i kilkoro dzieci, lecz sam woli podróżować. Co kilka lat odwiedza kraj. Wałęsał się po Ameryce Północnej i Południowej, był w Marokku i w Algierze — we francuskiej Legji Cudzoziemskiej — trudno było wytrzymać — uciekł do Europy. Był w Hiszpanji, we Włoszech, w Niemczech i... przyjechał do Stambułu.

— Ot, ludzie są „głupie", proszę pana — można zarobić — mówił.

W Stambule najbardziej popłatnem zajęciem dla tego człowieka — była służba lokaja. Zebrał parę setek funtów tureckich — ubrał się elegancko, kupił prezenty i pojechał do kraju odwiedzić żonę.

Czy długo wytrzymał w domu? Wszystkiego trzy tygodnie, żeby za resztę oszczędności wyjechać do Anatolji

Polaków w Anatolji jest stosunkowo mało. Jest kilku w Smyrnie, którzy zajmują się się handlem, trzech w Brussie, w Angorze przy budowie naszego poselstwa. Nie wspominam już o tych rodakach, którzy od kilkudziesięciu lat mieszkają w kolonji polskiej Adampol nad Bosforem, o trzydzieści kilometrów od Stambułu.

Przed rokiem był projekt sprowadzenia większej partji naszych górników do kopalni węgla w Żongułdaku i Eregli nad Czarnem morzem.

Koncesja na eksploatację kopalni spoczywa w rękach kapitalistów włoskich.

Włosi sprowadzili polskiego fachowca, inżyniera - górnika p. Jerzego Borkowskiego, powierzając mu wysokie i odpowiedzialne stanowisko. P. Borkowski sam gorliwie zajął się projektem sprowadzenia robotnika polskiego. Jednak rabunkowa polityka włoskich kapitalistów, stosowana przy eksploatacji, stanęła temu na przeszkodzie. Nie chciano zgodzić się na warunki finansowe, stawiane przez Polaka i w rezultacie inż. B. opuścił Turcję.

TADEUSZ NIWIŃSKI.



Port w Stambule.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

PRZEGLĄD KOLONJALNY

(Zestawiony przez Dr. Jana Rozwadowskiego).

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

KŁOPOTY PAŃSTW KOLONJALNYCH.

Kłopoty państw kolonjalnych z powodu wzrastającej ciągle chęci ingerowania czynników obcych w sprawach kolonjalnych stale się powiększają.

W Genewie zawiązało się złożone przeważnie ze Szwajcarów Międzynarodowe Biuro Tuziemców w Kolonjach. W chwili obecnej biuro to zajęło się problematem zwalczania alkoholizmu wśród ludów afrykańskich. Chodzi o to, że na mocy artykułu 7 Traktatu w Saint Germain członkowie Ligi Narodów obowiązani są przesyłać do sekretarjatu Ligi raporty, dotyczące ilości spirytusu, importowanego względnie fabrykowanego. Wspomniane wyżej biuro dla obrony tuziemców bierze cytowany artykuł Traktatu w Saint Germain za punkt wyjścia dla swojej akcji, zmierzającej do zwalczania alkoholizmu w Afryce.

„Journal des Debats" pisze na ten temat: „Twierdzimy, że zarówno sprawa przymusu pracy w kolonjach, wywołana przez Międzynarodowe Biuro Pracy, jak i obecna sprawa alkoholizmu jest jedynie pretekstem dla krajów, które chcą odzyskać utracone posiadłości kolonjalne, względnie rozszerzyć swój stan obecnego posiadania, aby pod osłoną humanitarnych haseł sięgnąć po obce posiadłości kolonjalne". „Journal des Debats" wzywa państwa kolonjalne do stworzenia wspólnego bloku celem dania należytego odporu wszelkim zakusom. Dodaje przytem, że organizacja takiego bloku jest już w drodze realizacji. Istnieją już zorganizowane w latach 1928-29 komitety studjów kolonjalnych: Franko-Angielski, Franko-Belgijski i Franko-Holenderski; brak jedynie Hiszpanji i Portugalji.

WOBEC BLISKIEGO TERMINU ZWOŁANIA KONFERENCJI MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI PRACY.

Prasa mocarstw kolonjalnych nie przestaje zajmować się sprawą kwestjonarjusza, rozesłanego przez Międzynarodowe Biuro Pracy do członków Ligi Narodów w sprawie podporządkowania wszystkich zagadnień, związanych z pracą tuziemców w kolonjach, reglamentacji Międzynarodowego Biura Pracy.

W jednym z poprzednich numerów pisaliśmy, że wielkie państwa kolonjalne uznały powyższą sprawę, jako godzącą w ich suwerenność w kolonjach, mniejsze zaś państwa uważają ją za środek, zmierzający do odebrania im kolonij. Obecnie p. Henri Solus, profesor Uniwersytetu w Poitiers, wysuwa tezę, że odpowiedzi poszczególnych państw na kwestjonarjusz, które będą rozpatrywane na najbliższej sesji Międzynarodowej Organizacji Pracy i które w przyszłości mogą posłużyć za podstawę do opracowania konwencji o pracy w kolonjach — godzą w postanowienia Traktatu Wersalskiego.

Artykuł 421 tego Traktatu mówi, że państwa zobowiązują się stosować w kolonjach konwencje, dla nich obowiązujące, o ile kolonje te nie rządzą się według własnych praw. Wolne są państwa te natomiast od tego obowiązku, o ile konwencja nie da się zastosować w kolonji z uwagi na warunki lokalne. Ponadto państwa przy wprowadzaniu konwencji do kolonij mogą modyfikować konwencję, zgodnie z warunkami lokalnemi. Profesor Solus wyciąga stąd wniosek, że sprawa pracy tuziemców w kolonjach została już uregulowana przez artykuł 421 Traktatu Wersalskiego. Autor uchyla kompetencję w tej sprawie Międzynarodowego Biura Pracy i uważa, że w myśl powołanego artykułu Traktatu państwa kolonjalne, będące członkami Ligi Narodów, we własnym zakresie bez czyjejkolwiek ingerencji decydują, która konwencja może być rozciągnięta na kolonje oraz która wymaga modyfikacji, względnie która nie powinna mieć zastosowania w kolonji.

KOLONIZACJA SOWIECKA

Bolszewicy zakończyli budowę kolei, łączącej Syberję z Turkiestanem. Kolej ta połączyła równocześnie kolej transsyberyjską z magistralą Orenburg — Taszkient.

Budowa tej linji kolejowej o długości 1.500 klm. była rozpoczęta przez rząd rosyjski jeszcze przed wojną. Dekret z dnia 3 grudnia 1926 roku polecił kontynuowanie prac.

Obecnie zakończono układanie szyn na całej długości. Budowa kosztowała przeszło 1.000 miljonów złotych. Oblicza się, że kolej ta będzie musiała przewieźć corocznie około 1.500.000 ton towarów, a zwłaszcza zboża i drzewa z Syberji.

Kolej nosi oficjalną nazwę „Turk-Sib"; bezwątpienia wywrze ona wpływ znaczny na rozwój ekonomiczny centralnej Syberji.

Jednym z celów nowej linji kolejowej będzie przewóz zboża syberyjskiego do Turkiestanu, na którego terytorjum znajduje się obecnie 600.000 ha plantacyj bawełny, ponieważ właśnie dowóz żywności do terenów plantacyjnych był dotychczas znacznie utrudniony, co hamowało dalszy rozwój produkcji.

W związku z pobudowaniem nowej kolei rząd sowiecki opracował program wielkich robót irygacyjnych w Turkiestanie. W wyniku tych robót przewidywane jest powiększenie terenów plantacyjnych do 3.000.000 hektarów.

Obecnie dokonywane są roboty irygacyjne wzdłuż rzeki Czu. W ten sposób Sowiety pragną zredukować do minimum import bawełny z Egiptu i Ameryki.

Poza tem przez pobudowanie nowej kolei bolszewicy chcą zwiększyć produkcję ryżu, wzmóc gospodarkę hodowlaną, tytoniową, przemysł kauczukowy i t. d.

Bolszewicy już przed kilku laty założyli próbne plantacje kauczuku i próby te dały dodatnie rezultaty.

RAID MOTOCYKLOWY PRZEZ SAHARĘ.

Młody Francuz, René Martineau, dokonał niebywale śmiałego raidu na motocyklu przez Saharę, Niger, Czad i Nigerję Angielską.

