

MORVAN



B. SUBAŁO

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Z DODATKIEM „PIONIER KOLONIALNY” W TEKSCIE
• W PRZESILEN • 1928 ROK • CZESZYT • 9 • CENA 17/0

POD POLSKĄ BANDERĄ

okrętami przedsiębiorstwa państwowego

„ŻEGLUGA POLSKA”

wysyłajcie wasze towary i sprowadzajcie wasze surowce z zagranicy.

Wyłącznie ładunki masowe:

węgiel, drzewo, cement, cukier, rudy, nawozy sztuczne.

Flota Przedsiębiorstwa:

1. Statki towarowe: S. S. „Warta” - 4200 ton DW.
S. S. „Wilno”, „Poznań”, „Katowice”, „Toruń”, „Kraków” po 3000 ton DW. oraz „Niemen” i „Wisła” po 5.000 ton DW.

Parowiec specjalny do przewozu zbiorowych ładunków:

„Tczew” — 1000 ton DW.

2. Statki pasażerskie: S. S. „Gdańsk” i „Gdynia” po 560 ton.

W czasie sezonu letniego statki przedsiębiorstwa utrzymują regularną komunikację pomiędzy

Gdańskiem, Gdynią, Helem i Jastarnią

i chodzą z wycieczkami do portów zagranicznych na Bałtyku.

G D Y N I A, ul. Starowiejska, willa Laguna

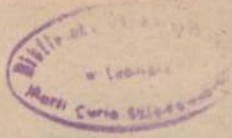
Adres telegr.: „Polmorsk”

Telefony: Wydział frachtowy 70. Wydział pasażerski 93.

PRZEDSTAWICIEL W WARSZAWIE:

J A N R A U E

Bednarska 2, m. 4. Tel. 235-45



MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 9.

Warszawa, wrzesień 1928 r.

Rok V

TREŚĆ NUMERU: 1 Wczoraj i jutro — A. Uziembło; 2. Nasze dwie bramy w świat — Ludomir Sawicki, prof. Uniw. Jag.; 3. O logiczność dalszych kroków — Feliks Rostkowski; 4. Kanaly żeglowne w Polsce — Inż. Karol Peszkowski; 5. „Lwowem” dokoła Europy — Michał Leszczyński; 6. Najmilsza włoczęga — Henryk Tetzlaff; 7. Mgła (Nowela) — Mieczysław Jarosławski; 8. Sławne bitwy morskie (Trafalgar) — Bohdan Pawłowicz; 9. Jak żyją i pracują oddziały Ligi Morskiej i Rzecznej — H. T.; oraz bogata kronika i dział oficjalny Ligi M. i R. — Pionier Kolonialny; 10. Wszyscy do szeregu — K. Gluchowski; 11. Kolonje a ekspansja gospodarcza — ...ski; 12. Adampol — Gł. L.; 13. Znaczenie Alryki z punktu widzenia polskiej ekspansji gospodarczej — I. E.; 14. Przegląd kolonialny — Dr. Jan Rozwodowski; 15. Oczy Malajki — Jim Paker; 16. Znamienny głos z za Oceanu. — K. G.; 17. Kronika Związku.

46 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

WCZORAJ I JUTRO

Zbiegły wakacje i oto wobec nowego roku pracy stajemy. Godzi się tedy okiem wstecz rzucić i zdać sobie sprawę z tego, czyśmy w ciągu roku ubiegłego dokonali swoich zamierzeń.

Przedewszystkiem stwierdzamy rozwój organizacji L. M. i R. Liczba jej oddziałów podwoiła się i sięga ponad setkę. Odpowiednio wzrósł nakład „Morza”. Znacznie powiększyła się ilość naszych wydawnictw. Nasz dorobek filmowy pomnożony został przez nakręcenie około 2.000 metrów pomnikowego filmu „Praca Polski na morzu”. Wypełniliśmy zobowiązanie, zaciągnięte wobec społeczeństwa w roku 1925-ym, a więc przez Zarząd poprzedni, zakupując dla przysposobienia morskiego znakomity statek żaglowy, na którym młodzież nasza będzie się zaprawiała w rzemiośle żeglarskim. Nadzieje nasze na wzrost ruchu żeglarskiego życie potwierdziło w całości. Wilno istotnie opanowało swoje cudowne jeziora. Lwów zdobył się na kapitalną organizację wycieczki morskiej (nadmienić wypada, że dokonały tego nasze oddziały mimo to, że doznały ze strony centrali dużego zawodu pod względem subwencji) Poza szeregiem wypraw mniejszych i większych wymienić należy brawurowe wędrówki łodziami do morza z Sosnowca (po Przemszy i Wiśle) oraz z Nowego Sącza (Dunajcem i Wiśłą), a wreszcie jazdę

zagraniczną harcerzy (pod Ligi banderą) z Wiednia Dunajem do morza Czarnego, na spotkanie szkolnego statku „Lwów”, do Konstancy.

Zorganizowanie wyprawy naukowej dla zbadania warunków rybnictwa na wielkim morzu. Przeprowadzenie szczegółowych badań przy ujściu Piaśnicy celem rozpoczęcia budowy nowego portu, a wreszcie współpraca ze Związkiem Nauczycielstwa Szkół Powszechnych w dziedzinie uzupełnienia programu ich kursów przez specjalny dział morski, pertraktacje w tej sprawie z innymi organizacjami — wszystko to są nasze plusey.

Dodać do tego trzeba znaczną ilość wycieczek na brzeg morza i wiele faktów pomniejszego znaczenia, które w sumie jednak stanowią poważny dorobek.

Niestety, nie możemy powiedzieć jednak, abyśmy wypełnili wszystkie nasze zamierzenia. Brak na wybrzeżu schronienia, jak i dawniej. Brak i wewnątrz kraju spójnej organizacji, zdolnej regulować ruch na morzu i służyć nam wsparciem i radą. W dziedzinie ogólniejszej nie udało się powołać do życia ośrodka morskiego już w roku bieżącym, a tem samem ująć w stałe ramy wychowania żeglarskiego młodzieży.

Z tych braków zdajemy sobie sprawę. Wyrównywa je wszakże ogromna zdobycz ideowa — zdobycz, która uczyniła nas nie tylko

pionierami morza, ale i pionierami zamorskiej polityki Polski.

Dzięki naszej sekcji pionierów kolonialnych podjęta została sprawa nowa — sprawa zdobywczej ekspansji polskiej; podniesiona została sprawa Polonji zamorskiej ze stanowiska ofensywy naszej na glob ziemski.

Śmiałe i stanowcze postawienie sprawy kolonij polskich, naszego prawa do ziemi zoranej przez Polaków nie tylko tu, ale i za morzem, odbiło się szeroko i rozgłośnię nie tylko w Polsce, ale i poza Polską, stało się za jednym zamachem częścią naszej świadomości narodowej, nadało prężności naszej świadomości kierunek — wzbogaciło indywidualność polską.

Liga Morska i Rzeczna stała się organizacją nie tylko propagandową — ale bojową. W całym tego słowa znaczeniu.

To też z nowymi siłami idziemy do pracy. Propaganda morska szeroka i wszechstronna prowadzona być musi ze zdwojonym natężeniem. Prowadzona być musi słowem i piśmem przez sport i turystykę. Czujnie i bacznie obserwować musimy sprawę naszego wybrzeża, współdziałając w jego zabudowie i zagospodarowaniu należytem. Zamały nacisk kładliśmy na żeglugę śródlądową, uszlachetnienie naszych rzek.

I będziemy realizowali Polskę Zamorską.

A. UZIEMBŁO

NASZE DWIE BRAMY W ŚWIAT

Od pierwszej chwili powrotu Ojczyzny naszej do samodzielnego bytu państwowego, tak dużo mówiono i pisano o potrzebie stworzenia sobie bramy wypadowej na szeroki świat, uniezależnionej od chwilowych konstelacji politycznych w Europie, iż wydawaćby się mogło, że przekonanie o tej konieczności państwowej przenikło już nasze społeczeństwo do najszerzych warstw. Podkreślano przy każdej sposobności, że Polska przedrozbiorowa niedostatecznie w tej materii się zorientowała; że społeczeństwo ówczesne, przykute do ziemi wielkim swem zamiłowaniem do gospodarstwa wiejskiego, zbyt mało okazało zrozumienia dla potrzeby wyjścia poza ramy ciasnego swego gospodarstwa rodzinnego, stanowego lub nawet państwowego, i podania bratniej ręki ekonomicznej i kulturalnej współpracy innym, choćby dalekim narodom; że choć w różnych czasach nie zabrakło światłych umysłów i energicznych mocarzy, którzy naród wyprowadzić pragnęli poza te wały odosobnienia, któremi się sam otaczał, posłuchu nie znaleźli ani poparcia u ogółu, tak że o jego obojętność i bierność rozbiły się najpiękniejsze koncepty i najszlachetniejsze zamierzenia.

Dziś już rozumiemy, że przez to zlekceważenie zagadnienia pozyskania drogi w szeroki świat popełniono ciężki błąd, który zemścił się na narodzie właśnie w tym wieku rozkwitu techniki, kolaboracji międzynarodowej, w którym, dzięki rozszerzeniu swych sfer interesów materialnych i kulturalnych na cały świat, niektóre narody doszły do niebywałego rozkwitu, podczas gdy my pogrążeni zostaliśmy w ciemno-

ściach i bezwładności. A przecież rzecz to prosta i jasna: życie — to ruch. Ruch zaś wymaga opanowania dróg, by na nich własnymi środkami transportu móc przewieźć wszystkim narodom świata to, co im z naszych dóbr materialnych i duchowych dać możemy, w zamian biorąc skarby szczęśliwszej natury ich kraju i zdobycze ich umysłu. Społeczeństwa, które to wcześnie zrozumiały, które przez wielkie odkrycia geograficzne w epoce Odrodzenia i w wiekach późniejszych, przez energiczną akcję kolonizatorską na wszystkich lądach i oceanach, przez zakładanie portów światowych, stacyj węglowych i mocnych twierdz na rozdrożach światowych przygotowały sobie wszystkie możliwości ekspansji, to jest życia, — społeczeństwa owe urosły w XIX wieku na mocarstwa światowe, dyktujące wszystkim innym swem mniej lub więcej ukryte rozkazy.

Inne społeczeństwa, które nie zorientowały się zawczasu w tem elementarnym prawie życia państw, popadały w coraz jaskrawszą zależność zrazu ekonomiczną, później i polityczną od mocarstw światowych i przyciśnięte zostały nieraz przez nie do muru w sposób tak jaskrawy, że widziały przed sobą tylko walkę na życie i śmierć albo samobójstwo. Istotnie, jedną z ważkich przyczyn wielkiej wojny światowej była desperacka decyzja małych narodów zdobycia sobie otwartej bramy w świat, np. Serbji. A jednym z najpoważniejszych skutków wielkiej wojny było mniej lub więcej zgodne z warunkami naturalnymi zapewnienie ich tym państwom, które ich dotąd nie posiadały.

I znów się okazało, że społeczeń-

stwo nasze dla pomyślnego, a choćby tylko zgodnego z naturą ziemi naszej rozwiązania tej sprawy było niedostatecznie przygotowane. Reprezentacja nasza już w czasie wojny nie dosyć silnie podkreślała potrzeby Polski w tym kierunku. Przy zawieraniu traktatów, którym Ojczyzna nasza zawdzięcza powrót do samodzielnego bytu, nie pamiętano o pewnych elementarnych właściwościach geograficznych Europy, nie przypomniano sobie intuicyjnych może, ale genialnych konceptów pierwszych królów naszych.

Europa, ten gigantyczny ku zachodowi wysunięty półwysep Eurazji, trzykrotnemu w swej masie uległa zwężeniu między ponuremi, mglistymi morzami północy a ciepłym lazurem morza romańskiego na południu. Na zwężeniach tych usadowiły się po jednym lub więcej państw pomostowych, zależnie od szerokości przesmyków, i dążąc do opanowania obu wrót morskich, ku północy i południowi równocześnie, widziały swą misję naczelną w funkcjach pośrednictwa, wymiany, ruchu, a więc życia. Opanowawszy sam przesmyk, zdobyły klucz dla kierowania ruchu lądowego poprzecznego. Posiadając dwoje wrót morskich, otwierały sobie dwie różne, a nawzajem się uzupełniające sfery interesów światowych, zabezpieczyły się przed jednostronną blokadą ekonomiczną i wojskową. Zależnie od konstelacji politycznej, to jedna, to druga brama morska pełniła dla danego społeczeństwa funkcję wentylu bezpieczeństwa.

Z powyższych trzech przesmyków największy przypada na ziemie francuskie: to też Francuzom udało się zawczasu zjednoczyć w imię misji przyrodzonej elementy tak rozbieżne jak normańskie i prowansalskie w jeden mocny twór polityczny, który w swej koncentracji i w swem zharmonizowaniu się z fundamentami geograficznymi ziemi znalazł siłę, by szybkim krokiem stanąć na czele potęg kulturalnych i politycznych świata.

Zwężenie drugie, między zachodnim obszarem Bałtyku a morzami Liguryjskim i Adryatyckim nie ma już tej prostej struktury, co Francja. Jego ośrodkiem przebiega potężny wał alpejski, tak długi i szeroki, a tak oryginalny w swych objawach życiowych, że utworzył trójdział owego przesmyku na połać niemiecką na północy, i włoską na południu, przy wyodrębnieniu krajów alpejskich Szwajcarii i Austrii w pośrodku. Mimo tak daleko posuniętego zróżniczkowania przyrodzonego i historycznego, cesarstwo rzymskie nacji niemieckiej, zrealizowane kilkakrotnie w średnich wiekach, jest doskonałym dowodem jednoczącej siły międzymorskiego położenia i stąd wynikającej potrzeby zapewnienia sobie dwóch bram w świat. A jeżeli pod koniec XVIII wieku Napoleon, idąc na czele swych zwycięskich legionów z ziemi włoskiej ku północy, przystępuje do reorganizacji tworów



Marszałek Piłsudski z córeczkami na pokładzie s/s „Jadwiga”.

politycznych, powstających na gruzach mocarstw habsburskich i niemieckich, to powtarza koncept średnio-wiecznych Hohenstaufów, tylko w odmiennym nieco kierunku. I instynktowne dążenie do związania obu wrót przesmykowych zachodnio-bałtyckich i adriatyckich przybiera coraz to nowe kształty: to kolei zachodnio-alpejskich, wiążących zabrzeża Hamburga z Genuą; to znów dróg wschodnio-alpejskich, mających poprzez Austrię uczynić z Trjestu port Rzeszy Niemieckiej, to wreszcie energicznych posunięć Mussoliniego na ziemiach Tyrolu.

Na trzecim przesmyku europejskim leżą ziemie nasze. Oparłszy się w czasach historycznych niemniej o Bałtyk, jak o wybrzeża morza Czarnego posiadają z natury dwie bramy w świat, o czym dzisiaj, zapatrzeni w biegi Wisły i historyczne znaczenie Gdańska, zazwyczaj zapominamy.

Nie tak było w czasach dawniejszych. Już Bolesław Chrobry, niewątpliwie nietylko jeden z najwybitniejszych, ale i najrozumniejszych królów naszych, odczuwający doskonale konieczności, wynikające z geograficznego uwarunkowania ziemi naszych, zwrócił równocześnie swe oczy ku obu bramom. Nie inaczej interpretować możemy kroki jego, poczynione dla zbliżenia się do sinych wód Bałtyku, jak zaczepne jego stanowisko wobec Pomorza, jak misja jego przygotowawcza do Prus Wschodnich skierowana, a śmiercią św. Wojciecha przypieczętowana. Ten sam król, widocznie, choć może podświadomie doskonale wyuczując naturalną misję Polski, rzuca się z całym sobie właściwym impetem ku ziemiom ruskim i nad Dniepr, torując sobie i potomkom swoim drogę do wybrzeża morza Czarnego.

Znaczna część historii Polski następnych wieków może być traktowana z punktu widzenia mniej lub więcej szczęśliwego czy też konsekwentnego realizowania programu Bolesławowego. Przyszły czas, kiedyśmy istotnie zawładnęli portami Bałtyckimi, kiedy na wodach tego morza pojawiły się floty polskie, roznosząc po Europie północnej i zachodniej imię polskie oraz produkty naszej ziemi, kiedy w konsekwencji szerszego światopoglądu rodziły się plany polityczne, sięgające daleko poza granice naszej Ojczyzny. Przyszły także czas, kiedy, choć mniej śmiało i z mniejszą siłą dotarliśmy do morza Czarnego, a jego porty stały się bramą wypadową dla różnych naszych dążeń lewantyjskich.

A jednak, widocznie w Polsce historycznej zbyt małą do tych akcyj przywiązano wagę, widocznie zbyt słaby był prąd, którego propagatorami mogli być tylko kupcy i przemysłowcy, a nie wieśniacy i rolnicy, prąd sięgania przy pomocy morza do innych narodów i do innych ośrodków produkcji, widocznie zbyt słaba była pięść najjaśniejszej Rzeczypospolitej, niedostatecznie zorganizowana jej siła zbrojna, niedostateczna konsekwentna jej myśl polityczna, skoro nie po-



Pan Prezydent Rzeczypospolitej Prof. Ignacy Mościcki bawił w Gdyni w dniach 21 — 23 lipca r. b.

dołała równocześnie zadaniom, rodzącym się dla niej u wybrzeży Bałtyckich i Czarnomorskich. Gdy mocno rozsiadła się nad Bałtykiem, nie posiadała jeszcze wybrzeży morza Czarnego; gdy wreszcie tam dotarła, zagrożone zostały jej interesy nad Bałtykiem przez śmiałe kroki Szwecji i błyskawicznie rozwijających się Prus. Konieczność rozstrzelenia sił, wynikającej z natury naszego położenia geograficznego, zaradzić mogła tylko twarda konsekwencja planów, doskonała świadomość szerokich mas i dobra organizacja. Tego w Polsce przedrozbiorowej nie było i ofiarą, jedną z najpoważniejszych tego stanu rzeczy, padły obie nasze bramy w szeroki świat.

Przez wiek XIX a zwłaszcza w wielkich wzmaganach początku wieku XX społeczeństwo nasze nauczyło się doceniać znaczenia swobodnej komunikacji z wszystkimi ośrodkami kultury i z wszystkimi narodami przy pomocy morza, tego odwiecznego szlaku, który do wszystkich ziem wyspiarskich jak i kontynentów prowadzi i dla wszystkich nacji jednako jest dostępny. W naradach, zamykających wielką wojnę światową, nie można było odrobić faktu, że wskutek poprzednio szkicowanych warunków w Polsce przedrozbiorowej i wskutek półtorawiekowej przynależności do Niemiec, Gdańsk ma ludność przeważnie niemiecką, co swój wyraz znalazło w luźnym tylko jego powiązaniu z odrodzoną Ojczyzną. Trudności stąd wynikające były tak wielkie, że mimo całej nienaturalności konceptu społeczeństwo polskie zmuszone było do powzięcia decyzji wybudowania ogromnym wysiłkiem pracy, czasu i środków w miejscu niezbyt odpowiednim, choć najkorzystniejszym na całym naszym krótkim, lecz niegościnnym wybrzeżu, portu, dla którego wszystkie braki naturalne zastąpione być musiały warunkami sztucznymi, możliwymi tylko

przy dzisiejszym stanie techniki i organizacji. Tak dźwiga się przed naszymi oczyma w mozolnym trudzie Gdynia, widomy pomnik, świadczący przed naszymi potomkami i wszystkimi narodami, że dzisiejsze społeczeństwo polskie rozumie wagę swej bramy Bałtyckiej. Gorączkowo pracuje się nad planami powiązania Gdyni szlakami lądowymi i wodnymi z całą resztą Polski, wysuwane są projekty kanałów, łączących ją z Zagłębiem węglowym i Zagłębiem łódzkim, pracuje się usilnie nad rozbudową portów własnych, zwłaszcza w Tczewie i Warszawie, przygotowuje się wielkie projekty regulacji Wisły i jej dopływów i powiązania całej jej sieci z sąsiednimi dorzeczami. Albowiem to dziś już dobrze rozumiemy, że ziemie nasze obliczem swem zwrócone są przede wszystkim do Bałtyku, kędy skierowana jest walna część naszych rzek i kędy od dawna biegają główne łożyska naszego handlu zamorskiego.

Już jednak warunki, stworzone przez traktaty, zamykające wielką wojnę światową, stają się dla nas zaciasne. Ci, co podpisywali układy w Wersalu, St. Germain i Rydze nie przypuszczali, że Polska odrodzona okaże tyle sił żywotnych, rozbuduje swe gospodarstwo i swą organizację społeczną w ciągu pierwszych 10 lat gojenia ran, zadanych przez niewolę i wojnę, tak znakomicie, że idąc za prądem życia myśleć będzie musiała o rozbudowie swej podstawy Bałtyckiej. Dalekiem jest to społeczeństwo od chęci poczynienia anekcyj terytorjalnych, ale coraz wyraźniej widzi, że Gdańsk niezycielny, ani Gdynia, tworząca się dopiero, nawet po zmianie obecnych warunków wystarczyć nie mogą polskiemu pędowi w świat; że trzeba będzie znaleźć drogę porozumienia z sąsiadami naszymi, by towarom polskim i naszej ekspansji zamorskiej otworzyć Szczecin na zachodzie, tak znakomicie regulowaną już

Odrą powiązany z naszym Zagłębiem węglowym; na Królewiec, posiadający swe naturalne zabrzeża w naszych województwach: Białostockiem, Wileńskiem i Nowogródzkim; na Kłajpedę, której życie najściślej powiązane jest z dorzeczem Niemna, wchodzącem w większej części w skład naszego państwa; wreszcie na Rygę, do której już w pierwszej połowie XIX wieku kierowały się nasze kanały i która w pewnych kierunkach, zwłaszcza w stosunku do państw północno-bałtyckich może przyjąć ważną dla nas rolę.

Dlatego winniśmy pamiętać o potrzebie dojścia do porozumienia z naszymi sąsiadami nadbałtyckimi, t. j. Łotwą, Litwą i Niemcami, by, oczywiście, za ich zgodą i odwdzięczając im się za przysługę, uzyskać łatwy dostęp do wymienionych portów i rozbudować w ten sposób naszą bramę wypadową nad Bałtykiem.

Wypadki pierwszych 10-letnich bieżącego wieku tak się ułożyły, że wszystkim trzem narodom, zamieszkującym między Bałtykiem a Czarnym Morzem udało się zdobyć nie tylko samodzielność polityczną, ale i poważną potęgę. Odnosi się to w równej mierze do Polski, jak do Rumunii i Ukrainy, które weszły do szeregu mocarstw średnich o prawie jednakowej sile. Dlatego też mowy być nie może o preponderacji politycznej i terytorjalnej, która przed Polską przedrozbiorową otwierała perspektywę całkowitego opanowania wspomnianego międzyrzecza. Niema też w Polsce już nikogo, któryby myślał o przesunięciu naszych granic po wybrzeża morza Czarnego.

Nie mniej jednak misja geograficzna, związana z położeniem ziem naszych, zachowała swą siłę przyrodzoną. Jak jesteśmy naturalnymi pośrednikami między Europą zachodnią i wschodnią, tak morskimi bramami dla nas pozostały wybrzeża Bałtyku i morza Czarnego. Brama Czarnomorska stanowić zawsze będzie dla nas podstawę, na której oprzeć się mogą nasze stosunki z Lewantą, bliskim, środkowym i dalekim Wschodem. Związki nasze z Orientem zawsze były ożywione; znalazły swój wyraz w licznych elementach ludnościowych, które do nas przyszły z Orientu, w silnych prądach kulturalnych, językowych i wyznaniowych, które zajęły nasze Kresy Wschodnie, w tem pełnem fantazji zamięłowaniu dla Orientu, które przebiega w dziełach naszych podróżników, w ciekawych nieraz obyczajach orjentalnego pochodzenia, które lud nasz sobie przyswoił.

Lecz dziś nietylko tradycja, ile konkretne interesy gospodarcze i polityczne doby obecnej, jak i najbliższej przyszłości domagają się podtrzymania stosunków naszych z Lewantą. Odrodzone tam po wojnie światowej organizmy nacjonalistyczne, jak Turcja i Persja, w obawie przed zagrożeniem ich samodzielności przez wielkie mocarstwa, wolą skorzystać przy odbudowie i modernizacji swego organizmu państwowego z pomocy mocarstw średnich, nieprowadzących polityki

kolonialnej i z tej przyczyny dla nich nie groźnych. Do tych mocarstw średnich zaliczają w pierwszym rzędzie Polskę, która zarówno w produkcji surowcowej i przetwórczej i przez odstąpienie sił intelektualnych dużo dać im może, jak i przez swe bliskie położenie do roli korzystnego dostawcy specjalnie się nadaje.

I należy przyznać, że już w ostatnich latach niby niespostrzeżenie i bez wielkiego rozgłosu nawiązane zostały stosunki między Polską i Orientem, które niewątpliwie wzmacniać się będą w najbliższych latach bardzo znacznie i stanowić będą drugie obok Bałtyckiego skrzydło naszych dążeń zamorskich. Bazą operacyjną dla nich może w tej chwili być tylko wybrzeże rumuńskie, albowiem dużo niewątpliwie wody upłynie jeszcze w Wiśle, nim dojdzie z Ukrainą Sowiecką do takiego porozumienia, któreby nam pozwoliło korzystać swobodnie i w pełni z wielkich portów ukraińskich nad morzem Czarnym.

Wyzyskanie wybrzeża rumuńskiego politycznie jest dla nas wysoce ułatwione przez sojusz, wiążący od lat Rumunię z Polską. Ułatwia on wszelkie porozumienia na polu handlowym i komunikacyjnym. Technicznie sprawa przedstawia się znacznie gorzej. Wracająca do ponownego życia wielka droga Mołdawska nie dorosła narazie do swego nowego zadania. Linja kolejowa, łącząca Bukowinę z Dobrudżą, w odcinkach swych południowych narazie jeszcze niewykończona, przez jednotorowość, wielki odstęp stacyj i niedostateczny park wagonów, mało pojemna, wymaga znacznego udoskonalenia.

Znakomitą usługę mógłby w tych warunkach oddać kanał, łączący San z górnym Dniestrem i Prutem, a przez to Wisłę i Gdańsk z dolnym Dunajem i Gałacem. Zainteresowani tym problemem inżynierowie rumuńscy obliczają, że koszt takiego kanału nie byłoby zbyt wysokie, a rentowność jego niewątpliwa. Kanał taki ponadto oddałby znakomite usługi Polsce i Rumunii w czasie jakiejś przyszłej wojny na wypadek blokady wybrzeża polskiego czy rumuńskiego, umożliwiając sojusznikom korzystanie z nieblokowanego końca kanału jako wentylu bezpieczeństwa. Niemniej jest rzeczą wielce prawdopodobną, że z kanału takiego nieraz chętnie skorzystają inne państwa bałtyckie w swym handlu lewantyjskim i orjentalnym, albowiem nowa ta droga wodna skracałaby im drogę naokoło Europy o 6.000 do 8.000 km.

Końcowymi punktami szlaku mołdawskiego są porty naddunajskie i dobrudzkie Rumunii. Jest ich w zasadzie cztery, a każdy z nich posiada swe walory. Nad Dunajem leżą trzy, Sulina przy samym ujściu, Gałac przy kolanie Dunaju, zaś Braiła w miejscu ostatecznym, do którego dojechać jeszcze mogą okręty oceaniczne w głąb Dunaju; na wybrzeżu Dobrudży leży jedyna Konstanca. Dolny Dunaj jest jedną z najspanialszych dróg wodnych świata; jeszcze w odległości 150

km od ujścia ma 800 m szerokości przy 20 m głębokości, tak że okręty oceaniczne największego kalibru śmiało doń wjechać mogą. Wyjątkowo wielkie i urozmaicone zabrzeża Dunaju wysyła oddawna do ujść dunajowych tysiące statków, naładowanych przeróżnymi bogactwami i doprowadziło porty dunajowe już przed wiekiem do wielkiego rozkwitu, do czego nie ma się przyczyniła Europejska Komisja Dunajowa, czuwająca nad utrzymaniem Dunaju w dobrym stanie i nad słuszną internacjonalizacją jego łożyska.

Z portów dunajowych dla nas ani Braiła, ani Sulina nie wchodzi w rachubę: nie są należycie powiązane z szlakiem mołdawskim, nie mają też takich możliwości rozwoju portowego, jakie posiada bez porównania korzystniej u wylotu szlaku mołdawskiego położony Gałac, obłany z trzech stron wodami. Jego ogromne wybrzeże portowe, na 10 km długie, jego wspaniałe baseny portowe, dopuszczające okręty, zanurzające się na kilkanaście metrów, jego zróżniczkowane życie przemysłowe, ułatwiające wszelką manipulację w porcie, wreszcie, *last not least*, jego wielka tradycja portowa, ułatwiają w wysokim stopniu rozbudowę tego portu do skali europejskiej. Narazie tamtędy z Polski idzie tylko drzewo w większych ilościach, cenione bardzo na całym wschodzie; nie wątpimy jednak, że rychło tamtędy skieruje się cały nasz handel lewantyjski, zwłaszcza gdy zrealizowany zostanie złożony w parlamencie rumuńskim projekt urządzenia w Gałacu wolnego portu. Jedną ma tylko Gałac wraz z innymi portami dunajowymi, wadę, a jest nią fakt, że Dunaj pokrywa się prawie rokrocznie powłoką lodową na przeciąg do 2 i 3 miesięcy. Towar więc, który nie może być wysyłany sezonowo i nie może w składach Gałacu doczekać zwolnienia Dunaju z zimowej pokrywy lodowej, musi szukać portu przez cały rok dostępnego, a jest nim Konstanca — jedyny wielki port Dobrudży.