Całą podróż, poczynając od Lionu (z wyjątkiem przejazdu morzem) oraz drogę powrotną

podróżnik dokonał na motocyklu. Wyjechał z Lionu 2 lutego, wrócił zaś 28 kwietnia, pokrywając przestrzeń 8.600 klm. Podczas poszczególnych etapów podróży p. Martineau zabierał ze sobą karabin, 70 litrów benzyny, 10 litrów oliwy, 5 litrów wody i 12 pudełek sardynek.

Według opowiadań podróżnika, drogi przez Saharę, wykazywane na mapach wojskowych, w rzeczywistości nie istnieją. Pokrył je gęsty i szary piasek. Pustynia ma wygląd nagle skamieniałego morza. Pomimo, że teren Sahary jest równy, podróżnikowi wydaje się, że stale jedzie pod górę. Wzrok sięga najdalej o 5 klm. Reszta tonie w gęstym tumanie. Temperatura w ciągu dnia dochodzi do 40 st., na noc spada do 0 st.

POLSKI RYNEK PRODUKTÓW I TOWARÓW KOLONJALNYCH.

Całkowity import towarów do Polski wyniósł w 1928 r. 5.165.374 ton o wartości 3.362 miljony złotych. W imporcie tym produkty i towary kolonjalne wynoszą 260.000 ton — wartości 600 miljonów złotych, a więc 5,4 proc. wagi i 18 proc. wartości całego importu. Import kolonjalny do Polski reprezentowany jest niemal przez wszystkie rodzaje towarów kolonjalnych.

Najważniejszym towarem kolonjalnym, importowanym do Polski, jest bawełna, dostarczona w ilości 710.894 q. o wartości 311.816.000 złotych. Dalej ryż — przeszło 1.000.000 q. za cenę 71 miljonów złotych. Poza tem następują futra, kawa, herbata i kakao, oliwy kolonjalne, owoce i t. d.

KRYZYS KAWOWY W BRAZYLJI

Jak wiadomo, w Brazylji od dłuższego czasu istnieje ostry kryzys kawowy. Kraj ten produkuje dwie trzecie produkcji światowej kawy, a zapasy kawy, magazynowane obecnie w Brazylji, równają się rocznej konsumcji kawy całego świata.

Rząd Stanu Sao-Paulo znalazł nowe kredyty w bankach amerykańskich i angielskich z terminem płatności w ciągu lat 10.

W tym również czasie w myśl umowy zawartej z bankami zmagazynowane zapasy kawy w ilości 16.500.000 worków, służące jako zabezpieczenie pożyczki, winny być zlikwidowane.

Od 2 lat cena kawy brazylijskiej spadła o 50 proc. Oczywiście, że pociągnęło to za sobą spadek ceny na kawę, produkowaną w kolonjach przez państwa kolonjalne. Już obecnie koszty produkcji kawy w kolonjach przewyższają znacznie ceny sprzedażne. To też państwa kolonjalne dążą do znoszenia podatków i taks, ciążących dotychczas na produkcji kawowej.

BALDWIN O BRYTYJSKIEJ POLITYCE KOLONJALNEJ

Angielski mąż stanu Baldwin na zebraniu konserwatystów w liczbie około 1.000 osób wygłosił mowę, w której sprecyzował tezy angielskiej polityki kolonjalnej. Tezy te są następujące:

1. Rozwój polityki protekcyjnej w stosunku do przemysłu angielskiego.
2. Dojście do porozumienia z kolonjami i dominjami w kierunku ustalenia jednego programu polityki fiskalnej i celnej.
3. Ogłoszenie referendum celem ostatecznego uregulowania i rozstrzygnięcia sprawy taks na produkty spożywcze.

KRYZYS W PRZEMYŚLE BAWEŁNIANYM W BOMBAJU.

Fabryki bawełniane, zainstalowane w Bombaju, przeżywają od dłuższego czasu dosyć ostry kryzys; już obecnie fabrykanci zmuszeni są do przenoszenia swych przedsiębiorstw w głąb Indyj.

Fabryki w Bombaju nie mogą wytrzymać silnej konkurencji towarów bawełnianych japońskich. Chwilowe podniesienie się cen na towary bawełniane zaraz po wojnie pozwoliło fabrykantom bombajskim na zgromadzenie pewnych rezerw finansowych. Obecnie rezerwy te się wyczerpały i dalsza konkurencja z tańszemi towarami japońskiemi jest niemożliwa. Ponadto towary, wyrabiane przez fabryki bombajskie, są sprzedawane przeważnie wewnątrz kraju, wskutek czego fabryki, znajdujące się na prowincji są w lepszej sytuacji, ponieważ są one położone bliżej surowca, przyczem i ręce robocze na prowincji są tańsze. To też te ostatnie fabryki wytrzymują zwycięsko konkurencję japońską.

Specjalne komisje, badające poszczególne połacie kraju, uznały, że najniższe koszty produkcji dadzą się osiągnąć w Bengalu.

PRÓBY OGRANICZENIA PRODUKCJI HERBATY.

Na skutek decyzji, powziętej przez plantatorów herbaty, co do ograniczenia produkcji herbaty, plantotorzy angielscy postanowili przyłączyć się w tym względzie do plantatorów holenderskich. W marcu odbyło się w Amsterdamie zebranie Związku Holenderskich Plantatorów Herbaty, na którem jednogłośnie postanowiono, że produkcja w roku 1930 będzie zmniejszona o 12.000.000.— funtów w stosunku do produkcji z roku 1929. W roku 1929 Indje Holenderskie wyprodukowały 145 miljonów funtów herbaty, produkcja więc w roku bieżącym wyniesie 133 milj. funtów. Na zebraniu nie ustalono metod, które mają doprowadzić do zredukowania produkcji, prawdopodobnie jednak redukcja ta będzie osiągnięta przez zniszczenie liści mniej wartościowych, ponieważ właśnie wielki zbiór małowartościowych liści w roku 1929 doprowadził do spadku cen herbaty.

WALKA ZE ŚPIĄCZKĄ.

Rządy francuski, portugalski i belgijski zawarły umowę, ustalające jednolite postępowanie przy zwalczaniu śpiączki w rejonie Mayumbé (Afryka).

ROZWÓJ PRZEMYSŁU BAWEŁNIANEGO W CHINACH.

Rok 1929 był szczególnie pomyślny pod względem konjunktury dla rozwoju przemysłu bawełnianego w Chinach. Przemysł ten zawdzięcza swój rozwój wielkim zamówieniom, jakie otrzymały fabryki chińskie w roku 1928.

Pozatem w roku 1929 nie było w tym przemyśle żadnych konfliktów między pracodawcami a pracującymi. Wprawdzie płace robocze były bardzo wysokie, jednakże produkcja była do tego stopnia intensywna i ceny sprzedażne tak wysokie, że kompensowały fabrykantom wydatki, poniesione wskutek wysokich płac roboczych.

Zyski, osiągnięte w 1929 roku, wahały się od 63.000 — 428.000 dolarów na przedsiębiorstwo. W

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

1929 roku było w Chinach 120 fabryk bawełnianych o 3.664.120 szpul. Fabryki te zatrudniały 241.559 robotników i skonsumowały 1.089.333.000 funtów surowca.

Produkcja wynosiła 888.000.000 funtów nici bawełnianych i 14.630.000 sztuk płótna (około 240.260.000 mtr.).

Centrum chińskiej produkcji bawełnianej znajduje się w Szanghaju, gdzie jest jedna trzecia fabryk chińskich, 30 fabryk japońskich i 3 angielskie.

W ciągu 10-lecia powojennego Chińczycy znacznie zwiększyli swój stan posiadania, ponieważ mają oni obecnie 24 fabryki, podczas gdy przedtem mieli tylko 12. Ilość fabryk japońskich wzrosła w tym samym czasie o 23.

W roku 1928 Chiny importowały 257.772.000 funtów surowca bawełny wartości 48.670.000 dolarów, wówczas kiedy import w roku 1913 wyniósł zaledwie 18.382 tys. funtów wartości 2.254.000 dolarów.

Same fabryki w Szanghaju importowały w 1928 r. 217.784.000 funtów bawełny, z czego 136.922 tys. funtów z Indyj, 75.315.000 z Ameryki.

PORTUGALSKI BANK KOLONJALNY.

Dekretem z dnia 6 maja r. b. rząd portugalski postanowił utworzyć bank, mający na celu podniesienie rozwoju gospodarczego kolonij portugalskich (Banco de Fomento Colonial) z kapitałem zakładowym 100.000 contos.

Kapitał zakładowy ma być pokryty w sposób następujący: skarb państwa 67.000, Angola 7.500, Mozambik 7,500, Krajowa Kasa Kredytowa 10.000, Bank Ultra-Marino 3.000, Bank Angolitański 3.000. W przyszłości kapitał zakładowy ma być podniesiony do 200.000 contos.