Odkryli go Anglicy, kiedy w latach sześćdziesiątych XIX w. w zatoce, nad którą leżała mała miejscina turecka, Küstedze, zorganizowali drobny port i połączyli go z Cernawodą nad Dunajem linją kolejową, skracając temsamem dla zboża, spławianego Dunajem, drogę do morza o kilkaset km. Okiem doświadczonych znawców wypatrzyli jedyne prawie miejsce na całym wybrzeżu od granic Ukrainy po granice Bułgarii, gdzie rozwinąć się mógł port większej miary. Dwadzieścia lat później zabrali się Rumuni pod osobistym wpływem wielkiego swego króla, Karola I, do przeobrażenia skromnej przystani na wielki, nowoczesny port. Pierwszy i najtrudniejszy okres budowlany został już szczęśliwie zakończony. Dziś Konstanca jest jednym z najwyższych ośrodków ruchu handlowego na morzu Czarnym i wrośnie w znaczeniu, skoro udoskonalony będzie port konstantynopoliński, a otwarty zostanie



Miasto Gdynia, widomy znak naszej żywotności gospodarczej, rozrasta się coraz bardziej.

dostęp do portów ukraińskich i kaukaskich. Dla naszego ruchu lewantyńskiego w czasie pokoju, dla naszych działań, przeprowadzonych w porozumieniu z Rumunją w czasie wojny, Konstanca będzie zawsze ważną podstawą operacyjną.

Dlatego, rozważając nasze potrzeby życiowe, nie wolno nam zapominać o obu bramach, prowadzących nas w szeroki świat. Znaczenie ich wzrastać będzie w tym samym stopniu,

w którym zacieśnia się węzły materialne i kulturalne między wszystkimi narodami świata. Proces ten postępuje z zawrotną szybkością, zgodnie z błyskawicznym rozwojem środków technicznych i coraz bardziej globalnym charakterem kultury ludzkiej. Nie możemy dosyć szybko przygotować te wszystkie możliwości, które najbliższe już pokolenia wyzyskać będą mogły i musiały dla dotrzymania kroku rozwojowi ludzkości, dla za-

pewnienia sobie należytego znaczenia wśród innych społeczeństw. Każde zaniedbanie lub spóźnienie w pracy około zapewnienia nam jak najliczniejszych dróg swobodnych i zawsze dostępnych, zemściłoby się ciężko. A wśród nich bodaj czy nie najważniejsze są nasze obie bramy morskie w szeroki świat.

LUDOMIR SAWICKI

Prof. Uniwersytetu Jagiellońskiego.

O LOGICZNOŚĆ DALSZYCH KROKÓW

Od przeszło dwóch lat datująca się planowa działalność Min. Przemysłu i Handlu w dziedzinie stworzenia zaczątków naszej floty handlowej niewątpliwie powinna, po pierwszych już zrobionych krokach, iść dalej i tworzyć nowe ogniwa przyszłego stanu posiadania na morzu.

Zadań w tej dziedzinie nam nie brak — pole do działania mamy przed sobą olbrzymie. Tembardziej więc należy z ostrożnością wybierać kierunki naszych wysiłków, aby one tworzyły drogowskazy, a nie wyprowadzały nas na manowce.

W tym wypadku niemieckie przysłowie: „Langsam aber sicher”, wydaje się być szczególnie na miejscu.

Istniejące od dwóch lat P. P. „Żegluga Polska” posiada tabor, nadający się prawie wyłącznie do przewożenia ładunków masowych i jako przedsiębiorstwo żeglugi nieregularnej (tramp) ma nastawienie i zadanie zgoła inne

od tych, na których są oparte stałe i regularne linie.

Rozwój tego przedsiębiorstwa, zdaniem naszym, powinien, logicznie rozumując, iść w dwóch kierunkach. Primo — z nieosłabłą energią rozwijać swój tabor i stosunki w żegludze nieregularnej, oraz dążyć do stopniowego stworzenia niektórych towarowych linii regularnych.

Dobrze zorganizowane przedsiębiorstwo żeglugi nieregularnej jest instrumentem najbardziej ruchliwym i najlepiej nadającym się do wykorzystania chwilowych koniunktur eksportowych.

Niewątpliwie, że nawet sporadycznie, nieregularne pojawianie się flagi polskiej w najróżnorodniejszych portach Europy zachodniej i wybrzeży morza Śródziemnego jest już samo przez się potężnym faktorem, ułatwiającym nam następne kroki — stałe obsługiwane danego rynku, stałe i bez-

pośrednie dostarczania doń naszych własnych wytworów na statkach własnych.

Niezależnie od tego dążenia jednak, należy już teraz myśleć o tworzeniu regularnych linii towarowych specjalnie przeznaczonych dla przewozu towarów zbiorowych, t. zw. drobnicy lub „general-cargo”.

Tę dziedzinę naszych wysiłków morskich też należy podzielić na dwa rodzaje linii. Na linie wyłącznie towarowe i na linie towarowo-pasażerskie.

Nie od rzeczy będzie, jeśli tytułem krótkiego wyjaśnienia wskażemy, że np. regularna linia, łącząca Gdynię z Hamburgiem, Rotterdamem i Dunkierką z jednej strony i Kłajpedę, Libawę (ew. Windawę) — Rygę z Helsingforem z drugiej strony, należy właśnie do rzędu linii wyłącznie towarowych, gdzie żadnego ruchu osobowego być nie może dla tej chociaż-

by prostej przyczyny, że podróż między temi portami zajmuje koleją znacznie mniej czasu, aniżeli morzem.

Wręcz przeciwnie będzie z linią, o której już nieraz w prasie była mowa — o linii Gdynia-Londyn. Ta linja ma znaczenie już nietylko jako linja towarowa, która obsłużyć będzie mogła nasze potrzeby eksportowe i importowe na tej rucie, lecz i jako linja pasażerska, mogąca przyjąć na siebie przewóz naszych licznych emigrantów, udających się przez porty angielskie bądź do Północnej, bądź też do Południowej Ameryki.

Ta zasadnicza różnica charakteru obu tych linii stwarza też przyczyny, dla których powołanie do życia jednej i drugiej — a obie, jak to z enuncjacji sfer miarodajnych wynika, są jednym z najbliższych celów naszej polityki morskiej — powinno iść odrębnymi drogami.

Żegluga i handel morski jest dziedziną, gdzie w węzeł nierozzerwalny splatają się interesy różnych organizmów gospodarczych i politycznych. Różne kierunki, nieraz prowadzące ze sobą ostrą walkę na innym terenie, tu współpracują i odwrotnie zazębiające się we współpracy na lądzie interesy — tu w żegludze morskiej wywołują zaciętą, acz nieraz niewidzialną, walkę.

Dlatego też logiczne drogi realizacji zamiarów odnośnie obu wspomnianych linii muszą być różne.

Dostatecznie skrupulatnie i wszechstronnie przeprowadzone badania statystycznie wykazały, iż posiadamy niewątpliwie zdrowe i dojrzałe podstawy dla istnienia linii towarowej Dunkierka — Antwerpja — Rotterdam — Hamburg — Gdynia — Kłajpeda — Lipawa — Ryga — Rewel — Helsingfors.

Jasnym jest, że tak skonstruowana czysto polska linja natrafiłaby na poważną konkurencję już na tej rucie częściowo pracujących linii i musiałaby stoczyć z niemi walkę aż do zawarcia jakiegoś porozumienia, które z pewnością by się wyłoniło i położyłoby kres ostrej walce, stwarzając podstawy dla normalnej, zdrowej konkurencji, opartej o lepszą organizację samej linii, lepszą akwizycję i lepszą sprawność statków i t. p. przyczyny.

Jesteśmy Państwem, stawiającem pierwsze kroki w tej dziedzinie, i właśnie dlatego obowiązuje nas szczególna ostrożność i oględność w użyciu tych wysiłków, których stworzenie każdego nowego znaczniejszego przedsięwzięcia wymaga.

Badania konjunktur możliwego i prawdopodobnego trafiku towarowego na omawianej linii upoważniają jednak do tego, aby mieć prawo i nawet obowiązek do postawienia przed sobą zadania w całej jego szerokości, t. j. dążyć do stworzenia tej linii wysiłkiem finansowym i organizacyjnym wyłącznie polskim bez udziału kapitałów obcych.

Statki, które mają być budowane przez G. Śląsk powinny być, zdaniem naszym, już zgóry przeznaczone dla tej linii i to byłoby logicznym, zdrowym rozwojem istniejącego już przedsiębiorstwa państwowego „Żegluga Polska”, którego doświadczenie i stosunki już od samego początku były cennem oparciem dla nowej linii.

Trudno, rozumując czysto teoretycznie wskazać, czy należałoby linię, o której mowa, otworzyć odrazu na całej jej długości. Bliższe badania, wycucie ludzi praktycznie z tą dziedziną codzien stykających się, wskażą niewątpliwie, czy nie będzie bardziej oględne i uzasadnione uruchomienie statków najpierw w żegludze regularnej pomiędzy Hamburgiem — Gdynią i Kłajpedą ew. Lipawą z tem, ażeby z biegiem czasu przedłużyć ją w obie strony na Rotterdam, Antwerpję i Dunkierkę oraz Rygę, Rewel i Helsingfors.

Są to jednak tematy drugorzędne, najważniejszy jest fakt, że linja ta jest logiczną koniecznością, wynikającą z badań, przeprowadzonych nad naszą wymianą towarową.

Charakter i rozmiary statków — a sądzimy, iż 1.500—2.000-tonowe statki do tego celu najbardziej się nadawały, dają prawo do postawienia, jako zadania realnego, odpowiadającego naszym potrzebom gospodarczym i nieprzerastającego naszych możliwości finansowych — stworzenie tej linii pod zarządem polskim oraz wysiłkiem finansowym i organizacyjnym również wyłącznie polskim.

Wielkie i usprawiedliwione jest nasze zainteresowanie dla Anglii, a zwłaszcza Londynu, jako rynku zbytu ogromnego znaczenia dla naszej produkcji i przemysłu rolnego. Już od szeregu lat pomiędzy Gdańskiem i Londynem utrzymuje stałą regularną komunikację aż 9 statków. Napięcie ruchu towarowego w okresach dla nas korzystnych dochodzi nieraz do tego, że takie szybko psujące się produkty, jak np. bekony musiały czekać czas dłuższy lub były transportowane w warunkach zgoła nieodpowiednich. Eksport jaj, masła i drobiu stale wzrasta na tej linii, a możliwości rozwojowe w tej dziedzinie są jeszcze ogromne.

Jednocześnie wszystkie statki na tej linii są zajęte również przewozem emigrantów, co stanowi w ich bilansie najpoważniejszą pozycję dochodową.

O ile o otrzymanie ładunków eksportowych możemy ze znaczną dozą prawdopodobieństwa walczyć, o tyle fracht odwrotny, t. j. import do nas z Anglii, składający się z rozmaitych wyrobów przemysłowych, towarów kolonialnych, urządzeń technicznych, maszyn, samochodów i ich części jest bardzo a bardzo trudny do uchwycenia.

Tradycyjny konserwatyzm Anglików, brak zaufania do nas jako narodu, zdolnego do stworzenia organizacji żeglugowych, naturalne i zupełnie uzasadnione dążenie do oddania

ładunków na własne statki; tradycja współpracy z pewnymi organizacjami transportowymi, które ze swej strony są ściśle związane z linjami i przedsiębiorstwami żeglugowymi angielskimi — to są główne przyczyny, dla których otrzymanie z Anglii ładunków powrotnych dla ew. nowozałożonej, całkowicie polskiej, linii staje się iluzoryczne.

Nie tak się przedstawia sprawa w portach, które mają być obsługiwane przez linię omówioną na początku. Tam uzyskanie ładunków nie następuje wszyskich tych trudności, gdyż chodzi w przeważnej ilości wypadków o ładunek przejściowy, dla którego dany port jest tylko portem rozdzielczym i gdzie nie wchodzi w grę mierze w grę względy nacjonalne, patriotyczne, na które należy specjalną zwrócić uwagę w stosunku do wszystkich ładunków, zabieranych w Londynie.

Ze skreślonych wyżej uwag wynika logicznie, że linii t. zw. angielskiej nie powinniśmy tworzyć bez współdziałania bezpośrednio w jej istnieniu i rozwoju zainteresowanych sfer angielskich. Współpraca taka byłaby dla tej linii o tyle korzystna, że w takim wypadku już „strona angielska” byłaby tym dostawcą i gwarantem ładunków, wychodzących z Anglii, a dla „strony polskiej” pozostałaby jeno troska o otrzymanie ładunków eksportowych i emigrantów.

Na zdrowej propozycji oparta współpraca polsko-angielska niewątpliwie byłaby dla nas i dlatego korzystna, że ściśle współdziałanie na tej stosunkowo niewielkiej płaszczyźnie morskich zagadnień — pozwoliłoby nam niewątpliwie łatwiej i prędzej dojść do ściślejszej współpracy z większemi angielskimi przedsiębiorstwami, obsługującemi całą kulę ziemską i mogącemi zapewnić i nam, w pewnych warunkach, bezpośrednią komunikację z dalekimi zamorskimi rynkami, do których obecnie Polak ze swoją produkcją dotrzeć nie może, właśnie dla braku tych bezpośrednich połączeń.

Pierwszy wyłom w tym konglomeracie zadań „wielkich” już został, jak wiadomo, zrobiony. Uzyskałszy stałą regularną i bezpośrednią komunikację z Ameryką Południową — lecz jest to tylko początek. Należy nam się już teraz pilnie rozglądać za możliwościami zapewnienia sobie również bezpośredniej komunikacji z innemi krajami i kontynentami zaocenicznymi i w pierwszym rzędzie dążyć do stworzenia regularnej komunikacji z Dalekim Wschodem, jako rynkiem, na którym już postawiliśmy pierwsze kroki i na którym rozwojowe możliwości dla szerszej ekspansji gospodarczej zapowiadają się dla nas bardzo interesująco.

W twórczych wysiłkach swoich na morzu należy nam zatem rozróżnić trzy rodzaje przyszłych linii morskich: linje, które mogą być stworzone wy-

siłkiem własnym; linje, których stworzenie powinno nastąpić w drodze porozumienia i współpracy z kapitałem zagranicznym i linje dalekie, w których w najbliższych nawet latach czynnego finansowego udziału mieć

nie możemy ze względu na ograniczone w tej mierze możliwości.

O logiczności dalszych wysiłków więc należy zawsze pamiętać i wystrzegać się pokutujących u nas zapędów niezdrowych i pchających nas na

manowce — na zrealizowanie zadań, przewyższających nasze możliwości i siły.

FELIKS ROSTKOWSKI

KANAŁY ŻEGLOWNE W POLSCE

„Le principal intérêt que présente une voie nouvelle ne se mesure pas par le calcul brutal d'économies de transport qu'elle permet de réaliser, mais bien par les industries nouvelles qu'elle permet d'établir, par les relations commerciales qu'elle permet de créer et qui ne se créaient pas sans elle, enfin par la sécurité qu'elle procure à des industries ou commerces existants”.

O. Jacquinet,

„Navigation intérieure” 1927.
(Główna korzyść, jaką przedstawia nowa droga wodna polega nie na surowym rachunku taniego przewozu, który daje transport wodny, lecz raczej na nowopowstałym przemyśle, który droga wodna powoła do życia i na interesach handlowych, które ona stworzy i któreby się w braku jej nie stworzyły — a wreszcie na zabezpieczeniu istniejącego przemysłu i handlu).

Dzisiejsze pojęcie o roli kanałów żeglownych zawarte jest w powyższym zdaniu, które wyjąłem z dzieła autora francuskiego.

Polska nie ma własnych kanałów, któreby wzmogły i zwiększyły produkcję i handel, bo odcinek kanału bydgoskiego był kanałem niemieckim, a stare kanały z dorzecza Prypeci i Narwi, zbudowane w 18 stuleciu nie mają dziś żadnego znaczenia gospodarczego.

Kanały potrzebne są do przewozu masowych materiałów na dalekie odległości, do przewozu tak bogactw naturalnych, jak produktów przemysłu z jednej do drugiej dzielnicy Państwa, a zwłaszcza do portu morskiego.

Tworzy się sieć kanałów o kierunkach celowych i najkrótszych, przekracza się doliny i wzgórza, żłobi się dla nich przekopy i wierci tunele, wysokimi akwaduktami przechodzi się ponad rzekami nawet żeglownymi, — dzisiejsza budowa kanału żeglownego nie liczy się z żadnym innym względem, jak tylko stworzenia drogi dla wielkich przewozów, drogi łatwej, bezpiecznej i taniej, choć przerwanej w czasie pokrycia lodami w porze zimowej.

Kanały żeglowne budują rządy państw z pieniędzy, złożonych przez ludność całego kraju w formie podatków, bo kanały mają służyć wszystkim obywatelom nietylko bezpośrednio, t. zn. przez osobiste korzystanie z przewozu, ale i pośrednio, przez wzmoczenie się produkcji górniczej, rolniczej i przemysłowej i zwiększonych wskutek tego terenów pracy i zarobków.

Kanały przyczyniają się do wzmocnienia produkcji przemysłowej, do odkrywania nowych bogactw kraju, do

bezpośredniego wpływu na rozwój rolnictwa.

Któżby myślał o możliwości wyzyskania inną drogą, jak nie kanałem żeglownym bogactwa skał twardych w okolicy na północ od Równego, skał, które przy utrzymaniu dróg nie mają sobie równych w Polsce? Któżby mógł przypuścić, że wzgórze marglu wapiennego, przecięte drogą wodną dla transportu węgla staną się istną kopalnią złota w formie produkcji cementu, produkcji tak taniej, że polski cement mógłby być w świecie bez konkurencji? Czy mógłby kto nie wierzyć, że żyzne ziemie obszernego Wołynia znajdują w kanale żeglownym pomoc w produkcji cukru po tak niskiej cenie, że wyrugują z rynków europejskich cukier trzcinyowy? Jakże wdzięczne będzie rolnictwo Wołynia, powstającym nad kanałem cukrowniom, gdy uprawa buraka cukrowego wysoce polepszy glebę i wzmocze wszelkie inne gałęzie produkcji rolnej.

Czyż wtedy tłumy naszej ludności, żyjącej z pracy, zalegać będą obce kopalnie węgla i rudy, żyć w poniewierce w pracy dla obcych ludzi i dla dobra obcych państw?

Nad kanałem powstaną nowe zakłady przemysłowe, któreby nie powstały, gdyby nie było kanału, kanały bowiem dają niską, bardzo nawet niską, taryfę przewozu surowca, produktu, opału. Gdy ten przewóz ma udoskonalone środki techniczne, gdy ruch na nim uregulowany jest przez jedno przedsiębiorstwo, którym będzie rząd państwa albo prywatne towarzystwo, uzależnione od rządu, i gdy kanał będzie zbudowany z wykorzystaniem wszystkich naturalnych warunków, taryfa może być zniżona do minimalnych kosztów efektywnego przewozu, bo rząd państwa może proteżować rozwój produkcji i koszty kapitału budowy, rozłożone na długie dziesiątki lat, może pokrywać z innych swoich dochodów.

Ideologia kanałów jest bardzo subtelna. Zrozumienie związku przewozów wodnych z wewnętrznym gospodarstwem państwowym, roli władzy w stosunku do dążeń obywateli — wymaga wyższego stanowiska polityki gospodarczej i właściwego wyrachowania obopólnych korzyści.

Nie można w tych sprawach zapatrywać się na wzory obce; każde państwo urządza u siebie przewozy tak, jak im ich warunki dyktują. Francuzi mają bardzo liczne drogi wodne, bardzo śmiało i w cudownych rozwiązaniach nader skomplikowanych sytuac-

cyj wybudowane, lecz kanały te są starego typu, zbudowane przeważnie przed powstaniem kolei żelaznych, nie zadawają ruchu, jaki się na nich odbywa. Niepodobna dzisiaj budować tam nowych, a niemożliwością jest ich zupełna przebudowa, zadawalniana się więc tem, co mają, dążąc tylko do ulepszenia trakcji i do udogodnień dla wzrastającego nad kanałami przemysłu.

Niemcy budują wciąż nowe kanały w świadomym celu, stosując coraz to nowsze urządzenia mechaniczne dla ruchu i nadając kanałowi należyte wymiary.

Niezawodnie i Polska, która ma warunki bardzo domagające się rozbudowy sieci wodnej w niedługim czasie przystąpi do budowy tych niezmiernie ważnych, głównie dla przewozu węgla, dróg komunikacyjnych, a będzie w tem korzystnym położeniu, że wyzyska doświadczenie obcych na polu techniki i na polu ideologii gospodarczej.

Wierzyć należy, że znajdzie się w Polsce mąż, który swoim umysłem obejmie wszystkie konsekwencje, wzbudzi zaufanie kapitału zagranicznego i krajowego i, dając inicjatywę w budowie pierwszej linii kanału żeglownego, położy fundament rozwoju gospodarczego w państwie.

Inż. KAROL PESZKOWSKI



Uroczą plażę w Orłowie pod Gdynią.

„LWOWEM” DOKOŁA EUROPY

Wybierając się w tym roku po raz czwarty w podróż na statku szk. „Lwów”, zdawałem sobie sprawę z tego, co piękny ten stary żaglowiec, wysłużony w różnych kompanjach świata dał w służbie polskiej dobrego, bezpośrednio nam, którzy pierwsze swe kroki na morzu uczyliśmy się stawić na jego pokładzie, pośrednio naszej Marynarce Handlowej, wreszcie Polsce, której imię roznosił po szerokim świecie. W roku bieżącym przypadło mu w udziale odbyć podróż dookoła Europy, ażeby dotrzeć do Constancy, dokąd zostaliśmy zaproszeni przez rząd zaprzyjaźnionego z nami państwa. Wziąwszy pod uwagę, że „Lwów” jest żaglowcem, trudy dokonania takiej podróży wzrastają niepomierne, a, będąc w ciągłej zależności od wiatrów, niepodobna określić czasu trwania podróży.

Podnieśliśmy tedy kotwicę w Gdyni dn. 2 czerwca i wieczorem wyszliśmy w morze. Zaraz na wstępie podróży, żegnając przez radio naszych krewnych i przyjaciół w Polsce z rubieży naszych granic morskich, dały nam się dobrze we znaki „prastare wody Bałtyku”, zmuszając nas do lawirowania blisko przez 3 dni przed wyspą Bornholm. Pogoda dżdżysta i przejmujące zimno. Fala dosyć duża. Wykonywanie „zwrotów” podczas takiej aury nie należy do przyjemności.

W kilka dni później żeglujemy przez Sundy, mijamy Kopenhagę i wchodzimy do Kattegatu. Niepomyślnie wiatry zatrzymują nas koło zamku Kronborg w Danii, gdzie stajemy na kotwicy. Nazajutrz ruszamy pod motorami, a dnia 11 czerwca staramy się minąć przylądek Skagen, lecz wiatr, wiejący od Skagerraku, wzrastający w siłę, zmusza nas zatrzymać motory i zacząć lawirować. Pomaga to niewiele, gdyż po stracie czterech dni zostajemy odrzuceni poza Skagen i stajemy na kotwicy w wschodniej stronie tegoż przylądka w zatoce Aalbak.

Na morzu Północnym sztorm. Wiatr, odchodząc od południo-zachodu ku zachodowi i północy, pozwala nam po podniesieniu kotwicy dn. 13 czerwca, żeglo-

wać bejdewind prawego halsu, prawie równoległe do brzegów Danii. Trzymamy kurs mniej więcej na latarnię pływającą Borkum Rev. Wiatr wzmagą się. Fale zaczynają przechodzić przez pokład. Przy zwijaniu górnych i dolnych wielkich żagli, bryzgi fal dochodzą do dolnych rej. Pozostawiono jedynie „marsle” sztormowe i fok, ażeby w jaknajkrótszym czasie wykorzystać wiatr i uniknąć zbliżenia się do lądu przy Borkum Rev. Dzięki tym żaglom, niebywała szybkość przy bejdewindzie 10 węzłów, a pochylenie „Lwowa” bardzo znaczne, dochodzi do 39°; kołysanie dosyć duże. Ciężkie stoły w pokładowej salce uczniowskiej przesuwają się gwałtownie i kilku ludzi skłębionych i zalewanych lodowatą wodą wypada na pokład. Na pokładzie rozsnuta sieć lin pomagających przy chodzeniu, gdyż inaczej ustać niepodobna. Najkomicniejszą sceną sztormu jest obiad, spożywany w dolnym pokładzie, na podłodze, po różnych kątach — gdzie kto może, gdyż o normalnym spożyciu posiłku, mowy być nie może z powodu kiwania. Wiszące stoły w takich razach nie są zbyt praktyczne. Ciemności, panujące w naszym pomieszczeniu z powodu szczelnego pozamykania wszelkich klap i wejść zwiększają chaos i tak już panujący. Z szafek wyskakują różne toaletowe przybory przy każdym większym przechyle, a para butów, wybiegająca z pod szafek chytrze zmierza w kierunku wazy z zupą. Na ratunek zapóźno, wkrótce też grochówka błyszczy w ciemnościach. Kto chce teraz przekroczyć tę nową przeszkodę, ślizga się i zrobiwszy kilka rozpaczliwych ruchów, pada w strugę zupy, przeklinając na czem świat stoi morze, sztormy i grochówkę. Fakt ten, wywołuje niesamowite śmiechy w ciemnych kątach międzypokładu.

Ze znaczną szybkością zbliżamy się do kanału. Sygnalizowane silne wiatry południowo-zachodnie w kanale Angielskim, sprawdzają się i zmuszają nas do przeczekania okresu tych wiatrów na redzie Margate, gdzie zarzucamy kotwicę po ośmiennastu dniach żeglugi.

W Kanale Angielskim zdobywamy każdą milę z wielkim trudem, wykorzystując silne prądy przypływowo-odpływowe, a przy pomocy motorów, utrzymując się w jednym miejscu podczas prądów przeciwnych. Wiatr wciąż z południo-zachodu nie pozwala posuwać się przy pomocy motorów, gdyż opór naszych masztów, rej i olinowania nawet przy zwiniętych żaglach jest za duży. Wobec tego lawirowujemy, zyskując na tem zaledwie 100 mil.

Przy takich warunkach przebycie 300 mil Kanału zajęło nam około sześciu dni. Wielkiem zdarzeniem na statku jest wyjście na Atlantyk; zawsze to przestroniej, bezpieczniej i można skuteczniej lawirować na „dłuższych halsach”. Lecz i tu „Lwów” nie ma szczęścia. Dowiadujemy się przez radio o panującym w północnej części zatoki Biskajskiej niżu barometrycznym, wędrującym w kierunku zatoki Brytolskiej. Temperatura lekko się podnosi, lecz pomimo to panuje przejmujące zimno. Wiatr wzmagą się, niebo się zaciemnia, widnokrąg mglisty i niewyraźny, typowa angielska pogoda. Zaczyna siał deszcz z wiatrem, czuć słoność na ustach, gdyż i fala robi się grzywiasta i wiatr zaczyna „prószyć wodą morską”, mieszając ją z deszczem. Pod wieczór zaczyna dać porządnie. Wychodząc na służbę, słyszę charakterystyczny głuchy szum wiatru pomiędzy wantami. „Lwów” kładzie się

bardzo na bok. W naszej rubce mapy i przyrządy nawigacyjne zsunęły się w mgnieniu oka w kąk kabinki. Musimy mocować je przy pomocy gwoździ. Około czwartej rano siła wiatru osiąga maximum. Przy pomocy wachty, nas luzującej, robimy zwrot, gdyż cyklon pędzi nas zbyt szybko w kierunku Irlandji. Wyspy Scilli pozostały już poza nami. Przy zwrocie przez rułę pęka nam tylny żagiel (bezan) i następna wachta ma sporo roboty z naciągnięciem sztormowego trójkątnego żagla. Służba na tak silnym wietrze jest wyczerpująca. Zjadłszy kilka kawałków mięsa, które uparcie wyskakuje z talerza na pokład, cała zmiana zasypia pokotem.



„Lwów” podczas ciszy na Atlantyku.

Pod wieczór mamy szerokość wysp Scilli, będąc na drugim korzystniejszym halsie. W międzyczasie połączył się nasz radiotelegrafista ze stacją Ouessant, przesyłając z rozkazu komendanta depeszę do Polski, komunikującą o czwartym szczęśliwie przebytym sztormie, ciągłych złych wiatrach i obecnym niezbyt pomyślnym kursie. W Zatoce Biskajskiej zmuszeni byliśmy zrobić zwrot, ażeby następnie przeciąć dwukrotnie nasz stary kurs. Tym razem wysuwamy się głębiej w Atlantyk i po nowym zwrocie mamy zamiar minąć Cap Finistere, zachodni cypel Hiszpanji.