Siedzibą nowego banku będzie Lizbona. Bank będzie realizował kredyt rolny i przemysłowy, zastawy hipoteczne oraz emisje obligacyj. Będzie on również popierał i organizował przedsiębiorstwa handlowe, przemysłowe i transportowe.

Bank rozpocznie natychmiast swą działalność, narazie w Angoli i w Mozambiku.

KRONIKA KOLONJALNA

PRACE W SEKCJACH ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONJALNYCH. — Wobec rozpoczęcia prac nowego Zarządu Związku Pionierów Kolonjalnych zorganizowano szereg Sekcyj, między które podzielone zostały poszczególne prace Związku.

Utworzone zostały już sekcje następujące: propagandowa, polityczno-ekonomiczna, finansowa, organizacyjna i badań terenowych.

W czasie najbliższym utworzone zostaną jeszcze sekcje mandatów kolonjalnych i zagraniczna.

Skład personalny poszczególnych sekcyj, oraz zakres ich działalności podany zostanie w następnym numerze „Pioniera Kolonjalnego".

Wszyscy członkowie Związku pragnący brać czynny udział w pracach Sekcyj winni się zgłosić do Sekretarjatu Zarządu Związku, który czynny jest codziennie z wyjątkiem niedziel i świąt w godzinach od 6 do 8 po południu w lokalu Ligi Morskiej i Rzecznej, przy ul. Królewskiej nr. 9 m. 6 (II piętro — front).

ZNACZEK NA FUNDUSZ KOLONJALNY. — Zarząd Związku Pionierów Kolonjalnych przypomina członkom i Oddziałom Ligi Morskiej i Rzecznej, że sprzedaż znaczka na fundusz kolonjalny już się rozpoczęła. Oddziały prowincjonalne zamówienia na znaczek mogą kierować do Sekcji Kolonjalnej Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej (Królewska 9 m. 6 w Warszawie).

Znaczek, formatu pocztowego, posiada wartość 10 i 50 groszy. Zebrany tą drogą fundusz przeznaczony jest całkowicie na akcję kolonjalną Ligi Morskiej i Rzecznej.

Wszyscy ci, którzy pragną lepszego jutra dla naszych stosunków populacyjnych i gospodarczych, muszą się zdobyć na ten minimalny wysiłek i kupić znaczek na fundusz kolonjalny. Jest to przedewszystkiem obowiązek członków Ligi Morskiej i Rzecznej, która na sztandarze swym wypisała obok haseł morskich i hasła kolonjalne.

Niemieckie „Flotten-Vereiny" i „Kolonial-Vereiny" zebrały olbrzymie sumy przez groszowe składki miljonów — uczyńmy to samo, jeżeli drogie są sercom naszym sprawy morskie i zamorskie państwa naszego!

Popierajmy akcję kolonjalną Ligi Morskiej i Rzecznej, którą w imieniu Ligi prowadzi Związek Pionierów Kolonjalnych!

POWRÓT DR. ALEKSANDRA FREYDA Z ALGERU. — Dnia 5 czerwca r. b. powrócił z Kongresu Międzynarodowego Malarjologów, który odbywał w Algierze w dniach 19—21 maja r. b., przedstawiciel Zarządu Związku Pionierów Kolonjalnych p. dr. Aleksander Freyd.

P. dr. Freyd był oficjalnym delegatem Związku Pionierów Kolonjalnych i Naukowego Instytutu Emigracyjno-Kolonjalnego na wspomnianym kongresie.

Szczegółowe sprawozdanie z uczestnictwa p. dr. Freyda na kongresie podamy w następnym numerze.

POWRÓT KPT. A. ZARYCHTY Z JUGOSŁAWJI. — W ostatnich dniach maja r. b. powrócił do Warszawy p. kapitan A. Zarychta, który był przedstawicielem Związku Pionierów Kolonjalnych na międzynarodowym kongresie geografów słowiańskich.

ODCZYT O POLSKIM PROBLEMIE KOLONJALNYM. — Sekretarz Związku Pionierów kolonjalnych p. dr. W. Rosiński wygłosił w dn. 23 maja r. b. w Stowarzyszeniu b. Wychowańców Wyższej Szkoły Handlowej w Warszawie odczyt na temat „Polski problem kolonjalny".

Odczyt zgromadził kilkadziesiąt osób. Po odczycie wywiązała się dyskusja, która w całej rozciągłości poparła wywody prelegenta, dowodząc tem samem słuszności akcji, jaką w zakresie kolonjalnym prowadzi Liga Morska i Rzeczna.

ZJAZD POLAKÓW Z ZAGRANICY. — W czasie od dnia 1—3 czerwca r. b. odbywał się w Warszawie Zjazd komitetu wykonawczego Rady Organizacyjnej Polaków z zagranicy. Reprezentowani byli Polacy z Niemiec, St. Zjednoczonych, Francji, Czechosłowacji, Łotwy, Austrji i Rumunji. Obradom przewodniczył p. Marszałek Senatu prof. J. Szymański. Referat organizacyjny wygłosił członek zarządu Związku Pionierów Kolonjalnych i Polskiego Twa Emigracyjnego p. Kpt. M. Fularski.

Z ramienia naszej organizacji, brał udział w Zjeździe, w charakterze gościa, sekretarz Zarządu p. dr. Rosiński.

INFORMACYJNY KURS KOLONJALNY. — Staraniem Zarządu Związku Pionierów Kolonjalnych i przy współudziale Naukowego Instytutu Emigracyjno-Kolonjalnego został zorganizowany kurs informacyjny dla działaczy kolonjalnych. Celem kursu jest zorjentowanie interesujących się polskim problemem kolonjalnym w dotychczasowym stanie prac dokonanych w tej dziedzinie w Polsce oraz zapoznania uczestników kursu z polityką kolonjalną państw innych.

Na pierwszym tym kursie informacyjnym zapowiedziane zostały wykłady następujące: Zadania polskich pionierów kolonjalnych (Gen. G. Orlicz-Dreszer); Polityka kolonjalna wielkich i małych państw, oraz Konieczności i możliwości polskiej polityki kolonjalnej (dr. G. Załęcki); Kolonje poniemieckie ze stanowiska prawnego (dr. J. Rozwadowski); Przygotowania organizacyjne akcji kolonjalnej, oraz Argentyna i Paragwaj (kpt. M. Fularski); Istota kolonji z punktu widzenia międzynarodowego (Prof. T. Hilarowicz); Podstawy polskich dążeń kolonjalnych, oraz Parana i Peru (kpt. A. Zarychta); Higjena tropikalna (dr. med. Al. Freyd); Angola (Franciszek Łyp); Polska polityka morska i zamorska, oraz Problemy polskiego handlu kolonjalnego (dr. W. Rosiński).

Wykłady rozpoczęły się dnia 19 maja r. b. odczytem inauguracyjnym prezesa Związku Pionierów Kolonjalnych p. Gen. G. Orlicz-Dreszera. Dotychczas wygłoszone zostały wykłady następujące: Zadania polskich pionierów kolonjalnych, Polityka kolonjalna małych i wielkich państw, Konieczności i możliwości polskiej polityki kolonjalnej, Kolonje poniemieckie z punktu widzenia międzynarodowego, Polityka morska i zamorska Polski. Istota kolonij z punktu widzenia prawa międzynarodowego, oraz Argentyna i Paragwaj.

Zakończenie kursu nastąpi w czerwcu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Z BIEGIEM RZEK POLSKICH

Dodatek regjonalno-turystyczny

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

KRÓTKI RYS TURYSTYCZNY WOJEWÓD. KIELECKIEGO

Na wstępie krótkie informacje o województwie Kieleckiem:

Obszar Województwa Kieleckiego 24.833 km. kw.. Zaludnienie 2.773.700 osób. Długość dróg 14,744 km. W tem dróg bitych 3.356 km. Na 1 km. kw. powierzchni dróg bitych wypada 0.132 km. Linij autobusowyhc 212 km. Na łącznej długości 2.270 km. Roli 13.526 km. kw. Łąk 1.535 km. kw. Pastwisk 1.706 km. kw. Lasów 5.996 km. kw. Nieużytków 2.070 km. kw. Najwyższa wysokość n. poz. m. Bałtyckiego 612 m. Najniższa 93 m.

Konfiguracja terenu tworzy niejako dalszy ciąg pogórza Podkarpackiego, przeciętego rozlewną doliną Wisły, która płynie południową i wschodnią krawędzią Województwa. Krawędź północną i zachodnią stanowi dolina Pilicy, mającej swój początek na terenie Województwa. Rzeki te, oraz Nida, przecinająca teren województwa z półn. zachodu na połud.-wschód, wskazują dwa zasadnicze działy wód. Jeden, równoleżnikowy, tworzący trójpasmowe góry Świętokrzyskie, z najwyższym wzniesieniem Górą Łysią (612 m.), niższemi, Miedzianą Górą, Bukową, Radostową, Łysą, Górami Jeleniemi i t. d. Drugi dział wód, ciągnący się jako odgałęzienie trzeciego pasma Świętokrzyskiego w kierunku południowo - zachodnim przez Chęciny, Małogoszcz. wzwyżnę Olkuska ku pustyni Błędowskiej „Polskiej Saharze". Ten ostatni dział krzyżuje się z pogórzem Krakowsko-Częstochowskiem, z piękna doliną Prądnika. Dość znaczne względne wysokości, nader charakterystyczna rzeźba terenu w południowej części Województwa w jurajskich wapieniach kredowych (pow. Będziński, Częstochowski, Zawierciański. Olkuski), zaś charakterystyczne wyżłobienia w lasach na wschodzie (pow. Miechowski. Pińczowski. Sandomierski i Opatowski), przy pięknych pokryciach leśnych, stworzyły harmonijne, piękne i ciekawe krajobrazy, stworzyły warunki, pociągające ludzi do wykorzystania tych okolic. Temu też przypisać należy już wczesnych wiekach gęste zaludnienie tej ziemi i jej obronę, o czem świadczą liczne ruiny starych zamków. Tutaj, w tej prastarej kolebce ziemi Mazowieckiej, na każdym kroku spotyka się liczne świadectwa rosnącej kultury, widocznej w tysiącach budowli kościołów, kaplic, pomników i figur. Drugim czynnikiem ważnym dla rozwoju życia i kultury było i jest wielkie bogactwo minerałów. Zagłębie Dąbrowskie sięgające daleko na zachód, już w pierwszych czasach historji polskiej roiło się od kopalni węgla, rudy, ołowiu, srebra i t. d. W Górach Świętokrzyskich napotyka się na rudę żelazną, miedź, siarkę, marmury i bardzo dobry kamień budowlany (marmury i kwarcyty). Bogactwa te, wydobywane z łona ziemi, stworzyły rekompensatę za jałową ziemię w tych okolicach, gdzie się one znajdują. Warunki te przyczyniły się do wytworzenia bardzo żywej historji; z ziemi tej wywodzą się lub żyli na niej wielcy mężowie (Kochanowski, Rej, Długosz, Kadłubek), na tej ziemi rozsiane są liczne pola walk w obronie Ojczyzny, tu są chlubne pomniki sławy oręża polskiego (Racławice).

Historja tego zakątka wybiła silne piętno na mieszkańcach, wyraziła się w licznych legendach, w usposobieniu, strojach i zwyczajach, które w wielu okolicach mają swoją własną, odrębną cechę.

Stosownie do bogactwa ziemi i jakości gleby, w zachodniej części województwa w powiatach: Będzińskim, Zawierciańskim, Częstochowskim, Olkuskim i wzdłuż rzeki Kamiennej w środkowej części województwa w powiatach: Koneckim, Iłżeckim i Opatowskim, rozwinął się przemysł, natomiast wzdłuż Wisły w powiatach: Sandomierskim, południowej części Opatowskiego, Stopnickim, Pińczowskim, Miechowskim i południowej części powiatu Jędrzejowskiego zakwitło bardzo wysoko rolnictwo; na reszcie województwa, o glebie piaszczystej, przy słabem rolnictwie zaległy znaczne połacie lasów.

Z najważniejszych miejscowości godnych zwiedzenia przez turystów wymienić należy z terenu Gór Świętokrzyskich: *Sandomierz*, położony na wzgórzu nad brzegiem Wisły z licznemi pamiątkami historycznemi i bardzo pięknemi widokami na Wisłę. Siedziba biskupstwa, starostwa, liczne zabytki sztuki począwszy od XI wieku.

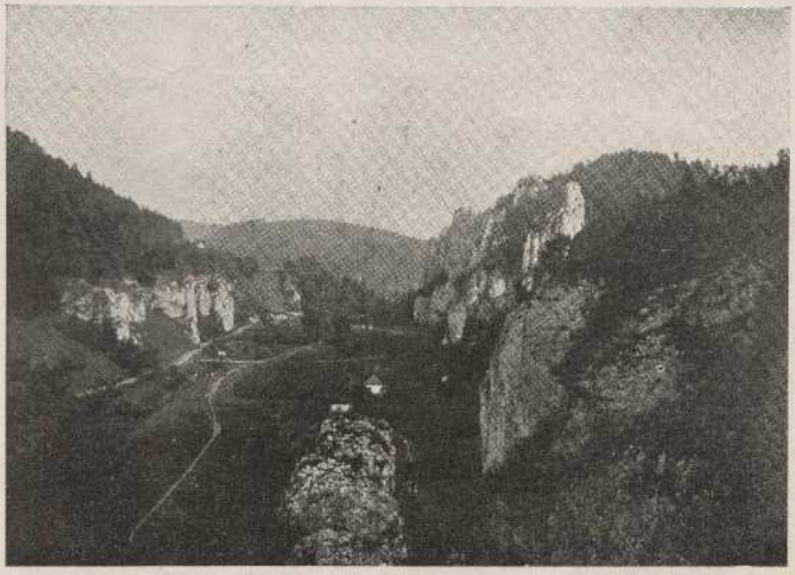
W pobliżu Sandomierza w kierunku południowo-zachodnim 13 km. szosą (autobusem) znajduje się *Złota Góra* ze słynnemi wykopaliskami z epoki kamiennej. Na zachód i płn. zachód od Sandomierza, piękne ruiny zamków w Ossolinie, Kanarach, Ujeździe, Międzygórzu i Tudorowie.

Św. Krzyż z klasztorem w stylu barokowym z XI wieku, położonym wśród pięknych i charakterystycznych lasów jodłowych na szczycie gór, skąd roztacza się piękny widok na wyżynę Sandomierską-Opatowską z jednej strony, a w kierunku trzeciego pasma gór ku południowi — z drugiej strony.

Św. Katarzyna, idąc szczytami gór odległa od św. Krzyża o 11 klm. z puszczą jodłową, charakterystycznemi zwałami kamieni (zw. gołoborzem), z najwyższym w Górach Świętokrzyskich szczytem Łysicą, skąd roztacza się piękny widok ku Kielcom, Chęcinom, Miedzianej Górze, Bukowej Górze, na sąsiednią Górą Radostową z przełomem rzekami Lubrzanki.

Kielce, siedziba Województwa, Biskupstwa, licznych urzędów. Miasto, pięknie położone, obok pamiątek historycznych, bogatego muzeum Krajoznawczego, ma kilka fabryk. Z ważniejszych wymienić należy fabrykę marmurów, odlewnię i hutę „Ludwików" wapienniki i w pobliskim *Białogonie* — odlewnię żelaza. W odległości 8 km. szosą lub koleją, znajduje się piękny przełom rzeki Bobrzy w okolicy *Słowika* — miejsca letniskowego, a dalej na wysokich wzgórzach *Chęcin*, okazałe mury zamczyska Królowej Bony (XV w.) z pięknym i rozległym widokiem na wszystkie strony. Poza Chęcinami piękna okolica w *Bocheńcu*, oraz znane pobojowisko w *Małogoszczy*. Na północ od Chęcin przy szlaku Warszawskim wznosi się Miedziana Góra, której nazwa pochodzi od miedzi znajdującej się w tej okolicy.