Zdawało się już, że wszystko pójdzie jaknajlepiej — lecz nie. Zaskoczyła nas cisza. Kołysze się więc „Lwów” tym razem na długiej, martwej, po-sztormowej fali, lecz nie posuwa się wiele naprzód. Zaczynają się pierwsze ciepłe dni. Po czterech tygodniach żeglugi wśród mgieł, deszczów i zimna ukazało się słońce. Wszystkich ogarnia zapał do określania pozycji astronomicznie. Sekstansy i roczniki mają szalone powodzenie. „Pozycyj” też jest bez liku.

Po południu dn. 30 czerwca komendant decyduje się puścić motory, aby osiągnąć jaknajprędzej Cap Finistere, skąd rozpoczyna się w tym czasie okres wiatrów północno-zachodnich. Po kilku dniach przychodzi oczekiwany wiatr, jakkolwiek bardzo słaby, pozwalający jednak posu-



„Sztormowanie”.

WYKRES PODROŻY ST SZK "LWÓW"

W ROKU 1928



wać się w kierunku południowym z szybkością czterech węzłów.

Nareszcie pogoda ustala się, słońce zaczyna przygrzewać, temperatura wzrasta, a wiatr staje się silniejszy. Monotonji życia statkowego przez dłuższy czas nic nie narusza. Po trzydziestu czterech dniach żeglugi dostrzeżono imponujące skały przyładka S. Vincente. Tu zmieniamy kurs i żeglując najpomyślniejszym wiatrem z dużą szybkością zbliżamy się do Gibraltaru. Przed samą cieśniną wiatr słabnie i staje się bardzo gorąco. Pokład wygląda jak kawałek plaży. Nareszcie można się wygrzać i wysuszyć po mokrych przejściach północy. Zaczynamy obliczać ilość dni, dzielących nas od ostatnich wydarzeń w kraju i świecie — przecież przez miesiąc mogło się „tam” bardzo wiele rzeczy wydarzyć, albo... i nic. Ponieważ to ostatnie nie jest ciekawe i trudno o niem dyskutować, więc roz-

mowa o poczcie i gazetach z Ojczyzny jest niewyczerpanym tematem do rozmów. Jutro bowiem mamy zatrzymać się w porcie Malaga; gdzie nadejdzie upragniona poczta.

Tymczasem przesuwają się przed oczyma leżących na pokładzie skaliste wybrzeże Hiszpanji i góry „Czarnego Łądu”. Sławna, kształtu pochylonego stożka, skała Europa Point odbija wyraźnie od żółtego tła zachodniej połaci nieba. Nagle ze skały zaczyna mrugać jakieś światelko. Telegrafista zawiadamia, że to Anglicy pytają, kto zacz jesteśmy. Po chwili na maszcie „Lwowa” powiewają bandery wysyłające lakoniczną odpowiedź o przynależności i imieniu „Lwowa”.

Drugiego dnia w południe zarzucamy kotwicę i dajemy z rufy cumy na wewnętrzną część falochronu w Maladze.

Jakżeż krótkim wydaje mi się nasz pobyt w Maladze, teraz gdy myślę o niej

po 28 dniach, spędzonych na Morzu Śródziemnym, które czynią wrażenia z barwnej Hiszpanji, tak mgliste i jakby przyprószone tym charakterystycznym dla Morza Śródziemnego oparem, dzięki któremu śnieżne pasmo gór Sierra Nevada wyglądało jak pastelą pociągnięte po białym niebieskim niebie.

Pomimo przepięknej pogody, błyszczącego słońca i ciemnych gwiazdzistych noc, żegluga po Morzu Śródziemnym nie należała do najpomyślniejszych. Straciliśmy wiele dni na cisze śródziemnomorskie i lawirowanie.

Już od kilkunastu dni pożegnaliśmy brzegi Hiszpanji, która istotnie wydaje się już jakimś bardzo odległym i zapomnianym wrażeniem na tle jednostajnego trybu życia na morzu. Nawet dobrze żyły z morzem człowiek odczuwa po kilkudziesięciu dniach podróży monotonię; dla jednych staje się ona zrozu-

miała koniecznością, dla innych przybiera przykrą formę nudy i niecierpliwego oczekiwania nowości.

Wszyscy oczekują łądu poprostu czasami nie dla niego samego, a dla urozmaicenia, jakie przynosi.

Tymczasem każdy na swój sposób wysiła się na wyszukiwanie środków zabicia chwil wolnych od służby. Mniej apatyczni szukają rozrywek w grach lub lekturze, inni dotknięci spleenem korzystają ze słońca, leżąc napót senni na pokładzie; wszyscy chętnie skracają sobie czas rozmową, najczęściej odbiegając jaknajdalej od spraw naszego codziennego życia.

Do najpospolitszych rozrywek należy codzienny prysznic „pod szlauchem” pompy motorowej lub zupełnie prymitywne polewanie się wodą czerpaną wiadrami z za burty. Z powodu panujących upałów prysznic ten staje się prawdziwą koniecznością.

Ciepłe noce pozwalają spać na pokładzie, a gwiaździste niebo, daje chcącym robić obserwacje astronomiczne wyborowy materiał do obliczeń. Wieczorami słyszy się na pokładzie wykrzykniki „uwaga” — „stop” znaczy to, że kto może „łapie” gwiazdy. Była nawet poważna obawa, że wylapiemy wszystkie gwiazdy i nazajutrz nie będzie z czego prowadzić nawigacji.



To, co naszych młodych marynarzy najczęściej interesowało w Maladze.

Dzień za to dostarcza nam tyle blasku i słońca, które przypieka porządnie. Ci, którzy cieszyli się, że na „południu” będą mogli chodzić boso, nie mogą ustać na rozgrzanych deskach pokładu. Pomimo żaru, lejącego się z nieba, wilgoć bardzo duża, pleśniej nie tylko skórzane przedmioty, ale ubrania i tytoń. Szczególnie to ostatnie odczuwamy najdotkliwiej i z trwogą patrzymy w przyszłość, kiedy nasze zapasy, zredukowane pleśnią do połowy, wyczerpią się. Beznadziejność, sytuacji powiększa okoliczność, że do Constancy tak daleko, iż nie można pocieszać się nawet nadzieją zapalenia w dość odległej przyszłości czegoś pachnącego więcej tytoniem, niż pleśnią.

Nie widząc ani łądu ani wysp mijamy Sycylię, Malte, Włochy i przy pomyślnym wietrze zbliżamy się do Peloponezu. W nocy dnia 4 sierpnia przechodzimy Matapon Elaphonisos i wchodzimy na morze Egejskie. Rano budzi mnie na boku silny szum wiatru, rozglądam się wokół i uderza mnie otaczająca statek białość. Jest to zjawisko znane na Morzu Egejskim, pod nazwą białego szkwału. Silny wiatr północno-wschodni tworzy ogromną ilość białych baranków na krótkiej fali i robi to wrażenie zupełnie bia-



Pierwsze promienie słońca wywabily wszystkich na poklad.

łego morza. Żeglujemy na wschód aż do wyspki Cristiane na południe od Santorinu. Tu robimy zwrot i kierujemy się ku wyspki Milos, skąd żeglujemy między wyspkami archipelagu, sławnymi w starożytności. Zachwycamy się kształtami skał, wysp i powietrzem, którym łatwiej oddychać, niż na Morzu Śródziemnym. Przy przejściu Mykoni dostajemy silny wiatr przeciwny, który zmusza nas do zawrócenia i stanięcia na kotwicy w małowniczej zatoce wyspy Tinos. Nikolo, miasteczko białe, dobrze widoczne, zachwyca nas pięknnością budowli i wież.

Największym zdarzeniem dnia jest wieczorna kąpiel w morzu, bo jakkolwiek przebywamy z tym żywiołem przeszło dwa miesiące, to przyjemności pływania w morzu mogliśmy zaznać tylko podczas trzydniowego pobytu w Maladze. Ale kąpiel w Maladze zatarły silniejsze wrażenia. Raz absorbowało nas tam wyborne wino, to znowu wahlarze, walki byków lub promenada pod palmami. A na to całe barwne życie portowe, i to w Hiszpanji. dostaliśmy niespełna dwa dni urlopu.

W godzinę po kąpeli podniesiono kotwicę i ruszono dalej. Trzymamy kurs prosto na Dardanele. Cisza zupełna. Morze wygląda jak staw. Obliczamy, że dnia 7 sierpnia będziemy w Dardanelach. Los jednak zrzucił inaczej, a raczej nie los, a przepowiednie locji, które w tym roku dziwnie dokładnie się sprawdzały. Będąc na trawersie dobrze widocznej wyspy Mitilini, zostaliśmy uderzeni gwałtownym szkwałem, który przeszedł w silny sztorm. Stawiamy sztormowe żagle i bezużyteczne już motory zatrzymujemy. Wieczorem „Sztorm 40-tu męczenników” (nazwa tego wiatru na Morzu Egejskim) osiągnął maximum, a sztormowy nasz klient, trójkatny żagiel przedni, pękł z hukiem, wywołując śpiących na górę, gdyż miało się wrażenie, że conajmniej bramreja zwała się na pokład. Ratowano, co się dało ze szczątków olinowania żagla. Wiatr bardzo silny niesie zapachy z łądu azjatyckiego. Pod sztormowymi żaglami dryfujemy ku wyspie Lemnos. Pozycja budzi poważne obawy, a że na Morzu Egejskim jest dużo wysepek i skał nieoświetlonych, w kabine nawigacyjnej przy komendancie praca wre. Wogóle odczuwa się brak latarń i ogrodzeń miejsc niebezpiecznych. Wkońcu dostrzeżono latarnię Mudras na Lemnosie i przy pomocy jej kierunku orientujemy się. Dzień zaskoczył nas pomiędzy Lemnosem a świętą górą Athos w czepcu chmur. Wiatr

zciął tak szybko, jak i przyszedł. Puszczamy motory i skierowujemy się do Dardaneli.

Dardanele i Morze Marmara przechodzimy bardzo szybko, pomimo panujących przeciwnych prądów. Tym razem nasze motory pomocnicze spisują się bardzo dobrze.

Dnia 10 sierpnia rzucamy kotwicę na redzie Seraglio z południowej strony Konstantynopola. Uczniowie nawigacyjni z prawdziwą przyjemnością biorą pelengi z dobrze widocznych minaretów w celu określenia miejsca postoju. Komunikacji z łądem nie utrzymujemy, gdyż w Konstantynopolu mamy zatrzymać się dopiero w drodze powrotnej, a tym razem stoimy tu w celu doprowadzenia „Lwowa” do stanu reprezentacyjnego.

Nurzamy się w potokach farby, obficie lejącej się na burty, maszty, reje i pomieszczenia. Doprowadziwszy burty naszego statku do nieomal śnieżnej białości i zaopatrzeni w niezłe tureckie papie-



Kpt. T. Szczygielski, pierwszy oficer „Lwowa” w stroju „śródziemnomorskim”.

rosy, ruszamy nazajutrz. Przy pomocy holownika tureckiego mijamy Bosfor. Pogoda dopisała wspaniale, to też brzegi Bosforu nie zawiodły naszych oczekiwań.

Wzruszającą niespodziankę sprawiła nam polska rodzina, osiadła na azjatyckim brzegu Bosforu, która na widok „Lwowa”, przepływającego przed jej domem, zmanifestowała swoje uczucia patriotyczne, powiewając entuzjastycznie sztandarem i barwami narodowymi i przesyłając nam tą drogą najdroższe nam pozdrowienia. Oddaliśmy jej ukłon, spuszczać banderę do połowy. Cześć nie wygasłym na obczyźnie uczuciom, najdroższemu sercu Polaka!

W pół godziny później zarzucamy kotwicę u wrót Czarnego Morza i tam czekamy, aż wiatr zupełnie zcichnie. O 5-ej rano dnia następnego wchodzimy pod motorami na wody starożytnego Euxinu. Wkrótce potem otrzymujemy pomyślny wiatr, który niesie nas z umiarkowaną szybkością w kierunku Constancy. Klimat czarnomorski z wilgotnym a gorącym powietrzem Morza Śródziemnego jest przyjemny, a pomimo silnego słońca czuje się więcej świeżości w powietrzu. Zbliżamy się zbyt szybko przy pomyślnym wietrze do celu podróży, tak, że zachodzi obawa, by nie stanąć w Constancy dnia 13.VIII.

Ta złowróżbna trzynastka napełnia nas obawą, to też, chcąc rozśmieszyć nielaskawego dla nas nawet przy dobrych wiatrach Eola, korzystamy z okazji pięciolecia pierwszego przepłynięcia równika pod polską banderą (Podróż „Lwowa” do Brazylii w roku 1923), zmniejszamy szybkość i obchodzimy ten dzień świątecznie. Wieczorem bawimy się doskona-



Goście-studenci polscy, bawiący w Constancy, na pokładzie „Lwowa”. W środku stoi komendant „Lwowa” kpt. Maciejewicz-Matwiejewicz.

le, urządzając „Szopkę Lwowską”, w której wysoko postawione osobistości na „Lwowie” poznają siebie. Wywołuje to, trwające nieprzerwanie do późnego wieczora wybuchy dobrego humoru, tak wśród „publiczności” jak i „aktorów”.

Następnego dnia około południa dostrzeżono ląd i tegoż dnia t. j. 14 sier-

nia wieczorem zarzucano kotwicę u celu podróży po 73 dniach spędzonych na morzu, przebywszy w tym czasie 6100 mil morskich i nakładając wskutek ciągłej zależności od wiatrów 2000 mil do utartej drogi parowców.

MICHAŁ LESZCZYŃSKI

NAJMILSZA WŁÓCZĘGA

Pierwsze kroki na pokładzie „Gdyni” — Ruszamy na morze — Ci, którzy nas wiozą — Hazard kwitnie — Wzdłuż łotewskiego wybrzeża — Ryga — Wędrowka po ciemnym, śpiącym mieście — Rodacy — Nabożeństwo z Katedry Poznańskiej w zatoce Fińskiej — Spotkanie z estońskimi okrętami wojennymi — W pięknym Hangö — Przejście przez malownicze szkery — W Helsingforsie — Stary Tallin — Z powrotem.

Kiedy w środę, dnia 11 lipca r. b. wieczorem, biały jak mewa statek pasażerski „Żegluga Polskiej” — „Gdynia” — podszedł do mola pasażerskiego przy plaży gdyńskiej, zaroił się jego pokład wycieczkowiczami, którzy nazajutrz mieli ruszyć na 10-dniową włóczęgę po północnym Bałtyku. Obladowani walizami i różnego kalibru pakunkami spieszyli wszyscy na statek, by spędzić na nim pierwszą noc przy wtórze słabo pluskających o białe boki Gdyni fal morza, oraz by zapoznać się z tym statkiem, który na pewien okres czasu miał się stać dla naszej gromadki wspólnym domem. Uprzejma służba w lot chwyciła walizki i sprowadzała wycieczkowiczów po stromych schodkach w głąb statku, wyznaczając im locum.

Po zainstalowaniu się w schludnych i miłych kajutach „Gdyni” wycieczkowicze z zainteresowaniem oglądali zakamarki statku. A potem szli na ląd, by spędzić na nim ostatni wieczór w gdyńskich „Casinach”, „Domach Kuracyjnych”, czy innych „Rivierach”.

Na drugi dzień od rana ruch na statku ożywiony. Bieganie i krzątanie się załogi świadczą, że niebawem statek pożegna wybrzeże ojczyste.

Na przednim maszcie powiewa niebieska flaga z białym prostokątem pośrodku, pod nią flaga o niebiesko-czarno-białych

barwach estońskich. Oznacza to, że statek wychodzi tego dnia do Estonji.

Niebawem jednak miejsce niebiesko-czarno-białych barw zajęły czerwono-biało-czerwone barwy łotewskie. Zmiana. Zamiast do Tallina (Rewla) „Gdynia” idzie najpierw do Rygi.

Przed samą dwunastą w południe ruch na statku i na molo pasażerskiem wzmógł się do maximum. Gromadki letników i kuraćców odprowadzają swych znajomych. Przybył między innymi wszędzie obecny, zawsze ruchliwy i młodzieńczo ożywiony dyrektor „Żegluga Polskiej”, p. Julian Rummel, z nim kierownik żegluga pasażerskiej, p. Henryk Brzozkiewicz, który z najwyższą uprzejmością udziela najrozmaitszych informacji pasażerom.

Zawód czyni wszystkim tylko miejscowy Oddział Banku Gospodarstwa Krajowego, który nie dostarczył na pokład obiecanych walut: łotewskiej, fińskiej i estońskiej. A no! Trzeba będzie zobaczyć, jaką moc w świecie posiada nasz złoty.

Pierwszy przeraźliwy ryk syreny. Gorączkowe pożegnania z odprowadzającymi. Niebawem syrena ryczy po raz drugi. Za trzecim sygnałem ostry gwizdek, marynarze wciągają trap¹⁾ na pokład, dźwięk dzwonka telegrafu okrętowego do maszyn, lekki szum śruby i statek powoli, majestatycznie odbija od molo.

¹⁾ Trap — schodnia na ląd.

Za chwilę maszyny zaczynają pracować pełną parą. Kadłub statku drży od tej wewnętrznej mocy ukrytej. Biały, ostry dziób „Gdyni” z szumem pruje zielonkawą fale zatoki.

Za nami, daleko na molo pasażerskiem, na tle czerwonych murów budującej się Gdyni i zielonych wzgórz Kamiennej Góry, Grabowa i Oksywia, powiewają białe chusteczki...

Pierwszy posiłek na pokładzie „Gdyni”. Wybrzeże zmalowało na widnokręgu do szaro-zielonego pasczka. Z drugiej strony coraz wyraźniejsze żółte wydmy półwyspu helskiego. Pasażerowie schodzą do jadalni na sygnał gongu, w który z całym zapałem wali nasz mały boy okrętowy, sympatyczny Józio. Statek idzie równo, zlekka tylko przechylając się z boku na bok. Miny przy jedzeniu niezbyt pewne. Ludzie, z morzem nieobeznani, czekają kiedy to zacznie być mniej przyjemnie. Ale, jak na złość, jest coraz przyjemniej w miarę spożywanych dań, i przy stole robi się coraz weselej.

Na pierwszym miejscu siedzi kapitan Ryncki, komendant „Gdyni”, nasz władca i opiekun przez całych 10 dni. Zawsze miły i uprzejmy, o powierzchowności



Kapitan Rynecki, komendant s/s „Gdynia”.

prawdziwego wilka morskiego, stary, wytrawny marynarz, co niejednym statkiem dowodził i wszystkie morza zjeździł, zawiądnął od razu szczerą sympatią wszystkich pasażerów.

Przy stole oficerskim z boku zasiadli: I oficer „Gdyni” por. Antoni Zieliński, młody, wesoły, uprzejmy, tancerz pierwszej wody i ilirciarz z gatunku niebezpiecznych. A przy tem wszystkim stary praktyk morski mimo młodego wieku. Pływał na polskich statkach po Bałtyku i Morzu Północnym, pływał i na francuskich po Oceanie. Obok niego kokietujący siwymi włosami i dobrimi siwymi oczami, kapitan Stryjewski, pierwszy mechanik Gdyni. Dalej lekarz okrętowy, dr. Goebel z Warszawy, zawsze w dobrym humorze i zawsze przy dobrym apetycie, niestrudzony turysta i miły towarzysz. Wreszcie nasz dzielny radiotelegrafista, p. Jezierski, generalny dostawca wszelkich uciech radiowych i nieradiowych na pokładzie.

II oficer „Gdyni” por. Rutkowski, który rzucił ląd dla morza, taki w niem rozmówany, młody „wilk morski” był na służbie na mostku kapitańskim, z którego czuwał nad pomyślnością naszej podróży.

Po posiłku wylegli wszyscy na pokład. Statek przechodził właśnie w pobliżu Helu. Na plaży ruch. Powiewają zdaleka chusteczkami. Jesteśmy uprzejmi i odpowiadamy z zapałem.

Na drugi dzień rano wstałem „skoro świt”, to znaczy koło 7-jej, bo tak rano jest śniadanie. Morze cudowne, spokojne, majestatyczne. Na prawo niedaleko o jakieś 2—3 zaledwie kilometry pas wybrzeża, gęsto porosły ciemnozielonym lasem. I słońce, masę słońca. Aż dziwne się wydaje, bo w Gdyni były dotychczas chłody.

Po śniadaniu wszyscy na pokładzie. Kto czyta, kto przez lornetę wypatruje na inflanckim wybrzeżu kiwających łotyszów, kto poprostu drzemie na leżaku, zmęczony całonocnym snem i śniadaniem. Spora gromadka oddaje się zapamiętaniu dziwnej grze, która niewiadomo, jak się nazywa.

Z czarnej tablicy szczerzą się białe cyfry. Trzeba trafić kolejno na znaczony niemi kwadraty gumowymi krążkami, rzucając je z odległości kilkunastu kroków. Krążki te mają tę przedziwną właściwość, że albo padają kantem i toczą się wtedy po całym pokładzie, albo też ani rusz nie chcą trafić na właściwe pole. Hazard przytem kwitnie. Jeden z podróżnych trzyma bank. Udział w grze kosztuje 10 groszy. Ten, co wygrywa, po godzinnem, zapamiętaniem rzucaniu, zgarnia z triumfem 80 groszy.

Inna partja z podobnym skutkiem usiłuje wrzucić kilka sznurkowych krążków na sterzące z deski kołki drewniane.

Mimo srogiego zakazu, przemycam się ukradkiem na mostek kapitański. Kapitan, zamiast delikatnie spuścić mnie ze schodów, wita się ze mną uprzejmie. Zaczyna się miła pogawędka. Jak miła — wiedzą tylko ci, którzy mieli sposobność gwarzyć z marynarzami.

Niebawem ponad pas lasów, ciągnących się na prawo wykwitają żelazne konstrukcje kilku dźwigów. Obok jakiś komin i nieco dachów.

— To Windawa! — objaśnia porucznik Zieliński, który ma służbę na mostku kapitańskim.

Czarne molo awan-portu wybiega dość daleko w morze. Właśnie wychodzi z portu jakiś statek.



Pierwszy oficer s/s „Gdynia”, por. A. Zieliński.

Szybko przechodzimy dalej. Windawa ginie niebawem, roztapia się w pasie leśnego wybrzeża.

Nieco dalej nowa atrakcja. Jakiś żaglowiec leży pochylony na mieliźnie przy brzegu. Przez lornetę widać go wyraźnie. Skończył widocznie tutaj swój pracowity żywot, wyrzucony na przybrzeżne ławice.

Po południu byliśmy już na wodach Ryskiej zatoki. Wody te mają dziwnie żółty kolor. To potężna Dźwina barwi tak morze swemi wodami. Pod wieczór ukazał się wprost przed nami na horyzoncie ledwie, ledwie widoczny biały słup. To latarnia morska przy ujściu Dźwiny. Dopytywamy do Rygi. Na podniesiony sygnał na maszcie odrywa się od wybrzeża mały, zadytmiony, czarny holownik. Sapiąc i bijąc wściekle żółte fale przysuwa się do boku Gdyni. Brodaty pilot portowy i urzędnik celny przechodzą na pokład. Holownik odrywa się od nas i, skacząc po fali, płynie w niedalekiej odległości za nami.

Ryga leży o kilkanaście kilometrów od wybrzeża w głębi lądu. Statek idzie szerokim potężnym, masy wód toczącym nurtem Dźwiny. Na prawo i na lewo płaskie, niskie brzegi. Wzdłuż nich tartaki,

fabryki, magazyny, składy, coraz więcej urządzeń portowych, coraz więcej stojących przy brzegach statków. Mijamy kilka małych stateczków rzecznych i kilka małych szkunerów, które, czerpiąc wiatr pełnemi żaglami, idą ciężko pod prąd obławowane szczapami drzewa. Aż nareszcie przed nami wyrasta las kominów, dachów i wież. Po przez całą szerokość Dźwiny przerzucony potężny most żelazny.

Ryga—stolica Łotwy, ongi dumne miasto baronów bałtyckich.

Przechodzimy obok złotego zamku z wielką, okrągłą wieżą. Tutaj rezyduje Prezydent Republiki Łotewskiej. Przy nabrzeżach, które tworzą nadrzeczne bulwary, stoi szereg statków. Wciskamy się w wolną przestrzeń między niemi i za chwilę leci na ląd potężnym rozmachem wyrzucony zwój liny, który chwyta natychmiast kilku robotników portowych, Cumujemy.

Formalności paszportowe i celne trwają niezwykle krótko. Niebawem wolno już zejść na ląd. W jednej chwili wszyscy są już na brzegu.

Tymczasem obok statku, przycumowanego wprost do bulwaru gromadzą się grupki ciekawych. Z zaciekawieniem przyglądają mu się, odczytują złoty napis na kadłubie, spoglądają na biało-czerwoną banderę z orłem, powiewającą na lekkim, prawdziwie letnim, lipcowym wietrzyku. Nierzadko słychać wśród nich polską mowę.

Idziemy również na ląd. Po kamiennym bulwarze pędzą w jedną i w drugą stronę tramwaje. Dużo samochodów. Pachnie pięknie, bowiem obok rozłożyło się wielkie targowisko, coś w rodzaju naszej, warszawskiej Żelaznej Bramy. Mijamy najpierw jeden most, później drugi i skręcamy na lewo ku dworcowi. Dworzec dość brudny, ale posiada kantor wymiany pieniędzy i fryzjernię. To narazie najważniejsze. Fryzjer okazuje się polakiem, mówi dobrze po polsku, i na rok przyszły wybiera się do Polski do wojska.



Jeden z uroczych zakątków starej Rygi.

Latem w Rydze panuje „miły” zwyczaj nieoświetlania wieczorami ulic. W mroku, wśród pełnych tajemniczości zakamarków i zaułków, kiedy księżyc leje swe małe światło z poszarpanych chmur na dachy starych kamienic — miło się błądzi po starej Rydze. Ciemne, wąskie tunele uliczek, w których świecą tylko jasne tarcze licznych zegarów (nigdzie, nie widziałem tyle zegarów, co w Rydze), oddają głośnie echem kroki nielicznych przechodniów. Cicho, spokojnie. Lipcowy wieczór przytłoczył miasto dawno oczekiwanym ciepłem.

Dziwnie spokojne wieczorem miasto.

Nazajutrz w sobotę od rana zwiedzanie miasta. Przesuwają się jak w kalejdoskopie piękne zaułki starej Rygi z jej potężnymi świątyniami, patyną wieków pociągniętymi domami, krętymi uliczkami, małymi placykami. Nowe miasto czyni mniej miłe wrażenie. Zawiele w niem pokostu rosyjskiego. Brzydkie, koszarowe kamienice.

Zwiedzamy oczywiście „Dom Czarnogłowych” — siedzibę tego jedyne w swoim rodzaju klubu mieszczańskiego, w której podpisany został polsko-sowiecki traktat pokoju. Stowarzyszenie „Czarnogłowych” istnieje już 695 lat. Należą doń kupcy rycy, ale tylko kawalerowie. Żonaci są wyłączeni. Obecnie stowarzyszenie „Czarnogłowych” liczy tylko 12 członków. Czterech członków w ciągu ostatniego roku sprzeniewierzyło się kawalerskiemu stanowi i dało się zaprowadzić przed ołtarz. Ale za to inni — kawalerowie — ztwardziali. Przewodniczący, jakby „wielki mistrz” Czarnogłowych, liczy coś 50 z górą lat i twierdzi, że jeszcze ma czas na ożenek.

„Dom Czarnogłowych” — to prawdziwe muzeum. Wprawdzie trochę mniej miłe są polskiemu oku niektóre z pamiątek, pieczołowicie tam przechowywanych, pamiątek po carach moskiewskich, ale poza tym zgromadzone są tam istotne skarby.

W Rydze jest dużo Polaków. Coś z górą 14.000. Kiedy „Gdynia” po raz pierwszy w czerwcu do Rygi zawitała — była niedziela. Gruchnęła wieść, że w porcie stoi pierwszy w Rydze polski statek pasażerski. Rozpoczęła się istna pielgrzymka na pokład „Gdyni”. W ciągu jednego dnia przewaliło przezeń blisko 2.000 rodaków. Każdy chciał nacieszyć



Szturm fal na skaliste wybrzeże Finlandji pod Hangö.

swe oczy widokiem tego polskiego statku, wprawdzie niewielkiego, ale świadczącego najdobitniej o tem, że zmartwychwstałe Państwo Polskie idzie już mocnym krokiem na podbój mórz.

I teraz podobnie zaczęli na statek napływać Polacy, zamieszkali w Rydze i w jej okolicy. Podejmujemy ich możliwie gościnnie.

I przy tej okazji stwierdzamy, jak gorące, jak mocno polskie serca biją tam, nad daleką Dźwiną.

O Polsce i o wszystkim, co polskie, chcą tylko mówić i słuchać.

Wieczorem w sobotę 14 lipca wychodzimy z Rygi do Hangö. Słońce już zaszło i zaczyna powoli zmierzchać. Na brzegu zostaje z setka Polaków, którzy przyszli nas pożegnać.

Przy ujściu Dźwiny zdaleka błyska światło latarni morskiej. Dmie dość silny wiatr. Morze wita nas sfałdowane i czarne. Zapadła noc. Czarny, zaspany holownik zabrał pilota i w niesamowitych podrygach na grzbietach fal, zawrócił z miejsca ku lądowi.

Jesteśmy znowu sami na morzu. Idziemy ku dalekim, skalistym, sennym wybrzeżom Finlandji.

I znowu słoneczny, pogodny poranek. Z jednej i drugiej strony statku widać ląd. Idziemy między archipelagiem wysp i wysepke estońskich.

Jest niedziela. W pewnym momencie w palarni, gdzie zebrała się większość pasażerów (na pokładzie dość silny wiatr), włączono aparat radjowy. Poważnie i uroczyście brzmi dziś głośnik. Transmisja skupieniem słuchamy, gdzieś na wodach

Fińskiej zatoki, polskich modłów z prastarej polskiej świątyni.

Zrana na lewo od nas ukazały się dnia tego dwa nieduże okręty wojenne. Szły dość szybko, dymiąc zapamiętale.

Można już rozpoznać barwy bander. Niebiesko-czarno-białe. Estońskie okręty wojenne. Wracają widocznie z ćwiczeń w morzu. Podchodzą bliżej. Okazuje się, że są to dwa trawlerzy, kołowce.

Następuje wzajemna salutacja. Najpierw „Gdynia” opuszcza do połowy masztu swoją biało-czerwoną banderę. Na ten widok kopnęli się marynarze na estońskich statek do masztów i za chwilę estońskie bandery jadą na dół.

Przez dłuższy czas szły obydwie okręty jednym kursem z nami, aż nareszcie skrzyły w prawo i znikły po pewnym czasie na horyzoncie.

W zatoce fińskiej fala była dość duża. Statek kiwał się zapamiętale.

Pod wieczór — daleko, w sinym horyzoncie, zaczęło coś majaczeć. Długi, szary pas, ginący w jedną i drugą stronę na widnokręgu. Wybrzeże Finlandji.

Niebawem widać już jakieś miasto. To Hangö, cel naszej dzisiejszej podróży.

Lawirujemy wśród niezliczonych skał podwodnych. Coraz bliżej i bliżej ląd się przysuwa. Widać niedaleko, jakiś biały statek pasażerski. Powiewa na nim biała bandera fińska z niebieskim krzyżem.

Jeszcze trochę lawirowania i wchodzimy do przystani, mało co większej od Placu Teatralnego w Warszawie. Stoi w niej duży statek towarowy — niemiecki.

Dokoła skały, na nich las, a w lesie prześlicznie rozrzucone domki.

I znowu krótkie formalności i schodzimy na ląd. Tutaj wita kapitana stary znajomy, miejscowy lekarz-dentysta, przewodnik pierwszej polskiej wycieczki w Hangö.

Idziemy cudowną szosą do miasta. Jest to właściwie jeden wielki ogród i las. Akurat kwitną bzy (w lipcu!). W lesie rozrzucone piękne wille. W lesie również stoi dom kuracyjny, bowiem Hangö — to modne kąpielisko Finlandji. Czystość i porządek wzorowy. Ludzie dorodni, wesele, roześmiani. Wszędzie słychać język szwedzki, który tutaj jest obok fińskiego drugim językiem państwowym. Mówi nim cała inteligencja, którą w przeważającej części stanowią Szwedzi.



Helsingfors (Helsinki) z lotu ptaka.



Helsingfors słusznie szczyci się swoim nowym dworcem kolejowym.

Skały i skały. Brzeg morza malowniczo niezwykle. W zatokach poukrywane przystanki jachtów, o przepięknych kształtach i linjach.

Od domu kuracyjnego do morza wiedzie zwirowany, klombami kwiatowymi przybrany taras, na którego krańcach stoją na skałach dwie stare armaty. Dalej wzdłuż poszarpanego, skalistego wybrzeża, poprzez olbrzymie bloki granitu, zrzadka mchem porośnięte, biegnie ścieżka, od czasu do czasu znaczonej wapnem na skale. To ulubiony deptak kuracjuszków. Ze skał wzrok wybiega daleko na morze, na którym zabieleje czasem samotny żagiel, albo smugę czarnego dymu powlecze przechodzący parowiec.

Na drugi dzień, w poniedziałek rano wychodzimy z Hangö do Helsingforsu, po fińsku zwanego Helsinki. Statek idzie cały czas nurtem wewnętrznym, przez t. zw. szkery. Szkery, to małe, lasem porośnięte, skaliste wysepki, ręką Stwórcy rzucone, jak mak, na szmaragdowe wody morza. Trudno opisać ich cały urok. Wśród zieleni lasów, coraz wykwitają, jak barwne kwiecie, wille i domki, w których ludność miast Finlandji spędza swoje krótkie lato. Statek lawiruje wśród wiech i tyk, przeróżnego rodzaju, pewnie prowadzony przez specjalnego pilota.

Ruch na tych przepięknych lagunach i zatokach duży. Łodzie spacerowe, yachty, yole, małe pracowite żaglowce towarowe, mijają nas ciągle.

A zewsząd wieją na powitanie polskiego statku białe chusteczki.

Po kilku godzinach podróży wyspy i wysepki rzędą. Czuć już tchnienie pełnego morza. Niebawem przed nami wyrasta z wody miasto, przepięknie rozłożone. Dużo wież, wysokie, wspaniałe gmachy.

Podchodzimy do Helsingforsu, mijamy towarowy port zachodni i przechodzimy obok masywnych skał Sweaborgu, fortyfikacji broniącej dostępu do Helsingforsu. Z pod Sweaborgu podrywają się co pewien czas z wody, jak wielkie drapieżne ptaki, hydroplany wojskowe.

Wchodzimy do południowego portu, tak zw. Södra Hamnen. Stoi tam kilka białych, jak „Gdynia”, parowców pasażerskich. Na brzegu ruch duży. Do portu przytyka wielki plac, przy którym obok szeregu gmachów stoi pałac Prezydenta Finlandji.

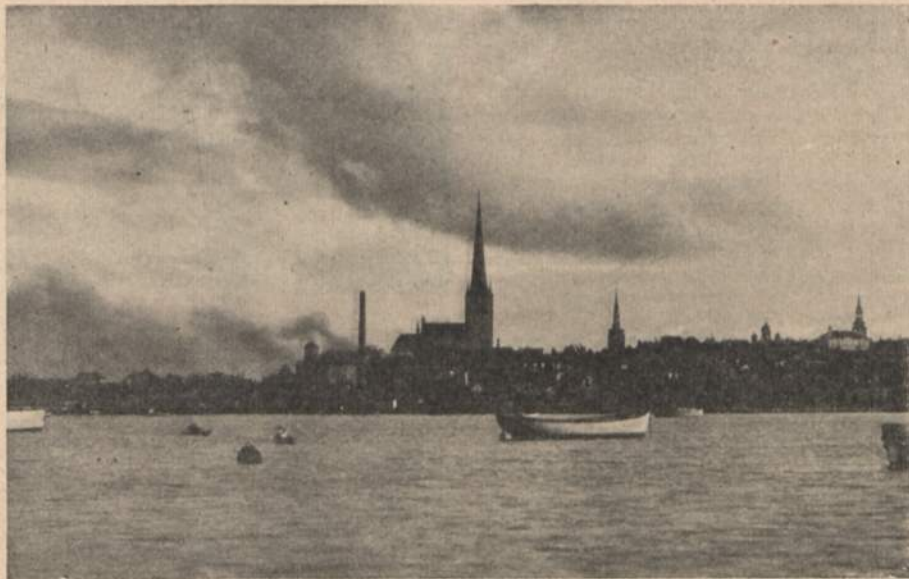
Cumujemy obok małego basenu, w którym leży na wodzie kilkanaście motorówek. Znowu krótkie formalności i schodzimy na ląd.

Helsingfors musi na każdym uczynić niezatarte wrażenie. Miasto granitowe, zbudowane na skałach granitowych. Leży częściowo na szeregu wysp i wysepki, połączonych wzajemnie mostami. Dokoła ciągną się wspaniałe, ciemno-zielone bory świerkowe.

W mieście porządek wzorowy. Nic nie przypomina tego okresu z historii Finlandji, kiedy należała ona do Rosji. Chyba tylko pomnik cara Aleksandra III, wznoszący się na jednym z placów.

Cały szereg monumentalnych budowli czyni na przybyśzu z zagranicy imponujące wrażenie. Między innymi centralny dworzec kolejowy w Helsingforsie, który przedstawia jedną z załączonych rycin, stanowi chlubę tego miasta.

A co najważniejsze — Helsingfors rozbudowuje się zawzięcie. Na każdym kroku widać gorączkową pracę przy wznoszeniu nowych domów. Rusztowania budowli, to szczegóły, który rzuca się tam na każdym



Tallin (Rügel) od strony morza.

kroku w oczy. To też nic dziwnego, że — jak nas objaśniano — procent nowych budowli jest w Helsingforsie największy z pośród wszystkich miast w Europie.

W Helsingforsie zabawiliśmy prawie 3 dni. Część uczestników wycieczki zapragnęła obejrzeć słynne wodospady Imatry. Ponieważ jednak leżą one dość daleko od stolicy Finlandji, przeto na drogę tam i z powrotem musiano zużyć dwie noce i dzień.

Przez ten czas reszta wycieczkowiczów zwiedzała Helsingfors i jego okolice.

Dzięki daleko idącej uprzejmości państwa porucznikostwa Łaniewskich miałem możliwość zwiedzenia wszystkich przepięknych lagun i zatok, otaczających z dwu stron Helsingfors. Pan porucznik Łaniewski jest zastępcą attache wojskowego Polski w Finlandji, a zarazem posiadaczem pięknej motorówki, którą z całym poświęceniem i uprzejmością obwoził dokoła Helsingforsu niżej podpisanego.

Trudno uporządkować i zszeregować niezapomniane wrażenia, jakie tego rodzaju wycieczki pozostawiają, mimo, że już sporo czasu od tamtej pory upłynęło.

Jakiemiś tajemni przesmykami, sobie tylko znanymi, pomiędzy uroczymi lesistymi wysepkami, po których — jak różnobarwne korale — tuła się letnie wille — wozili nas por. Łaniewski. To znowu motorówka wydostawała się na szerokie wody pełnego morza, którego tchnienie kołysało ją na lekkiej fali. To wreszcie przemyciała się przez zachodni port handlowy, między drzemiacami na kotwicach parowcami i żaglowcami, których w Finlandji jest obfite, pod jakimś szerokim mostem przez ciemny tunel wydostawała się na pas rozległy swobodnych wód zatoki.

Niewiadomo jak i kiedy owe 3 dni przeleciały. Nadszedł czwartek, 19 lipca. O godz. 2-iej po południu „Gdynia” wyruszyła do Tallina (Rügel), stolicy Estonji. Żegnała nas w porcie prawie cała nieliczna miejscowa kolonia polska, a motorówka por. Łaniewskiego długo płynęła w ślad za naszym statkiem.

Przejdźcie przez zatokę Fińską trwałoby około 4 godzin. W drodze napotkaliśmy szereg statków, gdyż wiedzie tamtędy kilka ożywionych szlaków handlowych.

Tallin od strony morza czyni wrażenie imponujące. Miasto leży amfiteatralnie na

wzgórzach. Na najwyższym z nich wznosi się stary zamek, w którym mieszka Prezydent Estonji.

Pierwszego wrażenia nie psuje bynajmniej bliższe poznanie miasta. Przeciwnie, stare, jakby przez bieg czasu zapomniane, uliczki Tallina oczarowują nas, sytych już przecież najrozmaitszych wrażeniami. Zwłaszcza wieczorem miasto wygląda, jak zaczarowane. Wysokie, wąskie kamienice, oświetlone pełnią księżyca rzucają czarny cień, na ciasne, kręte uliczki. Kroki nielicznych przechodniów dudnią głucho, zaś światła rzadkich samochodów rzucają niesamowite refleksy na stare mury.

Nowa część miasta jest rozłożona dostаточно i wygodnie w zieleni ogrodów.

Niedaleko od Tallina leży miejscowość Ekatherinental. Park, a w parku pałac, zbudowany dla żony przez Piotra Wielkiego. Pałac jest brzydki, ale aleje parku prowadzą na wybrzeże, skąd roztacza się piękny widok na morze i na Tallin. W pałacu mieści się obecnie muzeum estońskie, zawierające między innymi ciekawe zbiory folklorystyczne.

W piątek, 20 lipca, wychodzimy na morze w drogę powrotną z czterogodzinnym opóźnieniem. Sygnalizowano silny wiatr na morzu, przeto kapitan, chcąc oszczędzić pasażerom, niezbyt miłego kołysania opóźnił wyjazd. Mimo to, przez całą drogę do Gdyni huśtawka była dość znaczna.

W niedzielę, 22-go lipca, koło południa wyłonił się przed nami półwysep Helski. Kończyła się 10-dniowa włóczęga po Bałtyku. Od przystani na Helu odbił, gdyśmy ją minęli, statek „Jadwiga” lokalnej, przybrzeżnej żeglugi i począł ścigać nas zawzięcie, aż wreszcie podwójne jego śruby odniosły zwycięstwo nad naszą pojedynczą śrubą. Minał nas z triumfem, pozdrawiając banderą.

Już zdaleka widać było odświętny nastrój Gdyni, podejmującej u siebie w tym dniu Dostojnego Gościa Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. Wszystkie statki, stojące na redzie portu, a jest ich ostatnio zawsze znaczna ilość, wywiesiły swe bandery narodowe oraz udekorowały się wszystkimi flagami. To samo statki, stojące w porcie.

Wśród słonecznego dnia, wśród podnieconego, radosnego nastroju mieszkańców Gdyni, kończyła się ta niezapomniana wycieczka.

HENRYK TETZLAFF

M G Ł A

MIECZYŚLAW JAROSŁAWSKI

(NOVELA)

— A djachell — zaklął stary szyper i rzucił się do brasy¹⁾, aby główną reję grot-masztu wraz z żaglem na niej opartym skierować ku stronie podwietrznej.

Szliśmy dotąd czołowym nurtem, korystając z pomyślnego wiatru na rufę, który nas parł wprost ku lądowi.

— Co to? Zmieniamy kierunek? — zagadnął wilka morskiego o siwej, krzaczastej brodzie, półkolem otaczającej brunatną, pooraną twarz jego. Ale ostry wiatr ze strony podwietrznej schwycił moje słowa i uniósł je het daleko po rozbrzyżanej fali. Szyper jakby mimochodem rzucił we mnie przymrużonym wzrokiem i przygwoździł do steru, którego rumpel trzymałem dotąd obojętnie w garści.

— Prawo brać! — usłyszałem nagle przyniesione z wiatrem słowa i automatycznie wykonując rozkaz, obserwowałem z niemałym zainteresowaniem, jak dwaj młodzi żeglarze, pomocnicy starego rybaka, kierowani zaledwie jego wzrokiem, szli po linii niemej jego woli.

Zarzykowałem powtórnie pytanie.

— Czy ma co być?

Prześliznął się zaledwie po mnie szklanem, wypłowiłem od wiatru i burz morskich spojrzeniem, a w skrzywieniu jego sinych, zaciśniętych ust raczej zrozumiałem, niż usłyszałem słowa:

— A nie widziś pon coż to to je?

Rozejrzałem się wokoło. Właściwie zobaczyłem niewiele. Zaniepokoiło mnie tylko to, że jakoś nagle zrobiło się ciemniej. Zachodnie, kolorowe dotąd niebo zawlokło się szarzyzną jakichś brudnych woalów. Wrzusiłem ramionami. Stary rybak uśmiechnął się na takie zrozumienie przeze mnie sytuacji i rzucił mi krótko:

— Mgła!

Obejrzałem się ponownie i tym razem jednak żadnych konkretnych spostrzeżeń nie zrobiłem. A ponieważ nie uważałem za właściwe protestować i sprzeczać się z doświadczonym marynarzem o to czy mgła już jest, czy może dopiero będzie, więc, czując ziębiącą wilgoć na karku, przezornie postawiłem kołnierza, naciągnąłem na głowę kaptur mego gumiaka i kiwnąłem staremu wilkowi głową potakująco.

Załoga skunera, jak mi się wydawało, czyni-

ła wszystko możliwe, aby uciec przed mgłą. Opuszczano i podnoszono żagle, to wkręcano się w wiatr, to znów używano manewru — zwrotem przez rufę, a lądu nie było jeszcze widać. Przeciwnie, szybko jakoś i to tak szybko, że zaledwie zdążyłem się zorientować, począł rozplątać się horyzont od strony otwartego morza, rozmywały się fale, aż wreszcie gęsta, ciężka mgła podeszła pod same burty skunera i uczyniła z nas wszystkich jakieś ospale ruszające się w niej kukły, pozawijane w rozwłóknioną watę. Zdawało się, że jakieś opary wychynęły nagle z pod kilku statku, usiadły nas w nieprzenikalne swe zwoje i dotknęły nieprzychylnie tysiącem zimnych, przejmujących macków. Wpadliśmy naraz niby w galaretowate ciało meduzy morskiej, a tkwiąc w niem, mogłem obserwować jak skręcał się grot-maszć i przecinał się ze sterzącym przednim fok-masztem, jak pełzały tam i zpowrotem nagie reje i słabo, ukosnie ponad naszymi głowami, podobnie do łbów potwornych nurków, majaczyły drzewce żagłów.

Mgła spadała coraz gęstsza. Ginęły z przed moich oczu postacie rybaków, a nurzając się w wilgotną pierzynę, zdawały się oddalać i pozostawiać mnie w matni niesamowitego żywiołu.

Fali nie było już zupełnie widać, a o tem, że znajdujemy się na niej, świadczyło tylko kołysanie się skunera z bak-bortu²⁾ na sztybork³⁾.

Po chwili usłyszałem niby z oddalenia przytłumione dźwięki, mówiące mi o tem, że ktoś ociężałem, niepewnymi krokami spuszcza się po trapie⁴⁾ w głąb luku, wiodącego do kasztelu⁵⁾.

Statek kołysał się miarowo. Wiatr od strony podwietrznej jakby się wycofał, naraz z przestrzeni nadmorskiej, zostawiając w następstwie swojemu początkującemu szkwału. Wtedy lodowata woda, poderwana wraz z pianą, rzucała się ku mej twarzy i zmywała ją szczypiącym natryskiem.

Chciałem się ruszyć od steru, i wycofać się z juty, ale kiedym się zaledwie uniósł i miał krok naprzód uczynić, niesamowity dreszcz przebiegł mi wzdłuż kręgosłupa, a dłoń jakaś niewidzialna uchwyciła za gardło i powstrzymała w ruchu. Nie widziałem własnej ręki, nogi nie widziałem własnej. Wrzaskiem spadła na nasz skuner ciemność nieprzenikalna i zaszła nas gdzieś na powierzchni fal morskich zdala od lądu w kir jesiennej nocy.

Kiedym tak stał bezradnie, usiłując przynajmniej utrzymać równowagę, usłyszałem naraz tuż przed sobą głucho kroki i wyrastającą mi wprost przed nosem, żółtawą, świetlną mgłę.

— Niechle pon będzie łaskawy za mną do kasztelu. Tu zaś teraz nie ma nic do roboty. Skuner musi stać. To nie jest do jechania.

Jednocześnie z tem powiedzeniem usłyszałem ciężki szurgot kotwicznego łańcucha spuszczonego przez kluz, znajdujący się w dziobie statku.

Posuwałem się, nie odrywając prawie stóp, za światłem latarni, która niby błędny ogień, kołysała się u nóg moich. Gdzieś jakby w oddali, to znów tuż-tuż blisko, rytmicznie zaczął drgać dzwoneczek. A dźwięk ten drgający niby tuż przed stopami, to naraz oddalający się na odległość, z której zaledwie było go słyhać, oblatujący dookoła, jakby obno-



Mgła spadała coraz gęstsza...

¹⁾ Lina, obracająca reje.

²⁾ Lewa burta.

³⁾ Prawa burta.

⁴⁾ Schody wewnątrz statku.

⁵⁾ Pomieszczenie pod pokładem.

szony z zawrotną szybkością przez niewidzialną, dźwięk ustawiczny, dokuczliwy i jakiś sam zatrwożony, budził w duszy dreszcze lęku i grozy chwilami, kurczył naskórek i podnosił włosy. Był to bowiem cichy jęk niewiadomego, ostrzeżenie przed czyhającym każdej sekundy nieszczęściem i... jeszcze coś może — wyraz duszy całej załogi, która skupiała się bezradnie i milkła; było to kwilenie srebrnego dzwoneczka pod korzychem księdza, śpieszącego saniami przez step zaśnieżony w zamieci, lub gdzieś niebezpieczną, wąską mierzewą, aby zanieść duszy, pragnącej zbawienia, przedśmiertny wiatyk.

Idąc poomacku znaleźliśmy się po chwili w kasztelu. Niski, belkowany pułap wisiał ciężko nad naszymi głowami, jakby zbliżający się do nich niebezpiecznie przez kłęby mgły. W tym białym, ciężkim puchu tkwiły nieruchome postacie rybaków, niby wielkie szare guzy w skłaczonych kudłach nasiąkniętego wodą kożucha.

Zaległa cisza. Tylko dzwonek miarowo drgał w niesamowitej przestrzeni gdzieś ponad naszymi głowami. Unieruchomiony statek kołysał się z boku na bok, niby wielkie wahadło zegara.

— Czy to tak długo może potrwać? — przerwałem wreszcie tę niepokojącą mnie ciszę.

— Kto zaś to wie? — ozwał się z niewiadomej głębi mokrego kożucha głos starego szypra.

— Myślę, że rybacy powinni wiedzieć...

— A kto z morzem potrafi co wiedzieć? — wyrwał się z drugiej strony głos bardziej żywy, ale też zlekka kpiący i lekceważący snadź moje pytanie.

Wyczekałem znów chwilę, a zdobywszy się ponownie na odwagę, zagadałem:

— Siedzimy tu beczynnie, a ja w ważnej sprawie dziś jeszcze muszę być na Helu...

— Jo, to szetko może bec — zauważył najobojętniej stary rybak i urwał nagle, jakby w tem oznajmieniu zawarł wszystko, co wiedział o oczekującej nas sytuacji, mnie zaś uspokoił całkowicie.

Postanowiłem jednak nie ustępować.

— Możemyśmy jednak pomimo wszystkich ruszyli. Do lądu musi być niedaleko.

— Odnykało⁹⁾, a jechać terazka bez drogi — może jeszcze barzej odnyka, a może i na łachę piaskową posadzić, na boję⁷⁾ i nie wiedzieć na co jeszcze. Nie! — zakończył kategorycznie — teraz nie darf⁸⁾ się ruszać.

Ostupałem. Szukałem w myśli argumentów przekonujących.

— A ponu na co niby tak śpieszno? — wpadł na mnie znów ten kpiący głos z opalizującego światłem latarni gąszczu mgły.

Splunąłem oburzeniem wewnątrzem za to, że wybrał się z tymi flegmatykami, których sytuacja ta nic nie wzrusza. I nagle odparłem szybko, złośliwie:

— Do ciężko chorej.

— A bywa, bywa, że i do umierającej śpieszno. A cóż zrobi? Przez morze nie pódźcie. Musi zdać.

Widziałem, jak we mgle zatlił się nikiły ogieniek potartej zapalniczki i wciągany w krótki cybuszek pelgał poprzez macki mgły do góry aż pod pułap i wdół do biało-rudej, wachlarzowatej brody starego szypra.

— Bywa, bywa — powtórzył, zgęszczając mgłę kłębem ciężkiego dymu.

Niby echo odpowiedział mu stłumiony, jęklivy oddech braci rybackiej. Zapew-

ne stary przypomniał im tem powiedzeniem niedawny wypadek. Zmiarkowałem, że zanosi się na jakąś opowieść.

— Straszne to — dodałem dla podniecenia starego wilka morskiego. — Straszne to, że człowiek nie może opanować żywiołu nawet w takich warunkach, kiedy...

— Kiedy — podchwycił stary — serce mu pęka. — I urwał znów.

Pociągnąłem go ponownie za język.

— A czy nie możnaby tak spróbować, może tu już blisko brzeg i nie głęboko?

Na chwilę zaległo ścinające krew w żyłach milczenie i kiedym skuteczniejszej już szukał podniety, nagle ozwał się głos:

— A spróbował jeden łońskiego roku. I co?!

— I co? — powtórzyłem jak echo.

— At, historia. Pon kce?

Zdawało mi się, że patrzy na mnie tym wypływałem, nieufnym wzrokiem, sączącym się jak światło przez szpary, z pod krzaczystych, siwych brwi.

— Slucham. To musi być ciekawe.

— I ciekawe i niedaj Bók! — westchnął szyper i zaczął opowiadanie.

Na pokładzie dygotało serce dzwoneczka, a skuner kołysał nas miarowo, niby do snu. Wiatr zacichł, zda się, zupełnie. Czasem tylko zlekka podlegała fala i uderzyła naosłep w niewzruszoną wypukłość sztyborku.

— W wilję wilji łońskiego roku — zaczął stary — wyjechaliśmy na ryby. Wiestka przyszła, że makrele idą ławą. Każdy doch brekuje zarobić peržno⁹⁾ na święta. Rechowali my, że zbiegnie do pełdnia. Tak tedy wyszli. Ot, jakby dzisiaj pereno. Morze było czysto spokojne. Ale z morzem nigdy niema wiedzieć. Coś je podkusi i gotowe nieszczęście. Tak miało kilka godzin dwa dni my zbałamučili. Tedy zaś my wracali. Jo, a te jeszcze zaś beł z nama młody chłop, no, już że niały. Te to on zaś najbarzej na ten półów rad beł jechony, bo to białce jego Pon Bók kciał pobłogostawić, a ten chłop zaś dydków na krziny nie miał. Te to rechował, że uspije z tema rybama a fajnbendzie miał zarobione. Wiadomo — wigilijo. Zaś morze kciało inaczy. Zerwał się sztorm krzepki i odnykał od brzegu. Zaś potem wodził nas noc całą i ten dzień po morzu. Fok-maszt my stracili, a żagle czysto beły porwone. Ziębli mi i całkiem już zmokłe oddali mi się w opiekę Paniencie Najświętszej. Jo, pod wieczór zaś się uspokoiło. Może by i doszli my na wilijo do dom, choć pod sam obcy brzeg zagnało. Wiatr szedł dobry, bił na rufę. Tedy hisowali my znów żagle i szli pełnym wiatrem. A ten młody chłop śpieszył się a zabiegał, a sił miał za dziesięciu, tak go do dom gnało. Powiada: czeje, moja Tylda na mnie zdzie. — A potem zaś: — coś tam je, może i chora, a tu wilijo, a choćby po tego dochtora miał ja na ląd jechać, bo w Jastarni doch coś takiego nie da. Te zadumał się, a na rufę wybiegał, a na dziób i wglądał się, niby jakby ta latarnia morska uzrzedł. Nic. Wieczór już zapadł, a my wiedno jeszcze w morzu. Aż tu hutko¹⁰⁾ da mgłę. Nie wiedzieć skądka, jako i dzisiaj. My przed nią uciekać, że to od Szwedów na nas idzie. Wielgi beł to chłop, za dziesięciu zdarzył. I tak nawróci skuner i owak, a rwie się, a porywa, aby do tego lądu, aby do swojej Tyldy jak najrychlej, chociaż i przez ta mgła. To szkaleje¹¹⁾, to się zaś modli. A mgła za nami hutko — nakryła nas, niby żagiel spadł na lby i omo-

tał i do botu¹²⁾ przycisnął i szkoty¹³⁾ z łap wytrącił. Te zaś nie poredzi — trza bełg stanąć i zdac. A ten chłop wiedno swoje:

— Muszę do Tyldy. Nie wiedzieć co ji tam.

Bez mała nie słysząc jak to serce w niem bene¹⁴⁾ klepie, a ślepia świecą mu jak u wilka. Powiada: czeje, ona mnie wzywo. Zawdy gadała, czy nie będę tedy doma, to se rady nie da.

I znów wziół rechować: może to bec i dzisiaj...

I znów biega i poziro w morze, że to o niego białka się boja, że to prosila, co by wczora nie szedł w morze. A jakoż to miał zrobić, doma bieda, a ryb szło wiele, tedy beł pójdzony. My zaś tedy jego uspokajac, że to doch nie je można teraz, ten zaś chłop — ni! Chodzi pod sztyborkiem, a te znów zaś na bakbort się miotnie, a te na rufa poclapie! I wiedno¹⁵⁾ poziro w ta mgła, a oczy wypatrze, a słucho.

— Eno, eno... Czejecie, boja jęczy?! Te to i brzeg zaś bec musi — kce nas zwiesić. A może i co jensze zaś tak jęczało a go wodziło — w morzu szetko może bec.

Tedy my nic. Wleźli te chłopcy do kasztelu, że to przemikli czysto¹⁶⁾ i zdają.

— Czy ni, to ni — rzuci się ten chłop i draż wielki chwyci, a próbuje dna bez sztybork. Jakby zaś nie zagłęboko, to by i bez ta woda szedł, aby do Tyldy.

I naraz czeja my — łomot. Zabułgotała ta woda.