Z południowo-zachodniego terenu województwa, tak zwanego pogórza Kra-



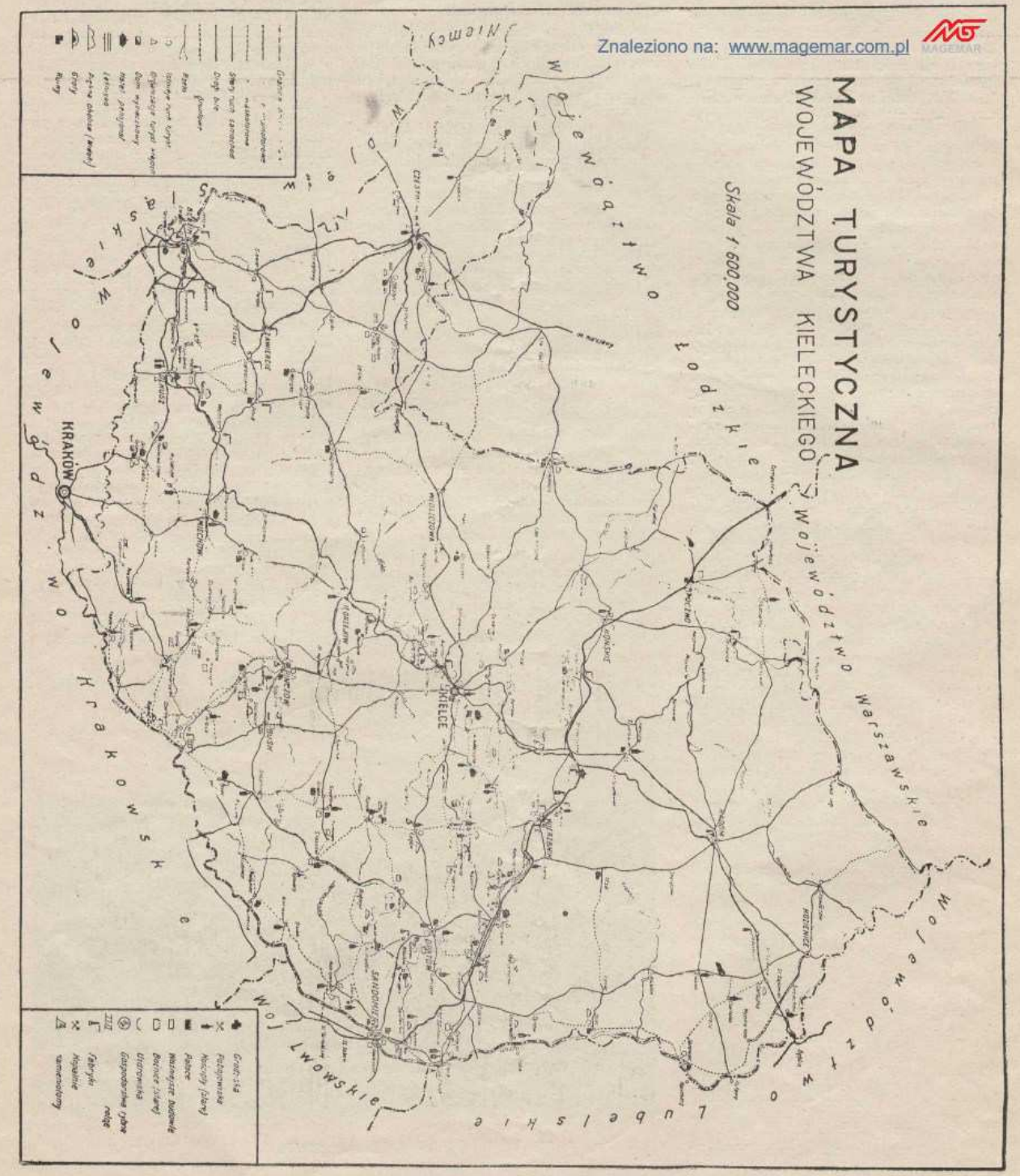
Ojców. Dolina Prądnika.

kowsko-Częstochowskiego, godne zwiedzenia miejscowości są:

Częstochowa z cudownym obrazem Matki Boskiej na Jasnej Górze pod opieką O. O. Paulinów. Miasto liczące 120.000 mieszkańców ześrodkowuje nietylko olbrzymi ruch pątniczy z kraju i zagranicy, ale jest również silnym ośrodkiem przemysłowym z licznemi fabrykami, wapiennikami, hutami, cementowniami i t. p. W odległości 12 km. od Częstochowy znajduje się *Olszyn* z ruinami zamku na wapiennych niedostępnych skałach, z licznemi grotami w okolicy. W odległości 26 km. *Złoty Potok* od Częstochowy z pięknemi lasami a wśród nich wzorowem gospodarstwem rybnem (pstrągarnie) z licznemi grotami w wapiennych skałach jurajskich. Na północ od Częstochowy (34 km.) znajdują się ruiny zamku w *Dankowie* z okopami. Na wschód kościół warowny w *Mstowie*.

Będzin, Sosnowiec, Dąbrowa, Zawiercie, miasta leżące na terenie zagłębia węglowego zwanego Zagłębiem Dąbrowskiem, są głównemi centrami przemysłu kopalnianego i fabrycznego. Miasto Będzin z siedzibą Starostwa, z pośród miast Zagłębia, leżących na tej po szarpanej z licznemi lejami i dołami ziemi, jest najpiękniej położone, w kotlince opartej północną krawędzią o wzgórza z pięknemi ruinami zamku z epoki piastowskiej.

Sosnowiec ma wygląd miasta więk-



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

szego nawskroś nowożytnego, niedawno powstałego, ten sam wygląd ma Dąbrowa. Gorączkowy rozwój i piętno przemysłu węglowego wybiło się na tych miastach zakopconych, zadymionych, hałaśliwych, o budynkach, rysujących się od duchów skorupy ziemi.

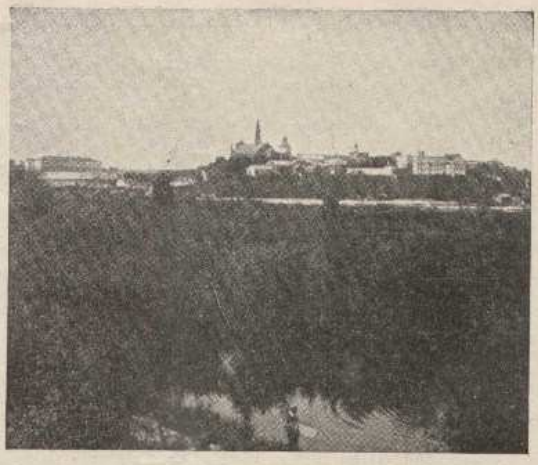
W pobliżu Będzina na zachód od niego w odległości 4 i pół km. rozsiadła się mała, aczkolwiek bogata miejscowość kopalniana — z najlepszym węglem „Czeladź". Na północny-zachód *Grodziec* ze swojemi cementowniami. Na północny-wschód i na wschód jako przeciwstawienia do tej ruchliwej niszy węglowej ciągną się piękne lasy pokrywające urocze wzgórza jurajskich skał wapiennych zakończone na wschodzie piaszczystą *Pustynią Błędowską* zwaną „Polską Saharą", której piaszczysta łacha szerokości 2 km. a długości 3 km. przecięta jest rzeką Przemszy. Na północ od tej pustyni w odległości 12 km. sterczą okazałe ruiny zamku w *Ogrodzieńcu*, które wraz z ruinami w Smoleniu i pustynią Błędowską tworzą niejako łańcuch obronny Zagłębia.

Olkusz, miasto powiatowe leżące w sercu pogórza Krakowsko-Częstochowskiego, z wielką fabryką naczyń kuchennych i grobem bohatera 1863 r. Francisko de Nullo, oznacza się pięknem położeniem nad strumykiem Babą, gubiącym się w lecie w piaskach. W pobliżu, na wschód w odległości 4 km. znajdują się ruiny zamku w *Rabsztynie*, na zachód Kopalnia ochry w *Bolesławiu* z niedalekiem pobojowiskiem z roku 1863 — *Krzykawką*. Olkusz stanowi punkt wyjściowy dla zwiedzania doliny Prądnika z Pieskową Skałą po drodze i słynnym Ojcowem.

Pieskowa Skała pierwsza strażnica tej doliny posiada piękny zamek dobrze zachowany i zamieszkały przez letników. Zamek na urwistej skale wapiennej ze stawem u podnóża i piękną drogą wijącą się wśród skał czyni wrażenie imponujące, staje on u wrót t. zw. „Polskiej Szwajcarji" jaką jest dolina Ojcowa.

Ojców, oddalony od Pieskowej Skały o 7 km., leży w uroczej kotlinie, wyżłobionej przez wody Prądnika i jest po Tatrach jednem z najpiękniejszych zakątków naszej ziemi. Tę historycznie znaną miejscowość z czasów Łokietka, gdzie znajduje się grota jego imienia, i cały szereg innych prześlicznych grot jak „Ciemna" względnie „Królewska" — natura ozdobiła najciekawszemi okazami w rzeźbie terenu, w wyżarciu skał wzdłuż głównej doliny Ojcowskiej i bocznych dolin: Sąspowskiej, Korytanji i mniejszych. Jest tu „Sfinks" i „Brama Krakowska", „Iglica", „Czarcia Skała", „Skamieniały Wędrowiec", „Maczuga Herkulesa" i t. d. Piękna przyroda w Ojcowie, lecznicze własności źródła św. Jana spowodowały, że miejscowość ta stała się letniskiem i uzdrowiskiem. Wielkie sanatorjum „Goplana" i cały szereg pensjonatów i willi obsługuje setki kuracjuszy i letników.