Szyper przerwał nagle i pociągnął fajkę, a że wygasta znów, jał ją zapalać. Ogieniek żółty, bezkształtny zaczął pelgać do góry i na dół, dopóki nie zgasała zapalniczka. Przez chwilę w kasztelu panowała cisza. Szyper wciągał dym głęboko w płuca, ssąc głośno cybuszek. Na pokładzie nad nami dygotał jęklivy, jednostajnie dzwoneczek i zdało się przez chwilę, że gdzieś z przestrzeni odpowiada mu drugi dźwięk i trzeci i cała gama. Jakby rozmawiały ze sobą te jedyne znaki życia podczas gęstej mgły na morzu. Stary wilk morski nastawił uszu i naraz wydał rozkaz:

— Bi tam, August, na rufa, a te w ten wielki dzwon!

Ze mgły wychynęła pochylona postać i wyskoczyła przez trap na pokład.

Po chwili odezwał się, niby na alarm, dźwięk wielkiego serca dzwonu.

— Bywa, że jakiś wielki damfbot¹⁷⁾ idzie w pełnem morzu, bywa, że i podczas mgły — ma busola. Jo, tedy zaś dzwoni. Blos¹⁸⁾, że het przed portem staje, bo pilot nie wypłynie, coby go miał trafić. To hutko może dac nieszczęście. At, — westchnął i pociągnawszy dymu, znów mówił dalej.

— Tedy my do burtów, jak niby ta woda zabułgotała. I tu i tam wzywac. Jak kam¹⁹⁾ we wode. Jakby ta mgła piekielna go okrećita i poniesła. Co miele my robić? Przepadł człowiek. Nie strzymał. Porwało go nieszczęście. Tak bez słowa przesiedzieli mi do rana w kasztelu.

— I co? Mgła spadła zaraz pereno. A stali my podle samej boi, na niebezpiecznym miejscu, może ćwierć mili, a może i tego ni — od brzegu. Czyby zaś ten chłop dopłynął? — myśleli my. Gdzie zaś, w sam wir głęboki musiał wpaść. Te

¹²⁾ Łódź.

¹³⁾ Liny żaglowe.

¹⁴⁾ Wewnątrz.

¹⁵⁾ Ciagle.

¹⁶⁾ Zmokli zupełnie.

¹⁷⁾ Parowiec.

¹⁸⁾ Tylko.

¹⁹⁾ Kamień.

⁹⁾ Odpędziło.

⁷⁾ Beczka ostrzegawcza na morzu.

⁸⁾ Nie wolno.

⁹⁾ Trochę.

¹⁰⁾ Szybko.

¹¹⁾ Klinie.

miot dosyć. Idę tedy do checzy jeich. A tu naród wali. Rzeką: Tylko Konkel dziś w noc pomarła. I coś jeszcze chcą mi rzec, abo i zapytać. Tak ja hutko do izby. Widzę leży kobieta na marach. Cicho. Modlą się swoi i ci, co ją przyszli blos uzzrec, jaka jest po śmierci.

— Wrócili wy? — pyta mnie ktoś z jeich. I dziw, że nikt nie zapyta za tego chłopca wielkiego, co dzisiaj ob noc we mgłę a morzu kuńc swój znalazł.

Zaś ktoś podeńdzie a głową kiwa a rzece:

— Zginał i on nieborak, zginał...

I oto tak mówi, jakby ode mnie przed małą chwila za to czel.

— Oj wiedzieli my to, wiedzieli. Rwała się ona doń, co jej sił biednej signęło, co tego życia. Zdała że przyńdzie i wiedno na dzwirze się obzirała. A kiedy zaś dobrze już było cemno i ludzie p izbach wieczereż wigilijną pożywali, tedy naraz porwie się ona z betów a bezpół siednie se i patrzy wielkimi oczyma. A zaś potem krzyknie głosem nieludzkim. Te to miała urodzone. Te to beta fardy jej wzeli to małe, podnasza się znówu, a wzewa, a tak powiada, ręce wyciągający:

— Jezdeś, Hanes, jezdeś? Dozdała się ja. Użrzyj le jakiego to ci zaś knopa mom urodzone, Hanes. — I śmieje się a przytula do piersi sierotkę, a jemu, mężowi, nakazuje obzierać i całować. Te on całuje i tak do sie gadają, a radują się, że zaś nama te lzy w oczach się kręcą, bo zaś chłopca kole białki stojącego nikt nie baczy.

— Musi mieć fiber? — ktoś tedy rzece. — To i niewyńdzie już. A jego widzi, chłopca swojego.

— Ma fiber, abo i ni, a co chłopca jej zginał na morzu, to je zicher²⁰⁾ — ktoś znów powiada. — Inakczej by on zaś nie

²⁰⁾ Pewne.



.. tedy naraz porwie się ona z betów...

beł tu niej przyszły duchem. — Te się rozgadali i tak bez całką noc już opowiadali se gadki morskie, co kto czel a sam miot widziane. Te żdali aż pomrze Konkelowa Tylda.

— Oj, zdała go ta jego białka a wzywała, aż go bez ta woda do się ścięła, a tedy szli pospołu precz z tego świata w państwo boże, gdzie da lepiej.

Szyper urwał nagle i znów jał zapalać fajkę.

— Jo, jo — westchnął ktoś z marynarzy, podniósł się ze mgły i zmierzyl niepewnie, poomacku ku trapowi, wiodącemu przez lukę kasztelu na pokład.

— Tak tedy szedł ten chłopca do swej białki bez ta wielka woda — rozmyślał jeszcze głośno stary właściciel stateczku. — A knop ten, co się urodził natenczas je rychtyk jak tato, a może i w nen-

ke²¹⁾ bendzie. Blos co oni oboje we świat daleki szli precz a pospołu — sierota.

Podniósł się ciężko. We mgłę zarysowała sie majaczeniem wielka jego postać, niby kukła z brudnej watw. Ktoś z góry wołał:

— Te to ta mgła szetka hutk bendzie precz bo to da morka²²⁾.

— Jo, — wytrząsnął szyper popiół z fajki. — Tedy kcemy zaś dalij jechac. Nie brekuje pon bez ta wielka woda isć, jak ten Hanes Konkel łońskiego roku.

I wyszedł po trapie na pokład. Za nim we mgłę przesunęły się postacie rybaków. Dzwoneczek ciągle jeszcze dźwięczał. Po pokładzie ciałaly ciężkie, juchtowe buciska. Wydostałem się i ja do góry. Mgła spadła nagle. Zdawało mi się, że het wdali miga nikle jeszcze światelko helskiej latarni morskiej. Marynarze ściagnęli kotwicę, hissowali żagle. Skuner drgnął i zakołysał się zwawiej — fala bryzgów wysoko wyskoczyła w górę. Zatoczył się na prawo i na lewo grot-maszt. Skuner podążył naprzód prawym halsem.

Naraz obok, przeciągle zawyła boja. Dreszcz wstrząsnął mną na myśl, że w tem może miejscu próbował szczęścia spieszący się do swej Tyldy Konkel.

— Jo, jo... — wparł się łagodnem słowem rezygnacji w moją zadumę stary szyper. — Te to bywa; czy uspije, te je dobrze, a czy ni, te szetko je precz. Te zaś pon wnetka użrzy jak jest z tą chorą...

Pomyślałem, że chora moja w tej właśnie chwili wracała... z dancingu, zatem „nie uspije i szetko bendzie precz”...

MIECZYŚLAW JAROSŁAWSKI

²¹⁾ Matka.

²²⁾ Mżący deszcz.

MARYNARKA WOJENNA

SŁAWNE BITWY MORSKIE

TRAFALGAR

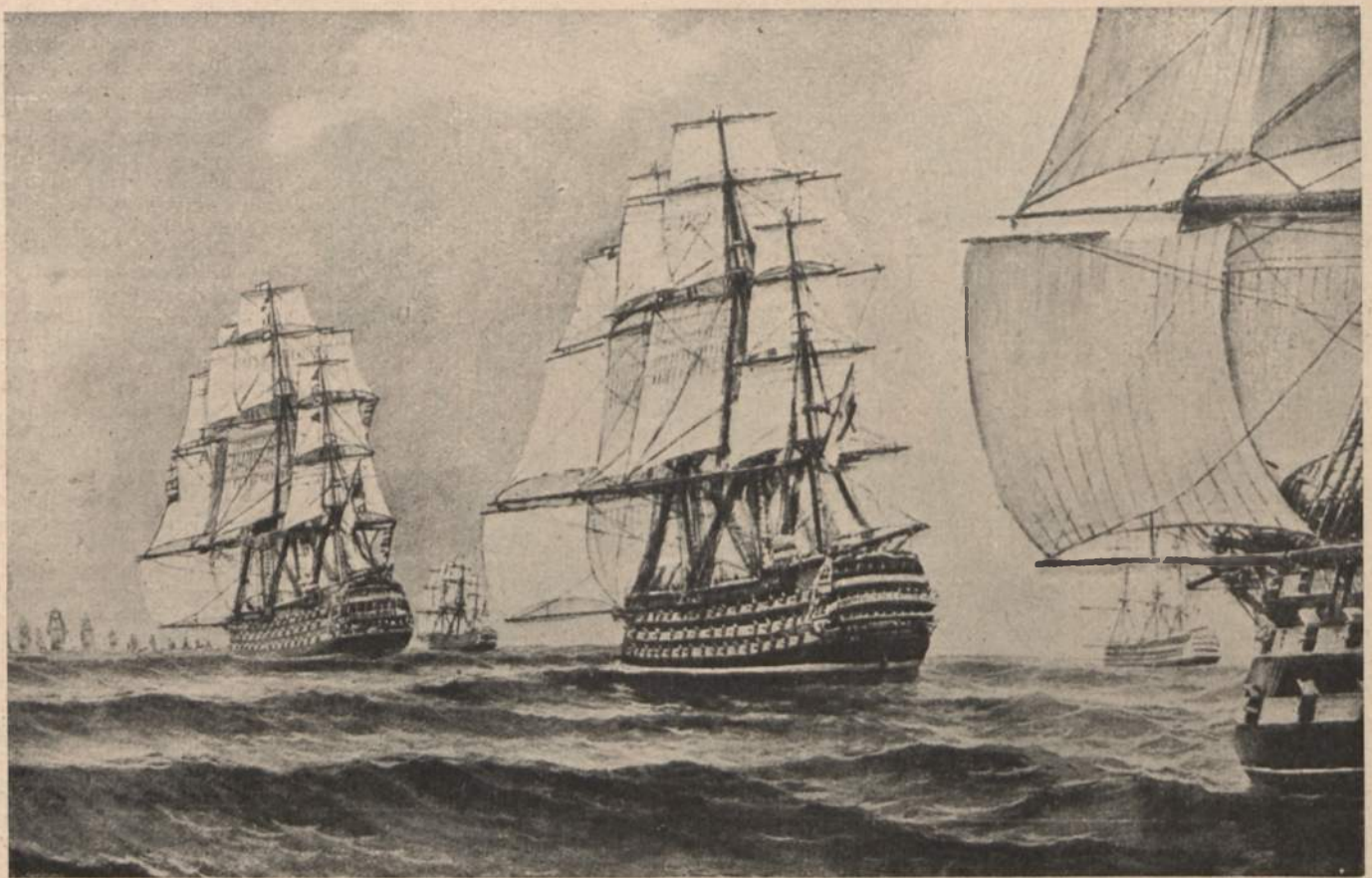
Po koronacji Napoleona zdawało się, iż rok 1804 będzie szczytem powodzenia generała Bonaparte. Pozornie żadna chmurka nie mąciła czystego horyzontu młodego cesarstwa. W rzeczywistości zbierała się burza, a przygotowywały ją stare arystokracje rządów mocarstw Europy, niemożące znieść „jakobińskiego uzurpatora”. Na czele wszystkich kno- wań przeciw Francji stała, jak dawniej tak i teraz... Anglja. Naprawdę Napoleon

stał listy do króla angielskiego, prosząc go o zaprzestanie kroków nieprzyjaznych i o „położenie kresu wojnie, prowadzonej bez celu i bez potrzeby, w której dwa narody marnują swój dobrobyt”.

Po nieudanych próbach nawiązania stosunków pokojowych, Napoleon rozpoczął przygotowania do inwazji na Wyspy Brytyjskie. Odżyły dawne plany z czasów przed wyprawą egipską. Tym razem jed- nak przedsiębrał je cesarz mający pod

swemi rozkazami całe państwo, a nie młody „generał Bonaparte”, którego się obawiano, któremu nie chciano dać możności dojścia do władzy i zwycięstwa.

Plan Cesarza polegał na przerzuceniu 200 tysięcznej armji, skoncentrowanej o- koło Boulogne, poprzez kanał La Manche na pokładach specjalnie zbudowanej flo- ty promów i transportowców. Flota wo- jenna francuska miała tymczasem, po u-



Bitwa pod Trafalgarem według obrazu E. Schön'a. W głębi na lewo widać flotę francusko-hiszpańską. Na spotkanie jej płyną w pierwszym szeregu (od lewej): „Victory” flagowy statek admirała Nelsona, „Temeraire” i „Neptune” (widoczny częściowo). Na dalszym planie — od lewej —: „Royal Sovereign” — statek flagowy admirała Collingwooda i „Belleisle”.

przedniej koncentracji, zogniskować na sobie całą uwagę sił morskich Anglii.

Wnet rozpoczęły się przygotowania. W Boulogne i okolicach zgromadzono armję w sile 130 tysięcy ludzi. Armję tę szkolono w ten sposób, iżby zdolna była

zaokrętować się w ciągu dwóch godzin. Statki budowano w gorączkowym tempie i niebawem eskadry przewoźnicze były gotowe.

Składały się one z:

21 promów mogących zabrać	na pokład	1920 ludzi i 840 koni	
334 rozbrojonych szalup	" "	40870 "	—
553 kanonierek	" "	55605 "	646
329 transportowców	" "	22354 "	—
405 transportowców koni	" "	14145 "	6594
80 transportowców artylerji	" "	11800 "	—
140 transportowców taborów	" "	2190 "	244
85 rybackich korwet	" "	8869 "	233
9 łodzi pocztowych	" "	360 "	54
19 kutrów	" "	570 "	—
2 bombard	" "	100 "	—

1977 statków

158783 ludzi 8611 koni

Promy były płaskodenne, szerokie, o ciężkim kilu pośrodku i mogły poruszać się z taką samą łatwością pod żaglami, jak i z pomocą wiosel. Były one przystosowane do lądowania na piaskach. Silnie uzbrojone w dwadzieścia 36 funtowych dział i 20 funtowy moździerz, mogły one stać się małymi forteczkami, ułatwiającymi znakomicie desant.

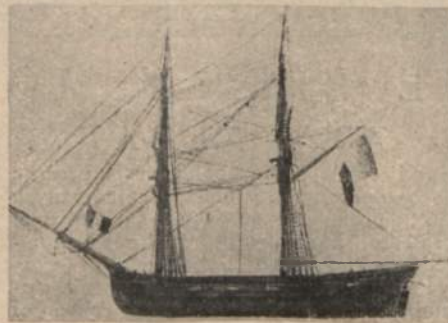
Anglicy ustawicznie zaczepiali francuzów, lecz w drobnych utarczkach przeważnie bez powodzenia, ponosząc nawet większe straty, niż flota francuska.

Armje francuskie morska i lądowa pełne były zapału i wiary w zwycięstwo. W sierpniu 1804 roku wszystko było gotowe.

„Opanujemy cieśninę w ciągu sześciu godzin i zostaniemy panami świata” pisał Napoleon do wodza floty, admirała Touche Trévillie.

Lecz niestety, 20 sierpnia admirał ten umiera. Francja straciła jedyne go człowieka, który dorósł do wielkiego zadania powierzonego mu przez Napoleona.

Ekspedycję odłożono do wiosny 1805 roku. Następcą Touche Trévillie'a został Villeneuve. Wybór ten nie był nazbyt fortunny. Villeneuve, człowiek osobiście



Prom żaglowy floty z Boulogne. Model, znajdujący się w muzeum marynarki w Louvre.

dzielny i rozumny. Nie miał jednak tej iskry Bożej urodzonego wodza, która zmusza do działania uwieczzonego powodzeniem bez względu na chwilę i okoliczności. Poza to na Villeneuve'ie ciążyła plama Abukiru.

Po zreorganizowaniu obozu w Boulogne i po zreformowaniu eskadr Napoleon wydał ściśle rozkazy.

Trzy eskadry miały wyruszyć z trzech portów Francji: jedna z Rochefortu pod flagą admirała Missiesy, druga z Tuluzy pod flagą admirała Villeneuve, trzecia natomiast z Brestu pod flagą admirała Gauteaume. Eskadry te miały spowodować nieprzyjaciela, zwrócić przeciw sobie akcję floty angielskiej, zaopatrzyć Antyle francuskie w żywność i materiały wojenne i, po koncentracji opodal brzegów Gwadelupy oraz po połączeniu się z hiszpańską eskadrą admirała Gravina, popłynąć do kanału La Manche. Tam, podczas gdy gros sił floty angielskiej szukać jeszcze powinno francuzów na morzach południa, flota hiszpańsko-francuska oczyściłaby kanał z pozostałych statków nieprzyjacielskich i osłoniłaby wylądowanie stutysięcznej armji cesarza.

Admirał Missiesy wyruszył pierwszy, lecz po odwiedzeniu Antyllów nie spotkał reszty floty francuskiej. Po dłuższym więc oczekiwaniu powrócił do Francji. Gauteaume nie był w stanie wogóle opuścić Brestu. Sam zaś Villeneuve przemknął się obok Nelsona na morzu Śródziemnym, przebył Gibraltar, połączył się z eskadrą admirała Gravina, popłynął na Martynikę i po zaniepokojeniu angielskich kolonii, postanowił skierować swą flotę na La Manche. Nelson, pomimo początkowo mylnych informacji płyną w ślad za francuzami.

Tymczasem 147-tysięczna armja francuska pod wodzą wyborowych marszał-

ków Francji: Lannes'a, Davout'a, Soult'a, Ney'a, Marmont'a oczekiwała na zaokrętowanie. Hiszpańsko-francuska eskadra Villeneuve'a sama przez się, wystarczaby na osłonięcie przeprawy. Napoleon zdecydowany był działać natychmiast. Lada chwila pożar wojny mógł wybuchnąć i na kontynencie. Inspirowana przez Anglię „święta koalicja”: Rosja, Austria, Prusy czyhały tylko na dogodną chwilę do działań zaczepnych. Trzeba było więc skierować uderzenie w ognisko intryg i nienawiści i załatwić się jaknajprędzej z upartym wrogiem z poza Kanału. Po dokonaniu przeprawy Napoleon pewien był powodzenia. Armji z pod Rivoli, Mantuy, Piramid, Marengo i Hohenlinden, armji, która zawojować miała Austrię, Prusy i Rosję nicby nie powstrzymało w Wielkiej Brytanji.

Villeneuve dostał też rozkaz natychmiastowego i stanowczego skierowania się do kanału La Manche. Ale Villeneuve nie przybył. Zrażony i przestraszony epizodycznymi niepowodzeniami około przylądka Ferrol, gdzie korzystając z mgły Anglicy zabrali mu dwa statki, mitrężył czas w La Coruna (w Hiszpanji) i pozwolił Nelsonowi połączyć się z eskadrą admirała Collingwooda.

W ten sposób przez brak zdecydowania i opieszalność flota francuska miała odciętą drogę na północ. Napoleon naglił. Villeneuve wypłynął, ale, przekonawszy się o obecności teraz już przeważających sił angielskich, natychmiast schronił się do Kadyksu.

Flota angielska zajęła pozycję oczekującą u bram portu.

O wypadkach tych otrzymał cesarz wiadomość w kwaterze głównej w Pont de Briques. Wieść ta była dlań ciosem dotkliwym i wzburzyła go niezwykle. „Wiesz pan gdzie jest ten nędznik Villeneuve?” — wołał do swego adjutanta Daru — „Jest w Kadyksiel! Rozumiesz pan? W Kadyksiel! Został pobity. Będą go tam blokowali. Cóż to za marynarka! Co za admirał! Ileż poświęceń bezużytecznych!”

Niedolęstwo Villeneuve'a zmarnowało cały plan cesarza. Na marne poszła praca budowy statków i szkolenia armji, na marne poszły z matematyczną ścisłością wykonane plany, jak dym rozwiały się nadzieje.

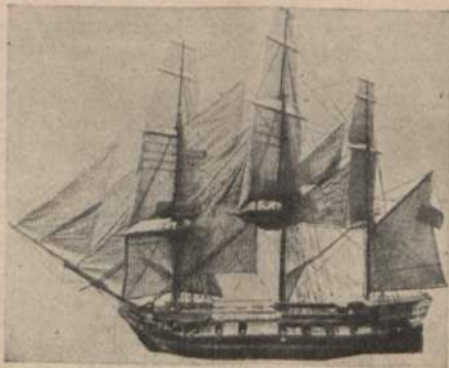
Ale Napoleon, przystosowując się do zmienionych warunków, skierowuje akcje na inne tereny. Uderza na Austrię — broni się we Włoszech.

Villeneuve otrzymuje rozkaz wyostania się z Kadyksu, przerwania blokady i, po połączeniu się ze statkami, znajdującymi się w Kartagenie, popłynięcia do Włoch południowych.

Tam miał objąć dowództwo Rosilly, Napoleon stracił już cierpliwość!

Dla Villeneuve'a i jego oficerów wyostanie się z Kadyksu było sprawą honoru. Dwudziestego września flota hiszpańsko-francuska znajdowała się już na morzu i płynęła przy południowo zachodnim wietrze, na północo-zachód, chcąc w ten sposób osiągnąć odpowiednią przestrzeń do wlawirowania w cieśninę Gibraltaru.

Nelson, który czatował około Cap Spartel, chcąc tam przeciąć flocie nieprzyjacielskiej drogę na morze Śródziemne, skierował swoje statki wślad za flotą hiszpańsko-francuską. Rankiem 21 września 1805 roku obie floty ujrzały się wzajemnie. O ósmej godzinie rano rozkazał Villeneuve swojej flocie skierować się na północ dla sformowania linii bojowej. Rozkaz został wykonany w ten sposób, że admirał Gravina, dowódca floty hiszpańskiej, stanął arjergardę. Port Ka-



Kanonierka flotylli z Boulogne. Model, znajdujący się w muzeum marynarki w Louvre.

dyksu znajdował się na północo-wschód od floty sprzymierzonej. Cap Trafalgar widoczny był na wschodnim horyzoncie i był odległym o jakie dziesięć do dwudziestu mil morskich.

Nelson sformował swe statki w dwie równoległe kolumny i płynął kursem na zachód prostopadle do linii statków nieprzyjacielskich. Plan jego był prosty. Lewa kolumna (północna) uderzyć miała całym swym ciężarem na centrum floty franko-hiszpańskiej i zdruzgotać go, nim czoło linii francuskiej zdoła przyłączyć się do akcji. Prawa kolumna (południowa) zaatakować miała straż tylną i zniszczyć ją. W ten sposób powtarzał się stary manewr: pod Abukiru, aby koncentrycznym uderzeniem zniszczyć przeciwnika, korzystając z miejscowej przewagi, a potem z kolei załatwić się z resztą. Plan ten miał i swe słabe strony, a zwłaszcza dawał możliwość nieprzyjacielowi koncentrować kolejno ogień burt swych statków na okrętach angielskich nadpływających powoli dzięki słabej sile wiatru.

Kolumny angielskie płynęły w odległości 1800 metrów jedna od drugiej. Długość linii franko — hiszpańskiej wynosiła 9000 metrów, licząc od czoła do ostatniego statku straży tylnej: „Asturias”. Szyk statków francuskich i hiszpańskich nie formował jednak regularnej linii. Okręty

płynęły nieporządnie, na miejscach, jakie im wyznaczył przypadek. W ten sposób jeden statek zastępował często nieprzyjaciela drugiemu.

Niwczyło to jedyną przewagę taktyczną pozycji francuskiej: możność koncentrycznego ognia. Flota francuska składała się z 21 okrętów, hiszpańska z dwunastu. Razem trzydzieści trzy statki linjowe. Nelson miał do swego rozporządzenia 27 statków linjowych.

Nelson na pokładzie „Victory” wiódł kolumnę północną i skierował w kierunku na „Bucentaure”, — statek flagowy Villeneuve'a, znajdujący się na przodzie centrum francuskiego. Admirał Collingwood prowadził kolumnę południową, znajdującą się na „Royal Sovereign” i sterując na linjowiec „Santa Anna”.

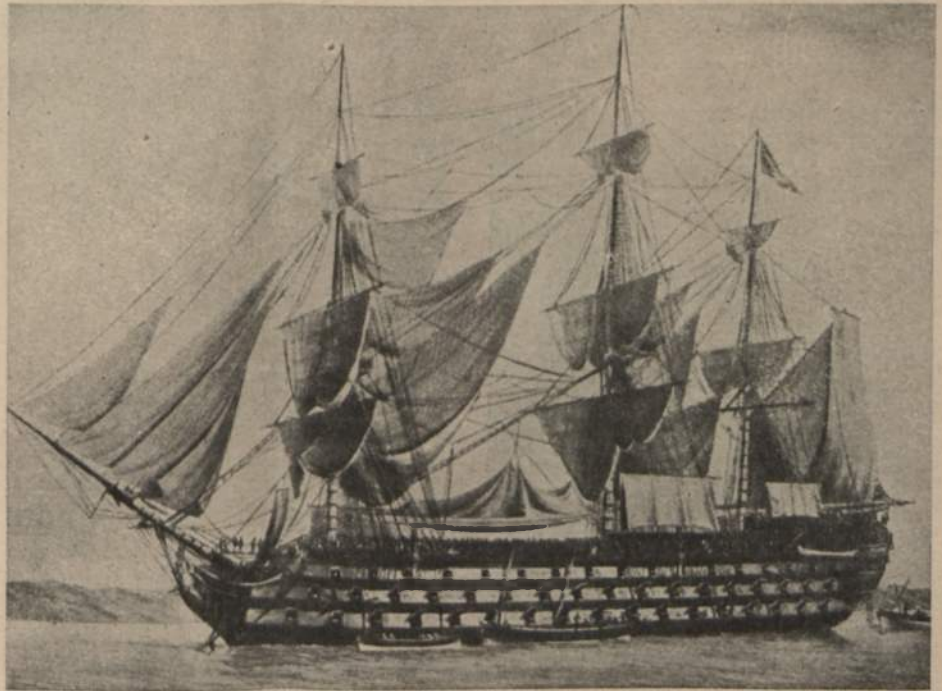
„Royal Sovereign” był to nowiutki statek, świeżo wypuszczony ze stoczni. Mógł on też znacznie prędzej żeglować od swych mateiotów i odbił się od nich o blisko 1.500 metrów. Musiał za to wytrzymać dwadzieścia minut piekielnego ognia nieprzyjacielskiego, walcząc sam z kilkoma statkami naraz.

Do niego też był skierowany o godzinie dwunastej w południe pierwszy strzał z pokładu „Fougueux”, płynącego zaraz za „Santa Anna”. Nie odpowiadając, w ciższy płynął „Royal Sovereign” dalej. Gdy mijął poza rufą „Santa Annę” wypłynął ze siebie salwę całej karkburty. Salwa ta trafiła w oszkloną, nieosłoniętą grubym drzewem burtę francuskiego statku, a kule po strzaskaniu szyb, przeszły cały okręt wzdłuż, siejąc śmierć i zniszczenie. Czterystu ludzi zginęło na miejscu. „Royal Sovereign” zawrócił na północ i stanął burtą w burtę z „Santa Anna”, koncentrując na sobie ogień trzech statków, stanowiących centrum przeciwnika.

Ale niebawem zaczęły nadpływać pozostałe statki kolumny Collingwooda.

Statki te skierowały się na okręty tylnej straży hiszpańsko-francuskiej, znajdujące się poza „Santa Anną”, płynąc w rozmaitych kierunkach, zaleźnie od położenia nieregularnie posuwających się nieprzyjaciół.

W krótkim czasie z pomiędzy szesnastu statków tylnej straży hiszpańsko-francuskiej, licząc w tem i „Santa Annę”, dwa-



Admirałski okręt Nelsona „Victory”.

naście uległo, tonąc lub dostając się do niewoli.

Tymczasem „Victory” uganiał się za „Bucantaurę”, niemogąc do niego domanewrować, mimo obopólnych chęci. Przeszkodził „Victory” siedemdziesięcio-czterodziałowy „Redoutable”. Pomiędzy temi statkami zawrzała gorąca walka. O wpół do drugiej pada na pokład „Victory” śmiertelnie ranny Nelson. Rani go kulą krabinową marynarz francuski, strzelający z masztu „Redoutable”.

Angielscy mateloci „Victory” nadpływają i „Redoutable” dostaje się pomiędzy trzy statki nieprzyjacielskie. „Bucantaurę” ostrzeliwany jest pokolei przez przepływające obok statki kolumny angielskiej. Te zatrzymują się obok „Bucantaurę”, „Redoutable” i płynącego przed nimi „Santissima Trinitad”. Tempo walki wzmagą się. Stodziałowe statki angielskie mają decydującą przewagę.