Z innych miejscowości wymienić należy: w powiecie Miechowskim *Racławice*, pamiętne zwycięstwa oręża polskiego pod bohaterskim przewodem wielkiego Naczelnika Tadeusza Kościuszki. Dalej na wschód w powiecie Pińczowskim spotykamy małą mieścinę Skalbmierz, ongi siedlisko nauki. Tu odbywały się pierwsze wykłady wiedzy filologicznej.



Kielce — Stolica Województwa.

Kazimierza Wielka z wielką cukrownią. *Wiślica* z kolegjatą, w której przez długie lata przebywał wielki historyk Długosz. *Pińczów* nad Nidą z resztkami obronnych murów i pamiątkami poarjańskiemi, dzisiaj miasto powiatowe. *Busk i Solec* w powiecie stopnickim, miejscowości wodolecznicze. *Szydłów* w tymże powiecie z okazałemi ruinami zamku Jagiellońskiego, z murowaną synagogą, ufundowaną przez Kazimierza Wielkiego.

W północnej części województwa rozsiane są miejscowości: *Opoczno* ze starym zamkiem Kazimierzowskim z tegoż czasu pochodzącym „Domem Esterki", z fabrykami i wapiennikami. *Drzewica* z okazałemi ruinami zamku, dużym stawem, fabryką noży „Gerlacha". *Stąporków* z dawną fabryką broni, obecnie hutą żelazną. *Bliżyn*, miejscowość letniskowa nad Kamienną, obecnie wzorowo rozbudowywana. *Szydłowiec* przy trakcie Krakowskim z ruinami zamku, pięknym ratuszem i kolegjatą. *Starachowice* z wielką hutą żelazną, tartakiem i innemi fabrykami. *Ostrowiec*, podobnie jak Starachowice, miasto fabryczne. W pobliżu na północny - wschód od Ostrowca znajdują się bogate wykopaliska wyrobów krzemionkowych z tej epoki. Na wschód fabryka porcelany w Ćmielowie. Z Ostrowca wychodzi główna droga na św. Krzyż.

Istnieje jeszcze cały szereg miejscowości ważnych dla każdego Polaka, które w krótkim rysie trudno ująć. Objęcie całokształtu i szersze ujęcie powyższego szkicu nastąpić może tylko w obszernym „Przewodniku", który Wojewódzka Komisja Turystyczna w Kielcach zamierza wydać w niedługim czasie.

Organizacjami, zajmującemi się turystyką i Krajoznawstwem na terenie Województwa, są: Wojewódzka Komisja Turystyczna w Kielcach (Urząd Wojewódzki); Oddziały Towarzystwa Krajoznawczego: w Kielcach, w Olkuszu, w Ostrowcu, w Sandomierzu, w Zagożdżonie; Muzeum Miejskie (sekcja wycieczkowa) w Częstochowie; Oddział Towarzystwa Tatrzańskiego w Kielcach; Św. Krzyska sekcja narciarska w Kielcach.

Ponadto w każdym powiecie są zorganizowane referaty turystyczne przy

ZWIEDZAJCIE WYBRZEŻA WISŁY!

nasze parostatki kursują codziennie:

na linji WARSZAWA — GDAŃSK odejście z Warszawy o g. 9-ej
" " " TORUŃ " " " 23.30
" " " WŁOCŁAWEK " " 17.30
" " " PŁOCK " " " 21.00

na linji toruńskiej kursują salonowe parostatki posiadające kabiny I-ej i II-ej klasy.

Pierwszorzędne :-: bufety. :-:

Wycieczki zbiorowe otrzymują zniżki do 33%

Informacje. Kasa Zamawiań, tel. 416-31 i 416-32.

ŻEGLUGA RZECZNA „VISTULA" Sp. z ogr. odp

Warszawa, ul. Sewerynów Nr. 3 (róg Kopernika).

850 — 91-VI-V I

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Starostwach i prawie wszędzie Komitety powiatowe przy Sejmikach.

Wskazówki dla organizowania wycieczek:

WYCIECZKI JEDNODNIOWE:

1) *Sandomierz* (stacja kolejowa) 1 km. szosą do miasta, zwiedzanie (6 godz.) — przejażdżką po Wiśle w kierunku Zawichostu, stąd autobusem do Ostrowca (stacja kolejowa).

2) *Kielce* (stacja kolejowa), zwiedzanie — autobusem na św. Katarzynę — autobusem przez Bodzentyn (zamek) do Suchedniowa (stacja kolejowa).

3) *Kielce* (stacja kolejowa), zwiedzanie — autobusem przez Słowik do Chęcin, po zwiedzeniu autobusem do stacji kolejowej w Chęcinach.

4) *Częstochowa* (stacja kolejowa), zwiedzanie — autobusem do Olsztyna (ruiny zamku, groty) — powrót do Częstochowy.

5) *Będzin* (stacja kolejowa) — Sonowiec, zwiedzanie.

6) *Potok* stacja kol. wąskotorowej „Jędrzejów - Rytwiany", skąd ieszo do 6 km. do Szydłowa, zwiedzanie ruin zamku, synagogi — autobusem do Chmielnika do stacji kolejki.

7) *Ostrowiec* (stacja kolejowa), zwiedzanie — autobusem do Opatowa, zwiedzanie—autobusem do Tudorowa, zwiedzanie ruin zamku — autobusem do Sandomierza lub Kielc. Do Kielc pięknie położona droga prowadzi przez Łagów wzdłuż Gór Świętokrzyskich.

WYCIECZKI DWUDNIOWE:

1) *Sandomierz* (stacja kolejowa), zwiedzanie — Wisłą statkiem przez Zawichost do Kazimierza nad Wisłą i Puław, nocleg — z Puław, Wisłą do Dęblina (st. kol.).

2) *Sandomierz* (stacja kolejowa), zwiedzanie — autobusem do Opatowa — zwiedzanie — autobusem do Ostrowca, nocleg, zwiedzanie Ostrowca i autobusem do Starachowic, zwiedzanie—autobusem do Wąchocka, zwiedzanie — odjazd (stacja kolejowa).

3) *Kielce* (stacja kolejowa) autobusem do Radlina (7 km.), stąd pieszo przełomem Lubrzanki do Mąchowic i przez Górę Radostową do św. Katarzyny na nocleg, — zwiedzenie Puszczy jodłowej Żeromskiego, wejście na szczyt Łysicy — powrót do św. Katarzyny, stąd autobusem przez Bodzentyn do stacji kolejowej w Suchedniowie lub do Kielc. Możliwem jest również powrót kolejką leśną ze św. Katarzyny do stacji kolej. w Zagnańsku.

4) *Olkusz* (stacja kolejowa) autobusem do Pieskowej Skały, zwiedzenie — przed wieczorem pieszo do Ojcowa, nocleg — cały dzień w Ojcowie — wieczorem autobusem do Krakowa, lub do Olkusza do stacji kolejowej.

5) *Częstochowa* (stacja kolejowa), zwiedzanie — popoł. autobusem do Olsztyna, stąd autobusem do Złotego Potoku, nocleg — zwiedzanie, w południe autobusem w kierunku Kroczyc (b. piękna okolica) przez Pilicę — Smogoń do Wolbromia (stacja kolejowa).

6) *Częstochowa* (stacja kolejowa), zwiedzanie — koleją lub autobusem do Będzina, zwiedzanie — tramwajem do Sosnowca, zwiedzanie i nocleg — koleją do Olkusza, zwiedzanie — samochodem do Klucz, zwiedzenie Pustyni Błędowskiej, powrót do Olkusza (stacja kolejowa).

WYCIECZKI TRZYDNIOWE:

1) *Sandomierz* (stacja kolejowa), zwiedzanie—autobusem do Opatowa, zwiedzanie — autobusem do Ostrowca, nocleg — zwiedzanie Ostrowca — autobusem i końmi na św. Krzyż, nocleg (w Słupi) — pieszo szczytami gór (11 km.) do św. Katarzyny, stąd pieszo przez Radostową do Radlina — z Radlina autobusem do Kielc.

2) *Częstochowa* (stacja kolejowa), zwiedzanie — autobusem do Olsztyna — w Złotym Potoku nocleg — autobusem przez Kroczyce do Pilicy, stąd autobusem do Ogrodzieńca, zwiedzenie ruin zamku — powrót do Pilicy przez Smogoń (ruiny zamku) Wolbrom — Rabsztyn do Olkusza, nocleg — autobusem do Pieskowej Skały i dalej do Ojcowa, wieczorem autobusem do Krakowa lub Olkusza.