W szyku francuskim utworzyła się ogromna luka w samym centrum, powiększona jeszcze przez niezrozumiałe zachowanie się kapitanów następných statków: „Neptune”, „S. Leandro”, „S. Justo” i „Intomptable”. Dowódcy tych okrętów, widząc porażkę admirałskiego statku Villeneuve’a, zawrócili na południe, dążąc ku straży tyłnej. Lecz tej agonja była już skończona i czterem zdezerjentowanym statkom nie pozostawało nic innego, jak ratować się niesławną ucieczką.

W ten sposób flota sprzymierzona została rozbita na poszczególne części w dwie godziny po rozpoczęciu bitwy i jej ostateczna zguba była już tylko kwestją czasu.

Przed „Bucanteur'em” i „Santa Trinitad” na północ znajdowało się jeszcze czoło linii francuskiej, składające się z 10 statków. Statki te jednak zdołały zmienić kurs na południowy i dopłynąć na miejsce walki dopiero o trzeciej godzinie. Opóźniały ich manewry, tak niebywale powolne, wiatr ustający chwilami całkowicie oraz przeciwny prąd. W ten sposób nie mogła być użyta skutecznie ostateczna rezerwa sprzymierzonych. Tylko pięć statków pod dowództwem admirała Dumenoir próbowało jeszcze nawiązać walkę. Trzy z tych statków utonęły, reszta ratowała się ucieczką.

Kwadran przed piątą admirał hiszpański Gravina skierowuje swój ciężko uszkodzony statek flagowy „Asturias” do portu w Kadyksie.

Sygnalizuje jednocześnie, aby okręty, które jeszcze się nie poddały, płynęły za nim. Płynięcie za nim jednak już tylko pięć statków francuskich i pięć hiszpańskich.

W tej chwili ostatnie dwa walczące statki sprzymierzonych, opuszczają flagę. „Redoutable” i „Bucantaurę” utonęły następnego dnia 22 października pod dobiegającymi ciosami burzy, idącej z południa. Ten sam los spotkał w dwa dni później

towarzysza ich walki „Santissima Trinitad”.

O wpół do piątej popołudniu skonał Nelson. Ostatnie jego polecenie było skierowane do admirała Collingwooda: ostrzegął go przed zbliżającym się sztormem i zalecał ostrożność.

Villeneuve dostał się do niewoli angielskiej. Zabrano go w triumfie do Anglii a potem odesłano zpowrotem do Francji. Jednakże nieszczęśliwy admirał odebrał sobie życie z rozpacz i obawy przed gniewem Napoleona.

W ten sposób rozwały się nadzieje Wielkiego Cesarza i zniweczone zostały jego przygotowania i plany. Trafalgar jest początkiem upadku Napoleona. Nie pomógł nieprzerwany łańcuch niebywałych w historii zwycięstw. Nie pomógł Ulm, Austerlitz, Jena, Auerstaedt, Friedland i Wagram. Nieubłagany wróg Cesarza i przewodca wszystkich koalicji skierowanych przeciwko „uzurpatorowi”—Anglja, przygotowywała się do zadania ostatecznego ciosu przeciwnikowi, który się wyczerpywał i słabł ustawiczną walką przeciw wszystkim. Sama zaś Anglja siedziała spokojnie i bezpiecznie poza stalową barierą swojej niezwyciężonej floty.

Tak to po raz drugi od czasu Abukiru ocalał Nelson Wielką Brytanię od klęski, i spowodował ostateczne jej zwycięstwo, osiągnięte, dziesięć lat później.

BOHDAN PAWŁOWICZ

JAK ŻYJĄ I PRACUJĄ ODDZIAŁY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

ODDZIAŁ L. M. I R. W OSTROWCU KIELECKIM.

Stosunkowo młody, bo półtora roku mniej więcej liczący Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej w Ostrowcu Kieleckim pracuje z podziwu godną ruchliwością i energią. Wyniki, jakie osiągnął w ciągu krótkiego czasu swego istnienia, mówią same za siebie.

Na czele Oddziału stanęli ludzie, którzy ideę morza szczerze umiłowali, i którzy propagandzie tej idei poświęcają o choczko swój wolny czas. To też nic dziwnego, że na tegorocznym walnym zebraniu członków Oddziału, które odbyło się w dniu 18 marca r. b., dawny zarząd jednogłośnie został wybrany ponownie.

Zarząd Oddziału L. M. i R. w Ostrowcu stanowią pp.: Prezes-Dyrektor Szczepan Bratkowski, Wiceprezes — Inż. Wacław



Siedziba Oddziału Ligi M. i R. w Ostrowcu. Na maszcie bandera, co oznacza, że lokal jest otwarty.

Gierdziejewski, Skarbnik — Marjan Chechliński, Sekretarz — Irena Czerwińska, Gospodarz — Karol Kais, Kierownik Sekcji Propagandowej — Inż. Władysław Dowbor, oraz Członkowie Zarządu pp.: Wanda Bratkowska, Bolesław Ryl, Adam Mrozowski i Wacław Pilitowski. Komisję rewizyjną Oddziału tworzą pp.: Wiceprezydent Władysław Weinberger, Inż. Stefan Pomykański i Zdzisław Zabłocki.

Oddział po roku istnienia liczył w dniu 1 stycznia r. b. 330 członków, obecnie liczy ich z górą 400.

Oddział posiada własny lokal (wynajęty), w którym urzęduje sekretariat. Przed lokalem stoi maszt z reją i gablem, na którym w czasie dyżurów w lokalu podnoszona jest bandera.

W roku bieżącym Zarząd Oddziału postanowił wykorzystać to, iż przez Ostrowiec przepływa rzeczka Kamienna, i wybudował na niej własną przystań. Bardzo ładna łódź na 6 osób, zakupiona w firmie Wł. Urbaniak w Poznaniu, za sumę 850 złotych, i nazwana „Mewa”, tworzy zaczątek „floty” Oddziału.

Ruchliwa Sekcja Propagandowa urządziła w roku bież. szereg imprez, mają-



Inż. Wacław Gierdziejewski, Wiceprezes Oddziału Ligi M. i R. w Ostrowcu.



Dyr. Szczepan Bratkowski, Prezes Oddziału Ligi M. i R. w Ostrowcu.



Zarząd Oddziału Ligi M. i R. w Ostrowcu. Siedzą (od lewej) p. p.: A. Mrozowski, L. Zalewski, Prezes Dyr. S. Bratkowski, sekretarz I. Czerwińska, W. Pilitowski. Stoją (od lewej) p. p.: B. Ryl, skarbnik M. Chechliński, Wiceprezes Inż. W. Gierdziewiczski, gospodarz lokalu K. Kais.



Grupa łodzi na rzece Kamiennej w Ostrowcu koło przystani miejscowego Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej.

cych na celu propagowanie wśród miejscowego społeczeństwa spraw morza polskiego. W dniach 22, 23 i 24 lutego r. b. urządzono w porozumieniu z dyrekcjami miejscowych szkół średnich odczyty dla młodzieży szkolnej, wyświetlając w czasie odczytów propagandowe filmy morskie p. t.: „Dzień marynarza polskiego” i „Założenie pierwszego nitu na kontrtorpedowcu „Wicher”. Odczyty te p. t. „Czem jest morze dla Polski” wygłosił Kierownik Sekcji Propagandowej p. Inż. Władysław Dowbor. Były one wysłuchane przez młodzież szkolną, w ogólnej ilości 550 osób, z wielkim zainteresowaniem, czego dowodem może służyć podziękowanie, złożone przez delegację młodzieży na ręce Wiceprezesa Oddziału.

Pozatem Oddział wszedł w porozumienie z dyrekcjami miejscowych szkół średnich i urządza stałe perjodyczne odczyty na tematy morskie dla młodzieży. Oprócz

tego ogłoszono wśród młodzieży konkurs na prace na tematy do wyboru: „Czy potrzebne jest nam morze i dlaczego”. Oraz „Czy chciałbym zostać marynarzem i dlaczego”. Trzy najlepsze prace będą nagrodzone.

W dniach 22, 23, 24 i 25 marca r. b. Oddział wyświetlał w specjalnie wynajętym na te dni miejscowym kinematografie film p. t. „Zew morza”, który obejrzało blisko 2.500 osób. Wyniki tej imprezy zarówno moralne jak i materialne, były wysoce zadowalające. Bez żadnego naciśku w okresie tym zapisywało się na członków Ligi Morskiej i Rzecznej po kilka osób dziennie z najrozmaitszych sfer społecznych.

W roku bieżącym Oddział założył także własną bibliotekę, liczącą narazie kilkadziesiąt książek, która jest systematycznie co miesiąc powiększana. Poza tem Oddział prenumeruje pismo francuskie „La Revue

Maritime” oraz zamierza zaprenumerować także jedno z morskich czasopism angielskich.

Uchwałą walnego zebrania członków Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej w Ostrowcu postanowił zostać ekspozyturą Komitetu Floty Narodowej na Ostrowiec i okolice i do tej pory zwerbował z górną 350 członków Komitetu Fl. Nar.

Również z własnej inicjatywy i przez własne stosunki Oddział Ostrowiecki przyczynił się do powstania kilku nowych Oddziałów Ligi M. i R. w pobliskich miastach.

Wszystko to świadczy, że Oddział L. M. i R. w Ostrowcu jest jedną z poważniejszych placówek propagandy spraw morza polskiego i że gorliwą pracą swą przyczynia się do coraz większego zespolenia kraju z odzyskanym wybrzeżem morskiem.

H. T.

KRONIKA

RUCH PORTU GDYNI W LIPCU.

Ruch lipcowy portu gdyńskiego ustanowił nowy poważny rekord tonażu statków na wejściu i wyjściu.

Zawinęły do portu 123 statki morskie o łącznej pojemności 103.326 netto ton rej., przywożąc 29.081 ton tomasyny, 2.826 t. rudy żelaznej, 625 ton ryżu, 110 ton bawełny (z Havru), 56 ton drobnicy, 2 tony wina oraz 1.277 pasażerów. W czerwcu — 110 statków o pojemności 88.370 n. t. r., 37.513 ton ładunku i 352 pasażerów).

Wyszło 118 statków o pojemności 101.063 netto ton rej. Wywieziono: węgla eksportowego 158.383 t., węgla statkowego 10.106 t., ryżu 300 ton (morzem i Wisłą do Warszawy), otrąb ryżowych 281 t., drzewa 240 ton, wódki 1 tona i pasażerów 1.588 (w czerwcu — 114 statków o pojemności 95.139 n. t. r., węgla eksportowego 143.420 t., węgla statkowego 10.792 t., drzewa 1.330 t., naboi 380 t.,

drobnicy 21 ton, mebli 2 t. i pasażerów 1.956).

Całkowity wywóz w lipcu wyniósł 169.311 ton obrót ogólny zaś 203.200 ton.

Ruch statków według bandery przedstawiał się następująco: weszło: 5 angielskich, 11 duńskich, 2 gdańskie, 4 francuskie, 14 łotewskich, 26 niemieckich, 9 norweskich, 13 polskich, 39 szwedzkich.

Wyszło: (w nawiasie podany procentowy udział w obrocie statków) — 6 angielskich (6,9), 11 duńskich (15,9), 2 gdańskie (—), 4 francuskie (12), 16 łotewskich (11,3), 25 niemieckich (17,5) 9 norweskich (6,9), 11 polskich (8,2), 34 szwedzkich (21,7).

Wywieziony węgiel przeznaczony był do: Belgji — 2.410 t., Danji — 33.617 t., Finlandji — 17.650 t., Łotwy — 350 t., Rosji — 2.503 t.

Z liczb eksportowych widzimy, że wywóz węgla nieznacznie wzrósł (169.000 t. w lipcu przeciw 154.000 w czerwcu),

wzrósł również import tomasyny (z 20.500 ton w czerwcu na 29.000 w lipcu), natomiast spadł do zera (czasowo) import ryżu.

PROPAGANDA WYTWÓRCZOŚCI POLSKIEJ.

Francuskie towarzystwo „Chargeurs Reunis”, które uruchomia linię, łączącą Gdynię z Ameryką Południową, zainstalowało na statkach „Krakus” i „Światowid” dwie bezpłatne witryny o wymiarach następujących: długość 2,40 m., wysokość 2 m., głębokość 0,40 m., zaopatrzone w trzy półki równoległe, wysuwane.

Witryny te są przeznaczone dla propagowania wytwórczości polskiej. Umieszczone na statkach będą oglądane przez obcokrajowców. Pożądaniem by więc było, aby napisy zredagowane były w języku hiszpańskim, względnie portugalskim.

Próbki należy kierować do firmy „Worms et Cie”, Warszawa, ul. Królewska 10, lub Gdańsk, Langemarkt 17.



Nowozbudowany przez Stocznnię Gdańską statek rzeczny „Baltyk”, należący do przedsiębiorstwa „Maks Friedman”, na Wiśle pod Warszawą.

UMOWA Z KONCERNEM „GIESCHE'GO”.

W dniu 16 sierpnia r. b. p. Minister Przemysłu i Handlu podpisał umowę o oddaniu do wyłącznej eksploatacji na 35 lat terenu w porcie w Gdyni dla eksportu węgla koncernowi „Giesche”. Wzajemnie za to „Giesche” swoim kosztem ma uruchomić na tym terenie urządzenia mechaniczne dla eksportu 55.000 ton węgla miesięcznie, oraz ma nabyć i uruchomić pod polską banderą statki o pojemności ogólnej 10.000 ton.

Tem samym uczyniony został jeszcze jeden ważny krok w zespoleniu Górnego Śląska z wybrzeżem morskiem.

INSPEKCJA FLOTY WOJENNEJ.

W pierwszych dniach sierpnia r. b. bawił w Gdyni na inspekcji portu wojennego i dowództwa floty inspektor armji, gen. dyw. Józef Rybak. Generał Rybak przeprowadził szczegółową inspekcję stanu i budowy portu, wyjeżdżał na ćwiczenia na pełne morze oraz informował się o różnych zagadnieniach marynarki wojennej.

URUCHOMIENIE NOWYCH KRANÓW W GDYNI.

W dniu 6 sierpnia odbyły się ostateczne próby 2 kranów portalowych obok magazynu rządowego przy stanowiskach okrętowych Nr. 10 i 11. Krany te zostały wykonane przez firmę Zieleniewski w Krakowie.

RUCH TOWAROWY STATKÓW „ŻEGLUGI POLSKIEJ” W MIESIĄCU LIPCU.

Statki towarowe „Żegluga Polskiej” przewiozły w m. lipcu 38.745 ton ładunku, w tej liczbie w wywozie z Polski — 12.375 ton węgla i 5.509 t. drzewa, — w przywozie do Polski — 3.200 ton fosforytów, 8.4000 t. innych nawozów sztucznych, 8.412 t. rudy żelaznej i żelastwa raz 851 t. drobnicy.

Odbyto podróży 15, przyczem odwiedzone następujące porty: Algier, Amsterdam, Bone, Casablanca, Dieppe, Gandawa, Genua, Lulea, Nemours, Sfax, Sousse, Sztokholm.

Od początku roku do 1 sierpnia odbyto podróży 93 i przewieziono 224.777 ton ładunku, przyczem za frachty zainkasowano £ 72.858.

CHŁODNICE W PORCIE GDYNI.

Na skutek wspólnej inicjatywy Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Min. Skarbu, Min. Rolnictwa i Państwowego Banku Rolnego została zdecydowana budowa wielkich chłodni i składów dla towarów spożywczych w Gdyni. Chłodnie te zbudowane zostaną według najbardziej nowoczesnych metod, w dużym rozmiarze, celem ułatwienia i zracjonalizowania eksportu jaj, masła, mięsa i towarów pokrewnych. Niezbędny kapitał jest już asygnowany. Prace budowlane rozpoczyna się pod koniec września, a na wiosnę r. 1929 chłodnice zostaną oddane do użytku. Sprawa ta stała się niezmiernie aktualna, gdyż Państwowy Instytut Ekspertowy przy Min. Przemysłu i Handlu stwierdził, iż handel polski na zmagazynowanie samych tylko jaj w zagranicznych chłodnicach traci rocznie sumę około 10—15 milionów złotych.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zamierza pod koniec r. b. zamówić dwa okręty dla „Żegluga Polskiej”, zaopatrzone w chłodnie, dla przewozu produktów spożywczych. Posiadając już obecnie wagony-chłodnice — przez wybudowanie chłodni w Gdyni i okrętów-chłodni, eksport produktów spożywczych z Polski całkowicie uniezależni się od obcego, a tak kosztownego pośrednictwa.

CODZIENNA KOMUNIKACJA TOWAROWA WARSZAWA-GDAŃSK.

Od 1-go sierpnia rozpoczęła się regularna komunikacja parowcami Warszawskiego T-wa Żegluga na linii Warszawa-Gdańsk. Przestrzeń tę statki przebiegają w 43 godzinach w dół rzeki i w 62 godz. w górę rzeki.

Statki, kursujące na wymienionej linii, przyjmują również i pasażerów.

NA STATKACH OBCYCH POSZUKUJĄ POLSKICH MARYNARZY.

W „Kurjerze Morskim” z dn. 4.VIII czytamy:

„Z dniem każdym wzrasta wziętość marynarza polskiego na statkach zagranicznych. Już oddawna Bałtycko-Amerykańska linja okolicznościowo uzupełniła załogę marynarzem polskim, czyniąc pod

tym względem jaknajlepsze doświadczenie. Obecnie coraz częściej zwracają się kapitanowie statków obcych do kapitanatu portu gdyńskiego z prośbami o marynarzy pokładowych, stewardów i t. p. Obecnie fiński parowiec „Mercator”, stojący w Gdańsku, prosi również o 3 palaczy. Ogółem na parowiec „Mercator” Fińsko-Południowo-Amerykańskiej linii za pośrednictwem Kapitanatu Portu w Gdyni przyjęci zostali: radjotelegrafista, 8 pokładowych marynarzy i 3 palaczy. Przyjęcie takiej ilości marynarzy na statek fiński, uwzględniając okoliczność, że „Mercator” zawija przeważnie do Gdańska i że Finowie mają sami sporo marynarzy, świadczy o wziętości naszych wilków morskich u obcokrajowców.

Fakty te można z powodzeniem przeciwstawić obcej propagandzie, która z początku zarzucała nam brak statków, obecnie zaś prorokuje nam brak marynarzy”.

BLIŹNIAK „NIEMNA” STANĄŁ DO PRACY.

W dniu 14 sierpnia komisja pod przewodnictwem Naczelnika Urzędu Mar. H. w Gdańsku, p. S. Witkowskiego, przyjęła po szeregu prób statek „Wisła”, zbudowany dla P. P. „Żegluga Polska” w Anglii.

W pół godziny po załatwieniu formalności przyjęcia, „Wisła” udała się do Sunderlandu, gdzie przyjęła 4.900 ton węgla z przeznaczeniem do Królewca.

W DOBRE RĘCE.

Żaglowy morski jacht „Junak”, własność Yacht Klubu Polski został zakupiony przez Ligę Morską i Rzeczną i w dniu 17 sierpnia ofiarowany Marynarce Wojennej.

DRUGA LINJA GDYNIA-AMERYKA POŁUDNIOWA.

Poza utworzoną ostatnio na skutek porozumienia Rządu Polskiego z Towarzystwem Okrętowym „Chargeurs Réunis” linją okrętową z Gdyni do portów Brazylii i Argentyny, została w sierpniu otwarta nowa linja między wyżej wymienionymi portami. 9.VIII przybył do Gdyni parowiec „Orania”, należący do floty Królewsko-Holenderskiego Lloyd'u, i po przyjęciu 1.500 emigrantów odplynął 10.VIII do Brazylii via Amsterdam.

REKORD DZIENNY PRZEŁADUNKU WĘGLA W GDYNI.

W dniu 30.VII w ciągu doby ustanowiono nowy rekord ładowania węgla na statki.

Po raz pierwszy załadowano w ciągu dnia przeszło 7.000 ton (7.038 ton węgla eksportowego i 255 ton bunkrowego).

Rekord ten jednak nie utrzyma się dlatego, gdyż mające być uruchomionymi dźwigi Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa bezwątpienia w dalszym ciągu podniosą sprawność przeładunku.

LIKWIDACJA T-WA „ŻEGLUGA WISŁA-BALTYK”.

Jak się dowiadujemy, „Wisła-Baltyk” sprzedaje swoje statki, które posiada w ilości 5 holowników morskich i 14 lichtug.

Cały tabor zostanie prawdopodobnie sprzedany w polskie ręce, urządzenia zaś portowe w Tczewie ma objąć rząd.

PODRÓŻ NASZYCH OKRĘTÓW WOJENNYCH DO NORWEGJI.

W dniu 2 sierpnia O. R. P. „Komendant Piłsudski” i O. R. P. „Wilja” wyruszyły w podróż ćwiczebną do Norwegii. Jako pierwszy port zawinięcia wyznaczono Bergen.

BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIE Z AMERYKĄ POŁNOCNĄ.

W dniu 21 sierpnia odpłynął z Gdyni do New-Yorku parowiec „Polonia” Bałtycko-Amerykańskiej linii, zabierając pasażerów i ładunek.

Fakt ten łącznie z odjazdem w dniu 10.VIII „Oranji” do Buenos Aires i wyznaczonym na 9.IX odjazdem „Krakusa” również do Am. Połudn. świadczy dobitnie, że zasięg portu gdyńskiego rozszerza się stale i w tempie dotychczas na Bałtyku nieobserwowanem.

RUCH STATKÓW P. P. „ŻEGLUGA POLSKA” W CZASIE OD 15.VII DO 15.VIII 1928 R.

W czasie od 15 lipca do 15 sierpnia r. b. statki państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” w Gdyni wykonały następującą pracę:

S/s „Poznań”, dnia 15.VII ładował w Gandawie tomasówkę z przeznaczeniem do Gdyni. Z ładunkiem tym (2800 ton) odpłynął z Gandawy 16.VII. Do Gdyni przybył 20.VII. Po zakończeniu wyładunku tomasówki dnia 26.VII przeszedł z Gdyni do Gdańska, gdzie tego samego dnia rozpoczęła ładowanie węgla, z przeznaczeniem do Rotterdamu. Z ładunkiem 2.730 ton węgla odpłynął z Gdańska do Rotterdamu dnia 29.VIII. Do Rotterdamu przybył 1.VIII. Dnia 3.VIII odpłynął próżny z Rotterdamu do Gandawy po ładunek tomasówki. Do Gandawy przybył 4.VIII. Dnia 8.VIII odpłynął z Gandawy do Gdyni z ładunkiem 2.600 ton tomasówki. Do Gdyni przybył 13.VIII. Dnia 15.VIII wyładowywał w porcie gdyńskim przywiezioną z Gandawy tomasówkę.

S/s „Wilno” dnia 15.VII przybył w balaście z Dieppe do Gandawy po ładunek tomasówki. Z ładunkiem tym (2.800 ton) odpłynął z Gandawy do Gdyni dnia 20.VII. Do Gdyni przybył 24.VII. Dnia 30.VII zakończył wyładunek tomasówki i dnia 1.VIII rozpoczął ładowanie węgla z przeznaczeniem do Rouen. Odpłynął z Gdyni do Rouen z ładunkiem 2.590 ton węgla 2.VIII. Do Rouen przybył 7.VIII. Po wyładowaniu przywiezionego z Polski węgla odpłynął w balaście dnia 11.VIII z Rouen do Gandawy po ładunek tomasówki. Dnia 15.VIII ładował w Gandawie tomasówkę z przeznaczeniem do Gdyni.

S/s „Kraków” dnia 15.VII, wyładowywał w Stockholmie przywieziony z Polski węgiel. Dnia 16.VII odpłynął w balaście ze Stockholmu do Lulea po ładunek rudy do Gdyni. Do Lulea przybył 18.VII. Z ładunkiem 2837,3 ton rudy od-

płynął z Lulea do Gdyni dnia 21.VII. Do Gdyni przybył 24.VII, poczem tego samego dnia przeszedł do Gdańska. Po zakończeniu wyładunku rudy w Gdańsku dnia 26.VII, w nocy przeszedł na redę Gdyni. Dnia 27.VII rozpoczął w Gdyni naładunek węgla z przeznaczeniem do Vallvik. Z ładunkiem tym (2.623 ton) odpłynął z Gdyni 31.VII. Do Vallvik przybył 2.VIII. Dnia 8.VII odpłynął w balaście z Vallvik do Lulea po nowy ładunek rudy z przeznaczeniem do Gdańska. Do Lulea przybył 9.VIII. Dnia 10.VIII odpłynął z Lulea do Gdańska z ładunkiem 2862 t. rudy. Do Gdańska przybył 14.VIII. Dnia 15.VIII wyładowywał w Gdańsku przywiezioną ze Szwecji rudę.

S/s „Katowice” dnia 15.VII ładował w Gdyni węgiel do Szwecji. Dnia 20.VII odpłynął z Gdyni do Stockholmu z ładunkiem 2600 ton węgla. Do Stockholmu przybył 21.VII. Dnia 25.VII odpłynął w balaście ze Stockholmu do Lulea po ładunek rudy. Do Lulea przybył 26.VII. Dnia 27.VII odpłynął z Lulea do Gdyni z ładunkiem 2.800 ton rudy. Do Gdyni przybył 31.VII. Dnia 6.VIII zakończył wyładunek rudy i tegoż dnia przeszedł z Gdyni do Gdańska po ładunek węgla do Stockholmu. Dnia 8.VIII odpłynął z Gdańska do Stockholmu z ładunkiem 2.717,5 ton węgla. Do Stockholmu przybył 10.VIII. Dnia 15.VIII odpłynął w balaście ze Stockholmu do Lulea po ładunek rudy, z przeznaczeniem do Gdańska.

S/s „Toruń” w dniu 15.VII ładował w Gdańsku drzewo z przeznaczeniem do Gandawy. Dnia 20.VII odpłynął do Gandawy z ładunkiem 430 m. sześć. okrągł. dęb. 169.744 load podkładów dęb., 113.680 ton fornierów i 495 sążni kopalniaków. W drodze napotkał silną burzę i wskutek doznanych uszkodzeń zawinął 26.VII do Cuxhaven, celem reperacji. Po naprawieniu uszkodzeń odpłynął z Cuxhaven w dalszą podróż 4.VIII. Do Gandawy przybył 6.VIII. Dnia 14.VIII zakończył wyładunek drzewa i tegoż dnia rozpoczął ładowanie tomasówki z przeznaczeniem do Gdyni. Dnia 15.VIII ładował w Gandawie.

S/s „Warta” dnia 15.VII był na morzu w drodze z Casablancą do Gdańska, dokąd przybył dnia 19.VII. Po zakończeniu dnia 26.VII wyładunku fosforytów, rozpoczął tegoż dnia ładowanie węgla z przeznaczeniem do Neapolu. Z ładunkiem 3.427, 3 ton węgla odpłynął do Neapolu 31.VII. Dnia 7.VIII minął Ouessant, 9.VIII zaś Cap Finisterre. Dnia 14.VIII, zawinął do Oranu celem uzupełnienia zapasu węgla bunkrowego. Tegoż dnia wyszedł z O-

ranu w dalszą drogę. Dnia 15.VIII znajdował się na morzu Śródziemnem.

S/s „G cz e w” dnia 15.VII minął kanał Kiloński w drodze z Amsterdamu do Gdańska, dokąd przybył 17.VII. Po wyładowaniu 322 ton tytoniu rozpoczął naładunek węgla z przeznaczeniem do Dunkierki. Dnia 25.VII odpłynął z Gdańska do Dunkierki z ładunkiem 830 ton węgla. Do Dunkierki przybył 29.VII. Dnia 31.VII odpłynął z Dunkierki do Antwerpii po ładunek tomasówki. Dnia 1.VIII przybył do Antwerpii. Dnia 4.VIII z ładunkiem 500 ton tomasówki odpłynął z Antwerpii do Amsterdamu, dokąd przybył 5.VIII. Uzupełniwszy swój ładunek 120 t. tytoniu, odpłynął 6.VIII z Amsterdamu do Gdańska i Gdyni. Do Gdańska przybył 10.VIII. Po wyładowaniu 120 ton tytoniu przeszedł do Gdyni, gdzie rozpoczął wyładunek tomasówki. Dnia 15.VIII rozpoczął w Gdyni ładowanie węgla z przeznaczeniem do Karrebeaksminde.

S/s „Niemn” dnia 15.VII znajdował się w drodze z Gdańska do Genui z ładunkiem 4.407 ton węgla. Do Genui przybył 19.VII. Dnia 27.VII wyszedł w balaście z Genui do Sousse po ładunek fosforytów do Gdańska. Dnia 31.VII odpłynął z Sousse do Oranu celem zabrania węgla bunkrowego i uzupełnienia ładunku 50 t. trawy morskiej. Dnia 5.VIII odpłynął z Oranu do Gdańska. Dnia 11.VIII minął Ouessant, zaś 14.VIII w nocy kanał Kiloński. Dnia 15.VIII był na morzu Bałtyckim w drodze do Gdańska.

S/s „Wisła” nowowyprowadzony w Anglii statek „Żegluga Polskiej” — bliźniak „Niemna” — rozpoczął dnia 15.VIII w Sunderland ładowanie węgla z przeznaczeniem do Królewca.

S/s „Gdynia” — pasażerski statek wycieczkowy — dnia 15.VII odpłynął z Rygi do Hangö, dokąd przybył 16.VII. Dnia 17.VII odpłynął do Helsingforsu, dokąd przybył tego samego dnia. Dnia 19.VII odpłynął z Helsingforsu do Tallina, dokąd zawinął po 4 godzinach podróży. Dnia 20.VII wyszedł z Tallina do Gdyni, dokąd przybył 22.VIII. Dnia 24.VIII odpłynął na wycieczkę do Bornholmu. Z wycieczki tej powrócił do Gdyni 26.VII. Dnia 27.VII odpłynął z wycieczką z Gdyni do Kopenhagi. Do Kopenhagi przybył 29.VII. W drogę powrotną wyruszył 2.VIII, do Gdyni przybył 3.VIII. Dnia 4.VIII wyruszył na wycieczkę do Visby i Stockholmu, z której wrócił 10.VIII. Dnia 11.VIII odpłynął z Gdyni na 10-dniową wycieczkę do Göteborga i Oslo. Do Göteborga przybył 13.VIII. Dnia 15.VIII był w Oslo.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i R.

POMNIK ZJEDNOCZENIA ZIEM POLSKICH.

Został utworzony Komitet Budowy „Pomnika Zjednoczenia Ziem Polskich” w Gdyni, mającego usymbolizować trwałe złączenie Polski z morzem i realną pracę na tem wybrzeżu, będącym już dziś najważniejszym czynnikiem obrony przed osaczeniem ekonomicznym Polski na jej granicy państwowej. — Protektorat objął p. Marszałek, przewodnictwo p. Marszałkówna Piłsudska, a do Komitetu weszli wszyscy Ministrowie, Wojewodo-

wie, Dyrektor Ligi Morskiej i Rzecznej, oraz przedstawiciele instytucyj samorządowych, państwowych i społeczeństwa.

Wobec rozpoczętej akcji zbiorczej na cel powyższy, prosimy jak najgoręcej wszystkie Oddziały L. M. i R. o czynne poparcie usiłowań Komitetu i przekonani jesteśmy, że placówki Ligi nie dadzą się wyprzedzić w ofiarności innym organizacjom społecznym.

Zebrane kwoty należy przysyłać do Centrali L. M. i R. na konto P. K. O. Nr. 367, z adnotacją: „Na Komitet Budowy Pomnika Zjednoczonych Ziem Polskich”.

FILM PROPAGANDOWY L. M. i R.

W ostatnich dniach lipca r. b. zostały ukończone zdjęcia filmowe do wielkiego obrazu propagandowego, nakręcanego przez Ligę Morską i Rzeczną p. t. „Praca Polski na morzu”, podług scenariusza Dyr. A. Uziembły.

Film ten obejmuje pełnię rozwoju Gdyni, jako miasta portowego, budowę samego portu i ukończone już jego części, ruch okretowy handlowy i pasażerski, przeładunek towarów, pracę kranów węglowych, życie marynarza i robotnika portowego i wogóle wszystko to, co wypełnia pracowity dzień naszego młodego portu.

Specjalny dział poświęcony został marynarce wojennej, jej życiu i pracy pokojowej. Poza to dokonano całego szeregu zdjęć z panoramy wybrzeża, plaży i morza, tak, że jako całość, obraz ten da w wyśiłku twórczym, uwieńczonym tak realnymi i mocnymi wynikami, jakiego Polska dokonała w ostatnich latach na morzu.

Film zrealizowany został przy czynnej pomocy władz wojskowych, handlowych-morskich i komunalnych. Reżyserował art. mal. Cz. Nowocień, nakręcał p. St. Sebel.

Obraz w całości wyświetlany będzie na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu w r. 1929, a w częściach już w październiku b. r. w Warszawie i na prowincji. — Oddziały L. M. i R. pragnące wyświetlić film ten w miejscach swych siedzib, proszone są o nadsyłanie już odpowiednich zapotrzebowań, dla przygotowania programu eksploatacji.

NOWE ODDZIAŁY L. M. i R.

Ostatnio Zarząd Centralny L. M. i R. zatwierdził oddziały w Gnieźnie i Kaliszu.

SPRAWOZDANIA.

W związku z mającym się odbyć w październiku b. r. Walnym Zjazdem Delegatów, Zarząd Centralny L. M. i R. prosi wszystkie Oddziały o jaknajszysze nadsyłanie szczegółowych sprawozdań na rozesyłanych w swoim czasie formularzach.

ADRESY ODDZIAŁÓW.

Zarząd Centralny L. M. i R. prosi wszystkie Oddziały o wywieszenie w miejscach widocznych swych siedzib sztykietów z adresem Oddziału. Pożądane wywieszenie takich adresów na dworcach kolejowych, w urzędach pocztowych, większych instytucjach państwowych i prywatnych i t. d.

Wywieszenie tych adresów odda nietylko duże usługi propagandowe, lecz i ułatwi przejeżdżającym pp. członkom Ligi zapoznanie się z siecią placówek naszej organizacji.

ZNACZKI L. M. i R.

Zarząd Centralny podaje do wiadomości pp. Członków Oddziałów, że magazyn Centrali zaopatrzone jest stale w znaczki emaljowane na czapki, srebrne członkowskie i miniaturowe. Wraz z zapotrzebowaniami należy przysyłać odnośną



Nakręcanie filmu propagandowego „Praca Polski na morzu“.

kwotę, lub żądać wystania zamówionych znaczków za zaliczeniem pocztowym.

Przy sposobności nadmieniamy, że znaczna ilość pp. Członków nosi znaczki starego typu, tak w butonierkach, jak i na czapkach, a pożądane jest ze względów organizacyjnych ujednostajnienie typu odznak.

WYCIECZKI MŁODZIEŻY.

W bieżącym sezonie wakacyjnym przybyło na wybrzeże kilka wycieczek na łodziach wykonanych własnoręcznie. Między innymi 2 wycieczki z Nowego Sącza i Sosnowca.

Wycieczki te przyczyniają się niewątpliwie do pełniejszego umiłowania morza i żeglarstwa i należy im się jaknajszersze poparcie, niemniej Zarząd Centralny L. M. i R. ma nadzieję, że w przyszłości organizacja ich i uposażenie będą stały na znacznie wyższym poziomie.

Przy sposobności raz jeszcze polecamy wycieczkom idącym z biegiem Wisły do

Gdańska, Łódź kanadyjską, typ „Liga“, opracowaną i zbadaną w szczegółach jaknajskrupulatniej.

Planów budowy tej łodzi dostarczy Centrala na zamówienie.

WAKACYJNY KURS UNIWERSYTECKI Z. P. N. S. P. W WEJHEROWIE.

Jak już donosiliśmy, w roku bieżącym poraz pierwszy w programie Uniwersyteckich Kursów Wakacyjnych dla nauczycieli szkół powszechnych, uwzględnione zostały zagadnienia morskie.

Na temat ten wykladał p. Dyrektor A. Uziębło. Wykłady spotkały się z bardzo gorącym przyjęciem ze strony słuchaczy i są wszystkie dane, że wpłyną na spopularyzowanie idei morskiej w kraju, oraz przyniosą bezpośrednią korzyść Lidze Morskiej i Rzeczej w postaci powstania nowych Oddziałów.



Pluton Ligi M. i R. w Częstochowie prezentuje broń przed szczytem Jasnej Góry podczas nabożeństwa w dniu 3 maja r. b.

Z ODDZIAŁU LIGI M. i R. W CZĘSTOCHOWIE.

Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej w Częstochowie posiada umundurowany i uzbrojony pluton reprezentacyjny. Dowodzi nim kpt. S. de Chramichenko, oficer rezerwy marynarki wojennej. Oficerami plutonu są: I oficer — por. mar. M. Rose, II oficer — por. A. Pascal, III oficer — ppor. mar. W. Bokalski. Bosmanem jest p. Leon Zentek. Prawie cały pluton składa się z rezerwistów marynarki wojennej.



Z życia Oddziału Ligi M. i R. w Częstochowie. Defilada plutonu reprezentacyjnego L. M. i R. przed dowódcą garnizonu w dniu 3 maja r. b.



PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

WSZYSCY DO SZEREGU!

Zaledwie parę miesięcy upłynęło od chwili, kiedy w pierwszym numerze „Pjoniera Kolonialnego” z marca b. r. świeżo powołany Związek Pjonierów Kolonialnych rzucił w społeczeństwo polskie hasło „zdobycia dla państwa, względnie narodu polskiego, możliwie największego terenu dla ekspansji, terenu, na którym moglibyśmy pod hasłem „nowej” czy „drugiej” Polski stworzyć nowe, „kolonialne społeczeństwo polskie”.

A oto rezultaty trudu młodej naszej organizacji spotkały się już w szerokich sferach społeczeństwa naszego z żywym uznaniem, z gorącym zrozumieniem, powiem więcej z zapałem i entuzjazmem.

Czy przemyślana głęboko sprawa Angoli, czy zagadnienie kooperacji z Francją na terenie kolonii, czy наконец omówiona na łamach „Pjoniera Kolonialnego” przez d-ra Rozwadowskiego kwestja Kamerunu, — wszystko poruszało do głębi najszersze koła, prasę naszą, nietylko stołeczną ale i prowincjonalną — nakoniec sfery miarodajne — a wreszcie odbijało się echem rozgłoszonym poza granicami Polski.

Z dumą patrzeć może Związek Pjonierów Kolonialnych na rezultaty swej akcji, z radością podkreślić musi zrozumienie, z jakim do poruszanych przezeń spraw odnosi się coraz bardziej całe społeczeństwo, z zadowoleniem może też skonstatować, że śmiało stanowisko jego, wyprowadziło wielkie to i doniosłe dla Polski zagadnienie na teren międzynarodowy, na którym niestety udział Polski w parcelacji kolonialnego dominium świata musi być zdecydowany.

Z radością też musi podchwycić głosy prasy, które jak „Kurier Warszawski”, „Gazeta Warszawska” czy cały szereg pism stołecznych i prowincjonalnych nawiązują społeczeństwo do udziału w akcji dalszej nad uzyskaniem dla Polski kolonii.

Tylko jedno zrobić musimy zastrzeżenie.

Tworzenie Ligi Kolonialnej lub coraz innych Lig, jak to proponują niektóre pisma, jest wobec istnienia Związku Pjonierów Kolonialnych, będącego Sekcją Ligi Morskiej i Rzecznej całkiem zbyteczne i zbędne. Na tym terenie, na którym „Związek Pjonierów Kolonialnych” działa w ramach silnej już a ostatnio bardzo wpływowej i szybko rosnącej „Ligi Morskiej i Rzecznej” jest pole do pracy dla wszystkich, którym idea poruszona przez związek Pjonierów Kolonialnych jest droga, którzy jej doniosłość doceniają, którzy dla niej chcą trudzić się i walczyć.

Organizacja Związku poza propagandą idei, która jak to z ostatnich głosów prasy krajowej i zagranicznej widać, dociera bardzo głęboko i szeroko, ma już przygotowany aparat badania tych terenów, które wchodzi w grę. W sekcji mandatowej, angolskiej, w innych z temi pracami związanych referatach jest możliwość pracy i studjów jaknajpełniejsza. Jeśli się zaś doda, że Związek Pjonierów Kolonialnych pracuje w jaknajściślejszym kontakcie z Naukowym Instytutem Emigracyjnym, posiadającym jedynych fachowców w tej dziedzinie, to jasnym się stanie, że tworzenie czegoś nowego jest niepotrzebne.

Niech całe społeczeństwo, niech wszyscy, których interesuje wielkość i mocarstwowy rozwój Polski staną w szeregach Związku Pjonierów Kolonialnych, a wtedy Ligę Morską i Rzeczną będzie można przemienić bez trudności, jak to jest we Francji, w Ligę Morską i Kolonialną.

I wtedy ideały Związku Pjonierów zostaną zrealizowane.

Ze tak będzie, wierzymy w to zgodnie ze słowami naszej programowej enuncjacji, która takimi kończyła się słowy:

„Z podniesieniem czołem staję do walki i do pracy Związek Pjonierów Kolonialnych. Ni ogrom zadania, ni trudy i przeciwności go nie odstraszą, bo świadom jest o jak wielką dla Polski idzie rzecz.

A otuchy, wiary i zapału dodaje Związkowi przeświadczenie, że nasze prawo do terenów pod ekspansję udowodniłyśmy naszymi uzdolnieniami pionierskimi. Udowodnił to chłop polski, jedyny w swoim rodzaju pionier — niedościgniony, nieporównany pionier, który równie dzielnie z puszciami mroźnej Kanady dał sobie radę, jak bory słonecznej Parany podbić potrafił, który załudził tak samo ławą Wisconsinu rozłogi, jak skwarne obszary Misjonies w Argentynie. Ten chłop, co z Piastowym uporem o szmat ziemi własnej walczyć potrafi, co we wszystkich krajach i we wszystkich częściach świata zdał egzamin swej pionierskiej mocy.

Udowodnił to polski robotnik i rzemieślnik, który na fundamencie swego potu i trudu wznosił po wszystkich ładach gmachy dobrobytu.

Udowodnili to nasi wielcy żeglarze i awanturnicy, którzy, niestety, w obcej służbie, pod obcą banderą nowe podbijali tereny. Czyż bowiem zapomnieć możemy o Janie z Kolna, Krzysztofie Arciszewskim, Maurycym Beniowskim, Strzeleckim, czy Trepce i tylu innych?

Udowodnili to nasi uczeni, którzy, sztandarem wiedzy okryci, drogę podboju ducha polskiego znaczyli po całym świecie. A imion ich przecież legion cały! Od mroźnych tajg Sybiru po skwarne pustyni afrykańskich bezlesia, od bezbrzeży lodowatych mórz biegunowych rejonów po peruwiańskich, czy chilijskich szczytów skały — wszędzie złotemi głoskami ryte są ich imiona.

Drogę za morza mamy utorowaną przez wiedzę naszych uczonych, przez fantazji i męstwa pełne czyny naszych awanturników, przez potężny i krwawy wysiłek naszego pracownika, przez niespożyty hart naszego kolonisty.

Na tę drogę, oświetloną promieniami sławy, okrytą purpurą trudu polskiego wstępuje Związek Pjonierów Kolonialnych. Tą drogą pójdzie do zwycięstwa swej idei.

Za morza więc!”

Wszyscy do szeregu!

K. GŁUCHOWSKI

KOLONJE A EKSPANSJA GOSPODARCZA

Zmienione warunki, polityczne, nowy układ granic a nakoniec fakt doniosły dla naszego życia, że dawny najważniejszy rynek zbytu, jakim była Rosja wraz z jej całym dominium azjatyckim, właściwie dla naszego przemysłu jest na szereg długich lat stracony, zmuszają nasze życie gospodarcze do przeorientowania się, do szukania nowych terenów dla naszej ekspansji gospodarczej.

Równocześnie z eksportem i import musi starać się o zdobywanie przede wszystkim odbiorców w krajach o walucie możliwie niskiej, na terenach na których się je produkuje — a bez pośredników, gdyż zarówno pierwszy jak i drugi wzgląd może mieć doniosły wpływ na nasz bilans handlowy i płatniczy.

Szczęśliwa okoliczność, że odzyskalismy wolną drogę w świat szeroki, przez własny dostęp do morza, rozbudowa naszych portów Gdańska i Gdyni, przez które handel nasz zagraniczny rośnie w sposób gwałtowny z roku na rok, posiadanie własnej floty handlowej i t. p. czynniki ułatwiają nam rzecz prosta bardzo a bardzo możliwość wyboru terenów, otwierając nam szlaki na cały glob ziemski.

To też czas już najwyższy pomyśleć o tem, by dla naszego handlu zagranicznego stworzyć oparcie na terenach kolonialnych, gdzie jak to wiadomo, wszystkie państwa znajdują dla siebie korzystniejszego odbiorcę fabrykatów, oraz dogodnego dostawcę surowców dla przemysłu krajowego.

Związek Pionierów Kolonialnych od samego zarania powstania położył nacisk na gospodarczą stronę zagadnienia kolonialnego i w poszukiwaniu terenów kolonialnych w studiach prowadzonych na tych terenach dużą wagę położył na wartość tych terenów dla gospodarczej ekspansji i wogóle dla życia gospodarczego Polski.

Zarówno Angola, jak kolonie francuskie, jak wreszcie Kamerun, o którego posiadanie bodaj w części Polska powinna wytoczyć pretensje — posiadają właśnie te walory, które dla naszego życia gospodarczego mają doniosłe znaczenie.

Politycznie wszystkie te tereny są w posiadaniu państw nam przyjaznych i bliskich, względnie mają warunki wejścia w orbitę własnej polityki Polski.

Pod względem gospodarczym kraje te gęsto zaludnione są przeto dobrym rynkiem zbytu — a co najważniejsze że produkują one to wszystko, co dziś musimy za drogie pieniądze (wysoka waluta) i przy kosztownym pośrednictwie sprowadzać. Czy to będą takie ważne wprost dla militarnej niezależności surowce, jak kauczuk i bawełna, czy to będzie tytoń, ryż, kawa czy oleje roślinne, czy kosztowne gatunki drzewa, garbniki i środki lekarskie, wszystko to znajdziemy na terenie wymienionych krajów.

To też z uznaniem należy podkre-

ślić, że prasa nasza poczyną się interesować zagadnieniem powyżej poruszonem, jak to widzimy choćby w „Kurjerze Warszawskim” w artykule p. t. „Kolonje w Afryce”.

Uwagi „Kurjera Warszawskiego” godne są żywego aplauzu.

Czas już pomyśleć o własnych faktoriach na wzmiankowanych terenach.

Związek Pionierów Kolonialnych nie tylko o tem myśli, ale są już prowadzone zabiegi wstępne dla zapoczątkowania polskiej faktorii. I na tem miejscu, apelujemy do wszystkich zainteresowanych, by się zechcieli ze Związkiem porozumieć.

Na brzegu morza umacniamy się wspaniale, rezultaty poczyną naszych choćby na przykładzie Gdyni budzą uznanie nawet u obcych narodów morskich, bandera nasza, dociera już stale na Morze Śródziemne, stwórzmy dla niej oparcie na Zachodnim brzegu Afryki, tak by i tam mogła jak najprędzej stać się stałym gościem.

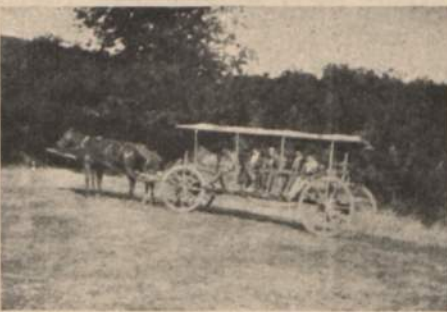
Będzie to jeden dalszy krok do potęgi Ojczyzny, opartej o siłę i niezależność gospodarczą.

Śmiało naprzód.

...SKI

A D A M P O L

Kiedy Ojczyzna nasza padła rozdarta przemocą — w głowach najlepszych Jej synów coraz częściej powstawała myśl, by przez kolonizację wytworzyć silne sklepienie polskie, któreby dla walki o Niepodległość stać się mogło Piemontem.

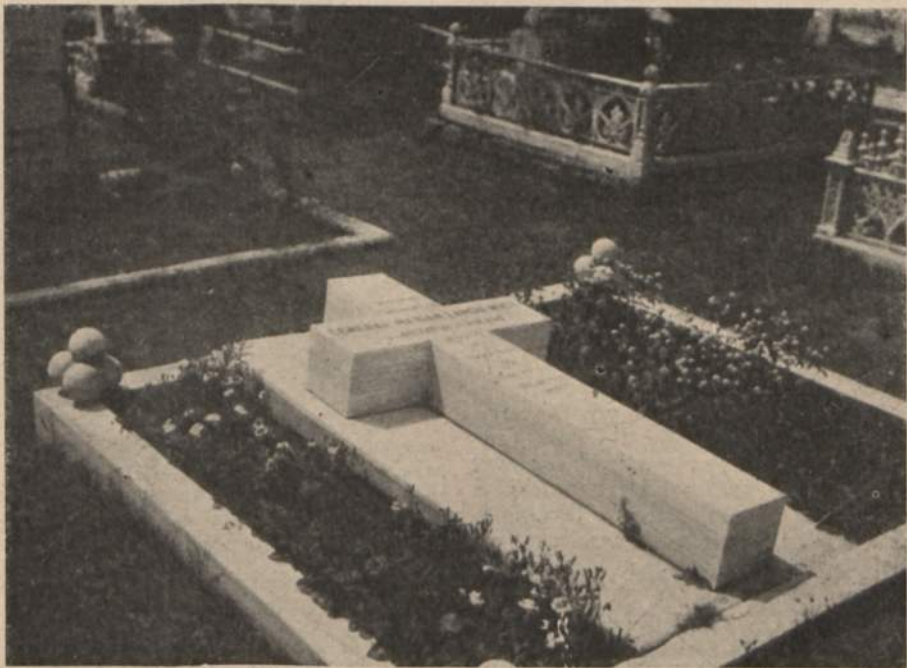


W drodze do Adampola.



Krzyż przydrożny w Adampolu.

Taka była też geneza Adampola założonego przez ks. Adama Czartoryskiego na azjatyckim brzegu Bosforu, opodal od Konstantynopola. Na ziemi przyjaznych Turków, którzy nigdy nie uznali rozbiórów, miał być Adampol nowym ogniskiem Irredenty.



Grób dyktatora Marjana Langiewicza na angielskim cmentarzu w Hajdar Pasza koło Konstantynopola. Fot. P. Mielczarski.



Malownicza dolina rzeki Ivaży, obok polskiej kolonji Apucarany, którą widać w głębi na lewo.

Wypadki potoczyły się inaczej. I oto dziś, 17 klm. od Bosforu na wschód w głąb Anatolji, leży mała wioseczka polska, Adampol, z turecka Połonez Kój, zwana. Ze światem łączy ją przystań Pasza Balceri, a stąd półtorej godziny wodą do Konstantynopola.

Wiosieczka drobna, dosyć biedna, ale schludna, odbija się korzystnie od okolicznych osiedli tureckich, to też zamieniła się, dzięki pięknemu położeniu wśród wydm leśnych, winnic i pól uprawnych, w letnisko, do którego w skwarny czas uciekają mieszkańcy Konstantynopola. Główne to źródło dochodów osady.

Skromna świątynia i szkołka świadczą o przywiązaniu osadników do tradycji i polskości.

I choć tylko 40 rodzin rzuconych zostało na skalisty brzeg Azji, tkwią one tam mocno przy warszłacie pracy.

Jeden więcej dowód siły niespożytej naszego chłopca.

Gł. L.

NASI ZA OCEANEM.



Ogród plebanji w Thomaz Coelho.

MARJUSZ ZARUSKI

Na yachcie „Witeź”

Czwarta podróż żaglowego yachtu „Witeź” w r. 1927 do Łotwy i Szwecji. Nakład Instytutu Wydawniczego Ligi Morskiej i Rzecznej.

Cena zł 1.50.

ZNACZENIE AFRYKI Z PUNKTU WIDZENIA POLSKIEJ EKSPANSJI GOSPODARCZEJ

Wobec licznych zagadnień natury wewnętrzno-organizacyjnej, które absorbowały Polskę od chwili odzyskania niepodległości, nie mogła ona, pomimo niewątpliwych postępów osiągniętych w ostatnich czasach w dziedzinie ekspansji gospodarczej, poświęcić całej swej uwagi i należnych wysiłków sprawie opanowania rynków zagranicznych, mogących być nie tylko doskonałymi rynkami zbytu, lecz również obfitymi i bezpośrednimi źródłami zakupu surowców, niezbędnych dla przemysłu krajowego.

Zważywszy na opóźnienie, z jakim Polska zmuszona jest wstępować na arenę współzawodnictwa ekonomicznego, wskazane jest by działalność w tej dziedzinie skierowana została do krajów najmniej dotychczas eksploatowanych przez konkurencję zagraniczną i przedstawiających z tego powodu najwięcej szans powodzenia.

Afryka Ekwatorialna Francuska oraz Afryka Połudn.-Zachodnia, a w szczególności Kongo Francuskie i Angola zasługują z tego punktu widzenia na wyjątkową uwagę, jako rynki importowo-eksportowe. Rynki te były dotychczas względnie słabo eksploatowane; niemniej rozwój ich przybiera obecnie znaczne rozmiary i wszystkie większe narody europejskie oraz kilka krajów zamorskich dokonywują tam od kilku lat penetracji, cichej, lecz systematycznie wzrastającej. Zupełna nieobecność Polski na tych rynkach jest szkodliwą nie tylko ze względu na to, że kraje te stały się poważnymi dostawcami surowców, niezbędnych dla przemysłu europejskiego, lecz również z tego powodu, że wchodzi tu w grę rynki o wielkiej przyszłości, gdzie szerokie masy tubylców zaczynają w dużej mierze spożywać zagraniczne wyroby przemysłowe.

W krajach, o których mowa, nie istnieją, jak to jest zazwyczaj gdzieindziej, domy handlu hurtowego, które byłyby w stałym kontakcie z Europą, ani też kupcy-

detaliści, z którymi przemysłowcy mogliby wejść w stosunki w drodze korespondencji, bądź też za pośrednictwem komiwojażerów. Podobnie jak w całej Afryce Ekwatorialnej i Zachodniej, handel tych krajów koncentruje się w Faktorjach.

znajduje wszystkie potrzebne mu produkty, jako to tkaniny, obuwie, artykuły spożywcze, lekarstwa, mydło, narzędzia rolnicze, wyroby szklane, papier i t. p.

W tym stanie rzeczy faktorje angielskie, francuskie, holenderskie i t. p. sprzedają



Na płaskowyżu Angoli. „Fazenda” kolonisty.

Europejskie domy handlowe mają zwykle zarządy swe w Paryżu, Marsylii, Londynie, Liverpoolu, Amsterdamie itp. Posiadają w różnych koloniach magazyny sprzedażne (faktorje), niemające nic wspólnego z magazynami europejskimi. Mamy tu na myśli bazy, znajdujące się pod kierownictwem jednego lub dwu europejczyków, w których klient tubylec

nieomal wyłącznie towary wyprodukowane w krajach macierzystych i jeżeli w wyjątkowych wypadkach udaje się innym krajom nieposiadającym własnych faktorji ulokować tam swoje wyroby za pośrednictwem faktorji zagranicznych, to możliwe to jedynie przy bardzo ograniczonych zyskach. Wynika stąd dla naszych wytwórców, pragnących rozwijać skuteczną ekspansję ekonomiczną w tych krajach, niezaprzeczona konieczność głębszego zbadania możliwości utworzenia instytucji tego rodzaju w jednym z najodpowiedniejszych do tego centrów Afryki Ekwatorialnej Francuskiej lub Afryki Południowo-Zachodniej. Wybór mógłby tu paść na port Gentil lub Libreville w Gabonie, na Sao Paulo de Loanda lub na Benguellę w Angoli, t. j. na porty posiadające najlepszą komunikację z wnętrzem kraju.

Dom handlowy polski (faktorja) mógłby być połączony z przedsiębiorstwem przemysłowym lub też przedsiębiorstwem rolnym, jak to jest często w tych krajach. Robotnicy tubylcy, którym, jak to jest tam w zwyczaju, płacone są wynagrodzenia w naturze, byłiby w tych warunkach wraz ze swymi rodzinami pierwszymi stałymi odbiorcami faktorji i najlepszymi propagatorami wyrobów polskich. Wreszcie w Gabonie i w Angoli, obfitujących w lasy, mogłyby być założone tartaki i poważne zakłady przemysłu drzewnego, które zamieniłyby w centra przemysłowe okolice znajdujące się dotychczas w stanie pierwotnego rozwoju. Wymienione kraje zasługują na szczególną uwagę również ze względu na ich naturalne bogactwa rolne, jak to: kakao, kawa, tytoń, bawełna i t. p. Kraje te mogłyby zatrudnić emigrantów polskich i dostarczyć surowców niezbędnych dla



Malowniczy zakątek na płaskowyżu Angoli.

wielu gałęzi przemysłu krajowego. Angoła zasługuje na specjalnie baczna uwagę, jako teren emigracyjny. Kraj ten o powierzchni 1.255.755 km. kw. posiada jedynie 5.000.000 ludności tubylczej i 40.000 białej, w tej liczbie około 30.000 portugalczyków.

Należy mieć również na względzie, że zaludnienie samej metropolii Portugalii nie dosięga 6.000.000 mieszkańców, acz-

kolwiek zważywszy na jej możliwości rozwojowe mogłaby ona wyżywić dwukrotnie większą ludność. Ten stan rzeczy jest wytlomaczeniem nieznacznej emigracji portugalskiej do tej kolonii, oświetla najlepiej znaczenie tego kraju, jako rynku dla polskich rąk roboczych i polskiej ekspansji ekonomicznej we wszystkich jej postaciach.

KAUCZUKOWE JEZDNIE W MIASTACH.

Od dłuższego czasu są czynione wysiłki w kierunku wykorzystania nieznanych dotąd właściwości kauczuku, dostarczanego przez kolonie.