Dla wycieczek zbiorowych Wojewódzka Komisja Turystyczna może poczynić ułatwienia co do odpowiedniego dostosowania podróży autobusami poza normalnym rozkładem wycieczki. Wycieczki muszą być zgłoszone.

Kielce, dnia 30 maja 1930 roku.

M. WALENTOWSKI.

„M. ŁEMPICKI"

SZYBY KOPALNIANE
GŁĘBOKIE WIERCENIA
STUDNIE ARTEZYJSKIE

WIERCENIA POD PALE FUNDAMENTOWE,
WIERCFNIA POSZUKIWACZE, PODSADZKOWE,
DLA BADANIA GRUNTU I. T P.

PRZEDSIĘBIORSTWO WIERTNICZE I ROBÓT GÓRNICZYCH

„M. ŁEMPICKI" S. A.

SOSNOWIEC
Ul. Małachowskiego 26, telefon 109

WARSZAWĄ
Al. Jerozolimskie 18, telefon 298-11 i 98-90

KORONKI DJAMENTOWE, „PERDURUM", ŚRUTOWE
SKŁAD DJAMENTÓW PRZEMYSŁOWYCH
NARZĘCZIA WIERTNICZE.

8069-562-VI.

WYTWÓRNIA
PĘDNI, MASZYN I ODLEWNIA ŻELIWA

KRAWCZYK i S-KA

ZAWIERCIE, st. dr. żel. Warsz.-Wied.

SPECJALNOŚĆ:

CAŁKOWITE URZĄDZENIA PĘDNI (TRANSMISJI),
POSZCZEGÓLNE CZĘŚCI STALE NA SKŁADZIE
SPRZĘGŁĄ CIERNE SYSTEMU HILL'A.
URZĄDZENIA DO MECHANICZNEGO PRZENOSZENIA RÓŻNYCH MATERJAŁÓW:
PRZENOŚNIKI (ELEWATORY) PRZENOŚNIKI (TRANSPORTERY) SILOSY ZBOŻOWE, KONVOYERY DO WĘGLA i t. p. ODLEWY MASZYNOWE I BUDOWLANE, ŻELIWNE I BRONZOWE
OKNA ŻELAZNE I LEKKIE KONSTRUKCJE.

Biura: w Warszawie, ul. Krucza 16 m. 4.
Telefon 105-17.
w Katowicach, ul. Sokólska 3.

PRZEDSTAWICIELSTWA WE WSZYSTKICH WIĘKSZYCH MIASTACH RZECZYPOSPOLITEJ

8058- 51-VI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

CZĘSTOCHOWSKA

FABRYKA OBIC PAPIEROWYCH

DAWNIEJ

GERKE i S-ka

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Częstochowa, Kościuszki 52.

POLECAJĄ TAPETY OLEJNE DAJĄCE SIĘ ZMYWAĆ ORAZ ZWYKŁE, od najtańszych do najwykwintniejszych.

Nabywać można u współwłaścicieli:

F. STASZEWSKI

Warszawa, ul. Mazowiecka Nr. 8.

B. PIWARSKI

Lublin, Krak,-Przedmieście Nr. 15

oraz we wszystkich składach tapet w kraju

8077-570-VI.

P. LAMPRECHT

FABRYKA PAPIERU

SOSNOWIEC

8074-567 VI.

Sp. Akc. Fabryk Chemicznych

„RADOCHA"

Zarząd w Warszawie, Sienkiewicza 2

Telefony: 6-09, 81-24 i 57-67

FABRYKA W SOSNOWCU.

Produkuje: chloran potasu, kwas winny, ałun chromowy, farbę rdzochronną, elektrody magnetytowe.

8071-574-VI.

EMIL KUŹNICKI

Fabryka Tektury Dawowej, Produktów Chemicznych i Asfaltu

Spółka Akcyjna

w OŚWIĘCIMIU, woj. Krak.

ROK ZAŁOŻENIA 1888.

Dostarcza w gatunkach najprzedniejszych:

TEKTURĘ SMOŁOWCOWĄ
PRODUKTY SMOŁOWCOWE
PRODUKTY ASFALTOWO-INZOLACYJNE
PRZETWORY CHEMICZNE

A JAKO SPECJALNOŚĆ:

„KORIOLIT" asfaltową papę dachową (białą papę)
„BARWOLIT" kolorową papę bitumiczną (czerwoną papa)

„KORIOLIT" i „BARWOLIT" nie wymagają konserwacji przez długie lata a przez Towarzystwa Ubezpieczeń uznane są jako materjały ogniochronne.

Próbki i oferty na żądanie bezpłatnie.

8089-581 VI

FABRYKA WYROBÓW SZAMOTOWYCH

„Inżynjer Władysław Klepacki w Ostrowcu — Spadkobiercy"

OSTROWIEC

Województwo Kieleckie

Skrzynka poczt. 35. Konto P. K. O. 100.510.

POLECA: Wszelkie wyroby szamotowe wysokoogniotrwałe dla Przemysłu Metalurgicznego, Cementowego, Hut Szklanych, Wapienników etc. Zaprawy szamotowe, glinki ogniotrwałe :-: :-: :-: :-:

8082-575-VI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

SIERSZAŃSKIE ZAKŁADY GÓRNICZE S.A.

POLECAJĄ

ze swej kopalni „ARTUR“ w Sierszy

WĘGIEL KAMIENNY

dla celów przemysłowych i potrzeb domowych.

Węgiel mechanicznie sortowany i płukany, wybitnie ekonomiczny i najtańszy do opału domowego. 5000 kalorji.

Poczta i telegraf: Siersza koło Trzebini.
Stacja kolejowa: Siersza – Wodna.
Telefon: Trzebinia 9.

Własne tory przemysłowe.

REPREZENTACJA KOPALNI:

TOWARZYSTWO HANDLOWO-WĘGLOWE

Kraków, ul. Św. Krzyża 5.

8°89-'80-VI.

ELEKTROWNIA OKRĘGOWA

w Zagłębiu Dąbrowskiem, S. A.

ORAZ

„SIECI ELEKTRYCZNE“, Sp. Akc.

w Sosnowcu,

ul. Sienkiewicza Nr. 9. Telefon 55.

Obszar zasilania:

SOSNOWIEC, DĄBROWA GÓRNICZA, CZELADŹ, NIWKA

oraz przesyłanie i rozdział prądu na linji

SOSNOWIEC-ZAWIERCIE-CZĘSTOCHOWA.

Wytwórnia o mocy 30 570 KM.

8075 5:8 VI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

POLSKIE ZAKŁADY SKODY

SPÓŁKA AKCYJNA

WYRABIAJĄ SILNIKI LOTNICZE

Licencyjne: LORRAINE 400 i 450 KM. WRIGHT 220 KM. JUPITER 500 KM.

Własnej konstrukcji: S — 29 550 KM. G — 594 80 KM.

KABLE ELEKTRYCZNE dla wysokiego i niskiego napięcia.

MOTORY I APARATY ELEKTRYCZNE. Tablice rozdzielcze i Transformatory.

Zarząd i Fabryki: Warszawa — Okęcie.

Skrzynka pocztowa 418. — Telefony: 21-21, 315-62, 315-61, 530-49, 532-74, 532-75.

BIURO ZAKUPÓW: Warszawa, ul. Złota 68. — Tel.: 74-84 i 514-28.

BIURO SPRZEDAŻY: POLSKIE T-WO ZAKŁADÓW SKODY Sp. z o. o.

Warszawa, Mazowiecka 7. — Tel.: 10-44, 72-01, 688-21, 337-13, 327-79.

ADRES TELEGRAFICZNY: SKODALOT — WARSZAWA.

P361-532-VI



„MANNA"

PIEKARNIA MECHANICZNA

WIELKIE HAJDUKI.



8767-538-VI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Kielecka Spółka

Przemysłowo-Leśna

Bernard Bugajer, Feliks Zuch, Izrael Rozenberg

Kielce, ul. Marsz. Focha 10

8052-516 VI.

Zakład Elektryczny
Magistratu m. Zawiercia

podaje do wiadomości swych odbiorców, że na wypadek przerw w linji dalekonośnej zapewnił sobie dostawę prądu z rezerwy lokalnej

Magistrat m. Zawiercia
Miejski Zakład Elektryczny.

8057-550-VI.

Tow. Przemysłu Drzewnego
W CZĘSTOCHOWIE

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

CZĘSTOCHOWA, Tartakowa 9
TELEFON Nr. 4-20.

Tartak parowy, heblarnie i skład materjałów drzewnych. Młyn parowy

8066-559 V.



P rzez
L śniące przestworza
L atem i zimą
L atają codziennie
O sobowe samoloty
T anie ceny biletów

P. L. L. „LOT".

I-XII.

ZWIĄZEK SPÓŁEK ROLNICZYCH
W CIESZYNIE

a) Przyjmuje wkładki na oszczędność na najdogodniejszych warunkach,
b) jako Zastępstwo Państwowego Banku Rolnego pośredniczy w uzyskaniu pożyczek długoterminowych,
c) prowadzi Ajencję Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń,
d) pośredniczy przy obrocie nieruchomościami.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

8372-543-VI.

SPÓŁDZIELNIA ROLNICZA OPATOWSKO-SANDOMIERSKA

Spółdzielnia z ograniczoną odpowiedzialnością

w Ostrowcu

ORAZ ODDZIAŁY:

w Józefowie, Klimontowie, Nadbrzeziu, Opatowie, Sandomierzu, Staszowie i Zawichoście.

POLECA PO CENACH PRZYSTĘPNYCH I NA DOGODNYCH WARUNKACH PŁATNOŚCI:

NAWOZY sztuczne; ZBOŻE siewne i nasiona różne; MASZYNY i NARZĘDZIA ROLNICZE krajowe i zagraniczne; NARZĘDZIA dla ślusarzy, kowali, stolarzy, cieśli i t. d.; MASZYNY i narzędzia MLECZARSKIE i PSZCZELARSKIE; ŻELAZO, gwoździe, hufnale, buksy i piasty wozowe, hacele, łańcuchy, postronki, widły, łopaty, motyki i t. p.; Sierpy, kosy, osełki, toczaki i t. p.; KOKS, węgiel i drzewo opałowe; NAFTĘ, benzynę, ropę, oleje i smary; CEMENT, wapno, dachówkę, papę, lak asfaltowy, carbolineum i t. p.; OKUCIA piecowe, kuchenne, drzwiowe, okienne i t. p.; OTRĘBY i makuchy oraz mączki tuczące; SÓL jadalną i bydlęcą; NACZYNIA kuchenne i stołowe, oraz przedmioty użytku domowego.

Towary pierwszorzędnej jakości.

Kupuje każde ilości zboża i nasion.

8081-57-VI.

TARTAK PAROWY

„PODLIPIE"

L. Gotlib i L. Reissman

poczta Włoszczowa

8054-48-VI.

TARTAK PAROWY

Sz. Zylberberg i J. Grünberg

MŁYN PAROWY

Sz. Finkielsztejn

KIELCE

MŁYNARSKA 3. TELEFON 453.

8056-[illegible]9-VI

MŁYN PAROWY

J. SASKI

w Radomiu, Nowy Świat 3. Tel. 164.

8051-545-VI

MŁYN WALCOWY

„STANISŁAW"

WACŁAW PILITOWSKI

Ostrowiec, woj. Kiel., ul. Kuźnia 9.

8081-571-VI

Popierając rozwój gazownictwa w Polsce zwiększamy potęgę gospodarczą i siłę obronną Państwa.

8367—535—VI-XI.

UNION TEXTILE S. A.

DAWNIEJ ZAKŁADY

„MOTTE, MEILLASSOUX & CAULLIEZ"

CZĘSTOCHOWA.

8067-560-VI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

CZYTAJCIE CO TYDZIEŃ

LE JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE"

DYNE CZASOPISMO FRANCUSKIE, POŚWIĘCONE ROZWOJOWI MIĘDZYNARODOWEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ.

aris — 190, Boulevard Haussmann.

-I—XII

WYDAWNICTWA MORSKIE

NAKŁADEM

INSTYTUTU WYDAWNICZEGO SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWIE

	Wyszły:	zł.
St. Dłuski.	Dewiacja kompasu	5.20
A. Garnuszewski.	Budowa okrętu I.	4.55
"	Teorja okrętu.	4.25
A. Hryniewiecki.	Zarys meteorologji.	5.20
G. Kański.	Opisowy kurs Locji.	6.50
A. Ledóchowski.	Kurs nawigacji (Wyd. 2-gie).	6.50
"	Astronomja żeglarska.	7.—
K. Bielski.	Turbiny parowe.	19.—
"	Mechanika teoretyczna	16.—
"	Prawidła wykonywania rysunków maszynowych.	1.—
MONOGRAFJA Państwowej Szkoły Morskiej.		10.—
INFORMATOR dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej.		3.—
USTAWA o służbie marynarza.		2.50
HANDEL morski w praktyce.		5.—
STATUT Państwowej Szkoły Morskiej.		—.80
OPIS UNIFORMU dla uczniów Szkoły Morskiej		—.20

Nadto Instytut Wydawniczy poleca:

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

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

Koszty przesyłki poleconej 1.— zł.

I-XII

ELEKTROWNIA BIELSKO-BIAŁA

UL. BATOREGO 13 a. TELEFON 12-78.

Poleca stale na składzie wielki wybór przyrządów elektrycznych do gospodarstwa domowego:

Elektryczne żelazka do prasowania, Elektryczne odkurzacze i aparaty do czyszczenia podłóg, Elektryczne maszynki do kawy, Elektryczne czajniki i grzejniki, Elektr. zbiorniki na gorącą wodę.

869-540-VI

ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214

INSTYTUT WYDAWNICZY
LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

poleca następujące broszury:

J. Berowik — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego	zł.	—.50
Kazimierz Demel — Narzędzia i metody łowu ryb.	„	—.95
Miljoner z Detroit — Czy chcesz zostać bogatym?	„	—.20
F. Rostkowski — Realny program twórczej pracy Polski na morzu.	„	—.50
F. Rostkowski — Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej.	„	3.—
Edward Słoński — Zaślubiny Polski z morzem zł. 1.—, w opr.	„	1.50
Józef Szczepański — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk.	„	—.50
H. Bagiński — Zagadnienie dostępu Polski do morza	„	10.—
I. Rummel — Gdynia—Port Polski	„	5.—
W. Sieroszewski — Urok Morza	„	1.—
E. Kwiatkowski — Polska na Morzu	„	—.50
G. Załęcki — Studja kolonjalne t. I. II i III łącznie	„	13.5u
Józef Szczepański — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej	zł.	—.50
Adam Uziembło — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu	„	—.50
Adam Uziembło — Liga Morska i Rzeczna w r. 1927.	„	—.50
St. Wojciechowski — Flota handlowa w Polsce	„	—.50
Program kolonjalny Ligi Morskiej i Rzecznej	„	—.50
Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien? — Praca zbiorowa pod redakcją Adama Uziembły.	„	1.—
K. Głuchowski — Wśród pionierów polskich na Antypodach	„	15.—
A. Ryike—Morze to nowy teren pracy dla robotnika polskiego	„	—.20
Morze w życiu Polski—Najważniejsze wiadomości o sprawach morskich w Polsce	„	—.20
Gra towarzyska **„Bitwa Morska"** (dla członków L. M. i Rz. — zł. 5.—)	„	6.—
Z. I. Tyszel — „Pod ojczystą banderą"	„	5.—

Pozatem Administracja „Morza" posiada na składzie pewną ilość roczników „Morza" za lata ubiegłe, w płóciennej oprawie, po cenie: rocznik 1926 i 1928 po zł. 32.—, rocznik 1929 — zł. 30.—

Do nabycia w księgarniach i w biurze L. M. i R. w Warszawie, ul. Królewska nr. 9. m. 6. oraz w Administracji „Morza", ul. Elektoralna 2.

Uwaga: Instytut Wydawniczy L. M. i R. wysyła wymienione książki i broszury **za zaliczeniem pocztowem**, dodając do ich ceny koszty przesyłki. Przy większych zamówieniach — rabat.

MIEJSKA KASA OSZCZĘDNOŚCI

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

INSTYTUCJA PUPILARNEJ PEWNOŚCI

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

INKASO WEKSLI I ZALICZEK TOWAROWYCH

8307-461.IV.

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

Cennik ogłoszeń Administracja wysyła na żądanie.

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

Przedstawicielstwa: **Na Śląsk i Zagłębie Dąbrowskie:** Katowice, Plebiscytowa 1. — **Na Pomorze i Gdańsk:** Gdynia, ul. Portowa, dom PP. Sudziłów, W. Downarowicz. **Na Łódź i wojew. łódzkie:** T. Pingot, Łódź, ul. Piotrkowska 85. Przy inkasowaniu należności za prenumeratę przedstawicielstwa pobierają dodatkowo 50 gr. tytułem zwrotu kosztów przesyłki.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA — REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF

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

ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214

Znaleziono na: www.magemar.com.pl