Niedawno poczęto używać kauczuku, jako środka zapelniającego szczeliny między szynami a podkładami kolejowymi. Takie zastosowanie kauczuku zapewnia pociągom miarowy bieg i zezwala na unikanie silniejszych wstrząsów. Obecnie w Anglii starają się budować z kauczuku jezdnie w miastach. W roku 1923 w Londynie powstało towarzystwo „Universal Rubber Paviers Ltd.” z kapitałem 105.000 funtów szterlingów, które rozpoczęło już pracę w poszczególnych miastach angielskich.

ŻALE PRASY FRANCUSKIEJ.

Prasa francuska z ostatnich dni, a szczególnie „le Petit Journal” skarży się, że społeczeństwo francuskie zupełnie nie zdaje sobie sprawy z tych wartości, jakie ma dla Francji posiadanie przez nią olbrzymiego imperjum kolonialnego. „Petit Journal” pisze: o kolonjach nie wiele się mówi w szkołach, propaganda kolonialna prawie że we Francji nie istnieje, cudzoziemiec może mieszkać w Paryżu całe tygodnie i nie wiedzieć zupełnie o tem, że Paryż jest stolicą, a Francja metropolją francuskiego kolosa kolonialnego. Dlaczego kolonie francuskie nie zdobędą się na wzór angielski albo holenderski na wzniesienie w centrum Paryża wielkiego monumentu, świadczącego o potęgę kolonialnej Francji. Monument taki w postaci choćby muzeum kolonialnego wykazywałby nietylko korzyści materialne, jakie otrzymuje Francja z posiadania kolonii, ale wskazywałby również na wielką misję cywilizacyjną w kolonjach i pokazałby światu prawdziwe oblicze wielkiej Francji, którego nie zna dotychczas wielu Francuzów.

ROZWÓJ ROLNICTWA W TOGO.

Francuska administracja dąży usilnie do podniesienia rolnictwa w Togo. Specjalną uwagę zwraca się na uprawę kaka, bawełny i kawy. Na stacji rolniczej w Togo, została utworzona szkoła rolnicza, w której tuziemcy uczą się kulturalnej uprawy. W 1927 roku wydano tuziemcom bezpłatnie na zasiewy 37.000 kg. kawy

PRZEGLĄD KOLONJALNY

STAN GOSPODARCZY AFRYKI POŁUDNIOWEJ.

Stan gospodarczy i finansowy unii południowo-afrykańskiej poczynszy od roku 1927 przedstawia się znakomicie. Przemysł cukrowniczy osiągnął w roku 1927/28 liczbę 300.000 tonn wyprodukowanego cukru; kukurydzy w tym samym czasie zebrano 19 i pół miliona worków. W związku z powyższym, izby handlowe południowo-afrykańskie stwierdzają, że przemysł i handel w Południowej Afryce przybrały w ostatnim czasie bardzo szybkie tempo i że stan taki należy zawdzięczać nowemu systemowi kredytowemu, wprowadzonemu w Unii przez Reserve Bank. System ten polega na wprowadzeniu czeków i weksli w rozrachunkach między handlem hurtowym a detalicznym. Rynki zbytu dla produkcji południowo-afrykańskiej stale się rozszerzają. Przed wojną, cukier z Południowej Afryki eksportowano wyłącznie do Anglii, obecnie większość cukru eksportuje się do Indji brytyjskich. Eksport do Niemiec wzrasta z roku na rok. Francja zakupuje w Unii skóry i wełnę. Włochy utrzymują specjalną linię okrętową „Liberia Triestina”, która ma za zadanie ożywienie stosunków handlowych między niemi, a Unją południowo-afrykańską.

UCHWAŁA FRANCUSKIEJ AKADEMII NAUK KOLONJALNYCH.

Na posiedzeniu w lipcu r. b. Francuska Akademia Nauk Kolonialnych powzięła następującą uchwałę: „należy odrzucić wszelką myśl odstąpienia komukolwiek choćby najmniejszej części francuskiego imperjum kolonialnego, ponieważ akt podobny, byłby niesprawiedliwy względem wysiłków i bohaterstwa francuskich pionierów kolonialnych, którzy zdobyli dla Francji imperjum kolonialne, i równocześnie niebezpieczny dla przyszłej całości imperjum.”

Wobec całkowitego poznania już i zbadań francuskich terenów kolonialnych w Saharze należy przyspieszyć pracę nad przebicciem dróg komunikacyjnych przez Saharę.

Akademja zaleca uwadze zainteresowanych resortów (Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Spraw Zagranicznych i Kolonii) na dorocznej konferencji afrykańskiej problemat rewizji granic międzykolonialnych w Saharze, a to celem lepszego podziału między różnymi posiadłościami kolonialnymi hinterlandu Sahary niezbędnego dla rozwoju tych posiadłości. Należy dążyć do utworzenia Specjalnego Zarządu Kolonialnego dla centralnej Afryki, który będzie miał za zadanie zorganizowanie w myśl powyższych wskazówek tych terenów, oraz przeprowadzenie prac w związku z ich rozwojem demograficznym i ekonomicznym.

BAWEŁNA W GUYANIE HOLENDERSKIEJ.

W rejonie Niekerja (Guyana holenderska) Kompania amerykańska: „Surinaamsehe Katoen Landbouren Handel Mij in Niekerie” założyła pierwsze próbne plan-

tacje bawełny. Próba wypadła znakomicie. Uzyskano bawełnę wyższego gatunku, co dowodzi, że ziemia Guyany nadaje się w zupełności pod uprawę bawełny. Na przeszkodzie stoją tutaj jedynie nieprzychylny warunki meteorologiczne oraz obfita ilość szarańczy. Kapitał kompanji wynosi 300.000 dolarów.

ŚRODEK PRZECIWKO MALARJI.

Wiadomo, że chinina jest cennym środkiem leczniczym przeciwko malarji, jednak w wielu wypadkach chinina nie sprostada całkowitego uzdrowienia chorego. Po kilkuletnich badaniach udało się uczynnym wynaleźć środek nazywany Plasmochiną (alkylamido-6-methoxyhynoline), który niszczy radykalnie bakterje malarji. Odnośne eksperymenty były poczynione na wyspie Jawie. Opis tych eksperymentów podaje gazeta holenderska Geneschkundig lijdsehrift voor Nederlandsch Indie.

AZJA I AUSTRALJA SĄ ZAGROŻONE ŻÓŁTĄ FEBRĄ.

W biuletynie Generalnej Służby Zdrowia Indji holenderskich profesor Hoffman z Hawany i dr. Brug z Velterreden ogłaszają ciekawe szczegóły, dotyczące eksperymentów przeprowadzonych na moskitach, roznoszących żółtą febrę. Prof. Hoffman na Hawanie krzyżował moskity indyjskie z moskitami hawajskimi. Eksperymenty wykazały, że niema żadnej różnicy pomiędzy owadem indyjskim a hawajskim. Z tego faktu prof. Hoffman wyciąga wniosek, że Azji i Australji zagraża wielkie niebezpieczeństwo, gdyby moskity przedostały się na ich terytorjum, co jest zupełnie możliwe przy ciągłym rozwoju handlu światowego.

POTRZEBA MATKA WYNAŁAZKÓW.



Stępa wodna — „monjolo” — najpierwotniejszy młyn pionierski.

i 154.000 kg. kakao, oraz 800 tonn bawełny. Eksport tych produktów w roku 1927 wyniósł:

6314 tonn kakao,
1661 tonn bawełny,
4521 tonn kawy.

Zwyżka eksportu w stosunku do roku 1925 wynosi przeciętnie 35%.

BUDOWA NOWEJ KOLEI W POŁUDNIOWEJ AZJI.

Pomiędzy Laokay i Junnan-Fou zbudowano linię kolejową, która przecina prowincję chińską Junnan i stanowi część składową sieci kolejowej w Indochinach, dochodząc do Tonkinu. Kolej ta ma 16 km. długości i na tej przestrzeni posiada aż 155 tuneli. Krajobraz na całej przestrzeni kolei jest tak wspaniały, że pozazdrościć go mogą najpiękniejsze pejzaże Szwajcarii i Alp francuskich. Kolej ta obok ważnego znaczenia gospodarczego będzie posiadała dla Europejczyków przebywających w Indochinach wielkie atrakcje turystyczne. Koszt kolei wyniósł 156.000.000 franków.

„DZIEŃ KOLONJALNY WE WŁOSZECH.

O tem, jak silnie żyje w umysłach społeczeństwa włoskiego idea posiadania kolonii, świadczy fakt następujący: podczas uroczystości, jakie się niedawno odbywały na całym półwyspie Apenińskim z okazji rocznicy przystąpienia Włoch do wojny europejskiej, obchodzono również święto tak zw. dnia kolonjalnego. W dniu tym wygłoszono cały szereg mów i napisano cały szereg artykułów mających na celu propagandę kolonialną.

NOWY STATUT TANGERU.

17 lipca r. b. został wreszcie parafowany w Paryżu nowy statut dla Tangeru, w obecności przedstawicieli Francji, Hiszpanji, Anglii i Włoch. Nowy statut zmodyfikował nieco statut poprzedni z roku 1923. Główne punkty nowego statutu są następujące: statut z roku 1923 w głównych swych zasadach obowiązuje nadal ze zmianami: 1) Włochy przystępują do ugody w sprawie Tangeru, zawartej w dniu 17 lipca r. b., na warunkach przewidzianych w statucie z roku 1923. 2) Mocarstwa obowiązują się zorganizować

ZŁOTE GODY ZASŁUŻONEGO PIONIERA POLSKIEGO W PARANIE.



Adamowicze z Contendy pod Araucarią w otoczeniu rodziny. W pierwszym rzędzie stoją trzy córki i pięciu synów, w drugim pięć synowych i trzech zięciów.

wać administrację w Tangerze, oraz ustawaodawstwo międzynarodowe i wprowadzić kodeks karny. 3) Mocarstwa zobowiązują się przeprowadzić reorganizację dotychczasowego sądownictwa. 4) Żandarmeria międzynarodowa w Tangerze będzie dowodzona przez oficera hiszpańskiego, któremu do pomocy będzie dodany oficer francuski. Siła liczebna żandarmerji będzie wynosiła 400 ludzi w pierwszym roku, w drugim zaś roku, będzie zredukowana do 250 osób. Koszt utrzymania żandarmerji ponoszą Francja i Hiszpanja. 5) Francja i Hiszpanja zorganizują w Tangerze na swój koszt wojskowe biuro informacyjne, które będzie miało za zadanie strzeżenie bezpieczeństwa granic Tangeru. 6) W Izbie Ustawodawczej Tangeru zasiądzie trzech Włochów i trzech Anglików. Ilość vice-prezesów Izby zwiększa się do czterech, z których

jeden musi być Włochem. 7) Jednym z wyższych urzędników sądowych w Tangerze będzie Włoch. 8) Włochy mają prawo przydzielić do swego konsulatu w Algierze oficera, który będzie baczył nad wykonaniem powyższych klauzul. 9) W razie potrzeby, marynarka włoska będzie powołana na równi z marynarką angielską do zwalczania kontrabandy wojennej w Tangerze. 10) Zasada równości ekonomicznej będzie zastosowana w stosunku do przedsiębiorstw i robotników włoskich, znajdujących się w Tangerze.

Z powyższego wynika, że Włochy zupełnie niespodziewanie zyskały najbardziej na układzie w kwestji Tangeru. Kolonialna prasa francuska twierdzi, że układ jest tylko prowizoryczny i stanowi jeden z etapów, na drodze do definitywnego uregulowania kwestji Tangeru.

WSRÓD NOWYCH KSIĄZEK.

Dr. H. Gravellat et dr. A. Vallet—Guide Medical pour l'Afrique Tropicale. — Księgarnia B. Henry 38 Rue du Commerce, Cherbourg, 318 stron.

O. Louvers et I. Grenade: Codes et lois du Congo Belge. Księgarnia Weissenbruch 49, rue du Poinson Bruxelles, 2095 stron.

Dr. Wiktor Rosiński: La Pologne et la Mer Baltique. Paryż 123 Boulevard St. Germain. Księgarnia Gebethner i Wolff, 250 stron.

Annuaire des Entreprises coloniales. Administration 17 Rue d'Anjou. Paryż, 918 stron—cena 30 franków, w Polsce 40. Książka zawiera adresy wszystkich firm, przedsiębiorstw handlowych i fabryk w kolonjach francuskich, oraz banków i ma na celu poczynienie ułatwień, przy nawiązywaniu stosunków handlowych z kolonjami.

Pernot Maurice: L'Inquietude de l'Orient. Sur la route de l'Inde. — Księgarnia Hachette, 79 Brd Saint Germain, Paryż 1927 r. 254 str. 12 fr. 50 cent.

Encyclopedie par l'Image. Les colonies françaises. Księgarnia Hachette, 79 Brd Saint Germain, Paryż. 64 str.

Albert Duchène: La politique coloniale de la France. Le Ministère des Colonies depuis Richelieu. Księgarnia Payot, 106 Brd Saint Germain. Paryż. 36 fr.

CHARGEURS RÉUNIS

Francuskie Towarzystwo Okrętowe

PIERWSZA BEZPOŚREDNIA KOMUNIKACJA TOWAROWA GDYNIA-AMERYKA POŁUDNIOWA

(Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires)

ODJAZD Z GDYNI

Nazwy okrętów	G d y n i a
S/S Krakus	9 września
„ Światowid	21 października
„ Krakus	9 grudnia
„ Światowid	20 stycznia
„ Krakus	10 marca
„ Światowid	20 kwietnia

W sprawie transportów i frachtów morskich wszelkich informacji udzielają:

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

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

902-79—IX-XII

Oczyj Malajki

NO W E L A

Tak — zaczął swe opowiadanie chorąży Laskowski — miała cudne złote oczy, których blask zaćmiewał słońce. W nocy oczy te jarzyły się jak dwa małe węgle i przysiągłbyś, iż przy ich świetle można by czytać książkę.

Urwał. Siedzieliśmy w schronie, umieszczonym w zboczu odwiecznej drogi rzymskiej, przecinającej Szampanię z zachodu na wschód. Przerwy między jednym alarmem a drugim skracaliśmy sobie opowiadaniem przygód, popijając obficie grzane wino. Laskowski — królewiak z pod Kalisza, którego kiedyś żądza przygód, a może i inne przyczyny, zagnały do francuskiej Legji Cudzoziemskiej, służył teraz jako chorąży w 1-y pułku strzelców polskich. Ogólnie lubiany za swą odwagę, poczucie obowiązku i dzielność, był nieocenionym towarzyszem, a jakkolwiek smutny i ponury z usposobienia, potrafił być niekiedy niezrównanym naratorem przygód i podróży. To też słysząc ten początek, skwapliwie napełniłem kubki i zamieniwszy się cały w słuch, oczekiwałem dalszego ciągu obiecującej opowieści.

Było to w roku 1912, — prawil chorąży. — Jako starszy szeregowiec dowodziłem wówczas posterunkiem wojskowym w głębi Tonkinu. Posterunek mój, położony o 200 km. od najbliższej osady europejskiej, wśród dzikiej dżungli, miał na celu pilnowanie brzegów wielkiej rzeki, stanowiącej jedyną arterję komunikacyjną w tym kraju, a dlatego właśnie rojącej się od piratów i rozbójników chińskich, malajskich, annamickich i innych. Mój poprzednik, kapral piechoty kolonialnej, został właśnie zamordowany przez bandę dzikich malajów, to też dowództwo odcinka wpadło natychmiast na pomysł, wysłania tam polaka, w myśl utartego we francuskich wojskach pojęcia, iż gdzie Niemca, belga, włocha, a nawet francuza wezmą djabli, tam z pewnością polak da sobie radę. Pewnego pięknego poranku siadłem więc wraz z sześcioma strzelcami annamickimi do wielkiej szalupy parowej i po dwóch dniach stosunkowo spokojnej podróży wylądowałem na miejscu przeznaczenia.

Życie na posterunku do rozkosznych nie należało. Jednakowo schodziły dnie, tygodnie, miesiące. Człowiek dzielił swój

czas między walkę z piratami, patrole, polowania, sen i posiłek. Innych zajęć nie było. Raz na tydzień przejeżdżała służbowa kanonierka, przywożąc nam żywność i pocztę.

Pewnego dnia, bezpośrednio po odjeździe kanonierki, która zostawiwszy nam świeży zapas amunicji i żywności, odpłynęła w dół rzeki, wysłałem dwóch z spośród moich ludzi po zapas drzewa do lasu, sam zaś zabrałem się do czytania paryskich gazet z przed trzech miesięcy. Natrafiłem na wzmiankę o odsłonięciu pomnika Jagiełły w Krakowie, wbrew protestom rządu niemieckiego; pisma francuskie przedrukowały tę wiadomość widocznie na złość Niemcom, mnie jednakże wydała się ona jawnym dowodem sympatji francuskich dla Polski. Gdy

tak siedział zajęty patryotycznymi myślami, usłyszałem nagle krzyk od strony rzeki, w chwilę później zaś strzał. Wybiegłem z blokhausu po to tylko, aby natknąć się na ciało zamordowanego wartownika. W mgnieniu oka poznałem, co się święci. Zwołałem trzech pozostałych strzelców i zabarykadowałem się w blokhausie. Był najwyższy czas. Banda półdzikich malajów otaczała nas ze wszystkich stron. Kule zaczęły się sypać jak grad, szczęściem jednak bierwiona blokhausu wstrzymywały ich napór. Chwyciliśmy za broń i rozpoczęliśmy gorący ogień do napastników. Po dwugodzinnej walce, dwudziestu kilku padło, drugie tyle wilo się z bólu na ziemi. Ale nagłość napadu pozabawiła mnie połowy mojej załogi, podczas gdy piratów było z górą pięciuset.



— Było to w roku 1912 — prawil chorąży...

Ufni w powodzenie, gdyż świeży odjazd kanonierki i śmierć moich trzech żołnierzy, wykluczały możliwość jakiegokolwiek odsieczy, szturmowali zawzięcie, nie bacząc na nasz morderczy ogień. Zaczęły omdlewać nam ramiona, a luły karabinów parzyły bezlitośnie dłonie. Jeden z tyraljerów trafiony w czoło kulą, która przeszła przez otwór strzelnicy, ciężko ranny powalił się na ziemię.

Wkrótce ogień nasz znacznie osłabł. Natomiast coraz głośniejsze krzyki nieprzyjaciół wskazywały, że zamierzają oni przystąpić do szturmu. Jednocześnie malajczycy gorejącymi strzałami usiłowali podpalić nasz blokhauz. Musiałem odkomenderować jednego z żołnierzy do gaszenia ognia, przez co obrona straciła jeszcze bardziej na sile. Ja strzelałem, a drugi tyraljer ładował i podawał mi broń. W niespełna kwadrans, postrzelony został żołnierz zajęty gaszeniem ognia. Śwąd palonych liści z poszycia dachu, oraz gorąco od tlejących się belek stały się nieznosne. Teraz ranny tyraljer nabijał broń, a my we dwojkę strzelaliśmy, starając się mierzyć jaknajlepiej. Wreszcie banda wzięta noże w zęby i ruszyła do ataku. Zdawało mi się, że wszystko już stracone, więc postanowiłem tylko drogo sprzedać życie. Wtem od strony rzeki zażgrzmiał wystrzał działowy, między zaroślami pokazała się biała smuga dymu, a odłamki szrapnela zaszumiły w listowiu ponad głowami zbójów. Padł drugi strzał; dziko wyjąc ze strachu, rozpierzchła się banda na wszystkie strony, my zaś, nie zwracając uwagi na gwizdzące wśród gałęzi kule, pobiegliśmy ku rzece. Na spienionej przyborem wiosennym fali, kołysała się dumnie pękata kanonierka z powiewającą u rufy trójkolorową chorągwią, a kilku marynarzy obsługiwało pokładową armatkę, która pocisk z pociskiem słała śladem żółtych nastupników.

Ocalenie zawdzięczaliśmy jednemu z moich żołnierzy, który acz martwy, spełnił jeszcze z za grobu swą powinność. Gdy rozbójnicy napadli zniemacka na tych dwóch ludzi, których wysłałem do lasu, ci ostatni nie mogli się nawet bronić. Objuczeni drzewem, zapóźno chwycili za oręż, to też w mgnieniu oka zostali zakłuci, a następnie zawleczeni nad rzekę i rzuceni do wody. Ciało jednego stało się zapewne pastwą aligatorów, drugi zabity jednak, popłynął z prądem w dół rzeki i dogonił kanonierkę przy następnym posterunku, położonym z górą o 15 km. od mego blokhauzu. Oficerowie jedli właśnie śniadanie na pokładzie, gdy warta wyłowiła z rzeki trupa w mundurze wojskowym. Zawezwany sierżant-poczmistrz poznał w nim żołnierza z mojej załogi, to też po stwierdzeniu, że topielec ma poderżnięte gardło, zrozumiano natychmiast, iż dzieje się coś niezwykłego. Wnet zatrąbiono na alarm i w niespełna pięć kwadransów, kanonierka stanęła na miejscu walki, akurat w porę, by nam uratować życie.

We dwa dni później, kompania piechoty marynarki wylądowała przy posterunku i wlokąc za sobą dwa małe działka, ruszyła w głąb dżungli. Uważałem sobie za punkt honoru przyłączyć się do tej ekspedycji karnej, dowodzący zaś nią kapitan chętnie się na to zgodził, wiedząc, że będzie miał we mnie wytrawnego przewodnika. Po trzech uciążliwych etapach, syjąc szczerze srebrną monetą wśród tubylców, wytropiliśmy nareszcie schronisko piratów. Pomijam szczegóły walki. Dość powiedzieć, że kompania piechoty i przydzielony do niej pluton annamitów, otoczyły z trzech stron wioskę malajską, (czwartą stronę stanowiła niedostępna

skała) poczem zagrały armatki i zażgrzotały karabiny. Po godzinie cała wieś stała się pastwą płomieni, wśród których uwijali się żołnierze z zakrwawionymi bagnetami. Wpadłem na próg jednej z chat. W mroku dojrzałem uzbrojoną rękę, wyciągniętą w stronę mej piersi. Pchnąłem prawie naosłep i poczułem, że bagnet ugrzązł w czemś miękkim; jakieś ciało usunęło się na ziemię, pociągając mnie swym ciężarem. Wyrwałem bagnet i skierowałem się ku wyjściu, gdy wtem stanąłem, jak wryty. W ciemności świeciła para oczu, jasnych jak rozżarzone węgle. W blasku tych oczu widać było krzywy malajski sztylet godzący we mnie. Instyntywnie zastawiłem się bagnetem, na którego ostrzu odbił się znów blask tych niezwykłych oczu. W tej chwili zajęło się poszycie chaty i krwawa łuna wtargnęła do wnętrza. W jej świetle zobaczyłem półnągą malajkę z nożem w rękę, stojącą niewzruszenie o pół cala od mego bagnetu. Oprzytomniałem: silnym uderzeniem luły wytrąciłem jej nóż z ręki, następnie chwyciłem ją w pół i wyniosłem z płonącej chaty. Ukąsiła mnie w ramię. Dałem jej za to szturchańca, który odebrał jej widocznie chęć do dalszego oporu. Zawlokłem ją tam pod straż kucharza kompanji.

W drodze powrotnej uważała się już za mą prywatną własność. Widać było to dla tej wschodniej natury rzeczą całkiem naturalną, że musi stać się niewolnicą wojownika, który ją zdobył, uśmiercić w przódzy jej ojca czy też brata. Bez szemrania niosła mój plecak i moje torby, nie odpowiadając na drwinki innych żołnierzy.

Pozostawszy na posterunku, z ośmioma tym razem annamitami, nakazałem jej natychmiast urządzenie gospodarstwa domowego. Wzięła się do tego skwapliwie, a ponieważ mówiła trochę po angielsku, (widocznie ojciec jej zajmował się kontrabandą), ja zaś niezgorzej papiłem miejscowym dialektem, więc porozumieliśmy się doskonale. Wieczorem moja kosooka gospodyni, wypłuskawszy się w rzece, ułożyła maty dla żołnierzy, poczem niespostrzeżenie wpełzała do izdebki, służącej mi za sypialnię. Cóż robić: wschód ma swoje prawa i biada temu, kto się im sprzeciwia.

Odtąd zaczęły się długie miesiące naszej szczęśliwej miłości. Dziewczyna stała się najidealniejszą towarzyszką. Czytała, pieczętowała i lubieżna jak kotka, potrafiła przywiązać mnie całkowicie do siebie.

Przerwał na chwilę, ja zaś nastawiłem świeżą porcję grzanego wina i napełniłem kubki.

Mijały lata — ciągnął dalej Laskowski — zostałem kapralem, brałem udział w różnych wyprawach i ekspedycjach, byłem w Saigonie, w Kambodży, w kraju żółtej febrzy. Moja towarzyszką wszędzie wiernie dążyła za mną, wszędzie była mi żoną, kochanką, gospodynią, dzieckiem i matką jednocześnie. Nie rozstawaliśmy się nigdy na czas dłuższy, a każda, choćby tylko kilkudniowa rozłąka, potęgowała tylko naszą miłość. W pułku nazywano nas przykładnym małżeństwem. Oficerowie patrzyli na to z pobłażaniem, tembardziej, że służbę pełniłem nader sumiennie, nie zaniedbując dla miłości obowiązków wojskowych. Koledzy, z początku śmieli się ze mnie, potem przeklinali, potem zazdrościli, a w końcu dali spokój.

Nadszedł rok 1914. W maju wysłano nas w góry dla wylapania jakichś tam bandytów chińskich. Gdy wróciliśmy, telegraf przyniósł już był wiadomość o wielkiej wojnie. Ogłoszono mobilizację

armji i floty. We wrześniu przybył stary transportowiec „Vinh-Long” i zaczęto nas ładować nań jak stado baranów. Bataljon Legji Cudzoziemskiej, bataljon strzelców, 2 baterje artylerji kolonjalnej, kompanja piechoty marynarki, oraz cała masa zmobilizowanych cywilów — wszystko to pchało się na okręt. Myślałem ze strachem o niebezpieczeństwie takiej podróży, gdy wtem uprzytomniłem sobie, iż przecież będę musiał także pożegnać moją Kongai, moją ukochaną malajkę. Do tej pory nie przyszło mi to nawet do głowy, gdyż towarzyszyła mi we wszystkich wyprawach; teraz jednak należało się z nią rozstać. Nie pozwolono by nigdy na to, abym ją zabrał ze sobą, a zresztą cóż uczyniłbym we Francji z tą żółtą dziewczyną? Stanąłem wobec trudnego zadania.

Teraz on nalał wina i wypił duszkiem cały kubek, jakby nabierając odwagi. Ja zaś wyrzuciłem na chwilę do okopu, sprawdziłem posterunki, poczem powróciwszy, poprawiłem lampę i chciwie słuchałem dalej.

— Otóż to właśnie — mówił jakby z wzrastającą trudnością — miała logikę dziecka i nic sobie wyperśwadować nie dała. Powiedziała, że będzie mi towarzyszyć do kraju białych ludzi i nie uleknę się wielkiej wojny. — „Ależ dziewczyno — odrzekłem — przecież to nie taka wojna, jak tutaj; tam miliony białych i kolorowych będą zabijały się wszelkimi ulepszonemi sposobami.” — „Więc tembardziej powinienam być przy tobie w chwilach niebezpieczeństwa” — było jej odpowiedzią. Rozgniewałem się; zacząłem jej wymyślać od upartych dzieci. Przecież wojna (któż z nas tak nie myślał) potrwa najwyżej trzy do pięciu miesięcy, co z podróżą wyniesie niespełna rok. Potem znów wrócę do mej małej Kongai, bo przecież bez niej żyć nie mogę. Nadała się. — „Ja mam rok żyć tu bez ciebie — krzyknęła — wiesz dobrze, że to niemożliwe; prędzej umrę z żalosci i tęsknoty. Ale ty pocieszysz się prędko w objęciach białych kobiet.” — „Uspokój się mała — odparłem, siląc się na uśmiech — nie masz co być zazdrosną o białe kobiety. One nie potrafią dać tego szczęścia, co ty.

Urwał na chwilę. Oczy mu rozgorzały, a ręka sięgnęła po świeży kubek.

— Co tu gadać — machnął dłonią — statek odszedł w początkach października, a pożegnania naszego nikt nie jest zdolny opisać. Na dzień przed odjazdem straciłem ją jednak z oczu, skonsygnowano nas bowiem na pokładzie. Liczyłem, że w chwili odjazdu zobaczę ma Kongai na bulwarze portowym, w tłumie różnokolorowym i różnokolorowym, krzyczącym, wyjącym i machającym chustkami ku parowcowi; tymczasem zawiodłem się srodze. Byłem niespokojny, co się z nią też stać mogło.

Tymczasem „Vinh-Long” wyszedł na pełne morze i z konieczności musiałem się zająć służbą. Istne piekło panowało nad pokładem, w t. zw. baterji „Annami-ci, marynarze, legjonisci, muły, armaty — wszystko to stłoczyło się na stosunkowo niewielkiej przestrzeni. Włosy stawały mi dębem na myśl, co będzie gdy napaśnie nas jakiś okręt niemiecki. A właśnie doszła nas wiadomość, że krążownik „Emden” zatopił w porcie Poulo-Pinang krążownik rosyjski „Zemczug”, korzystając z tego, iż oficerowie tego statku zaniedbali swych obowiązków, oraz mały torpedowiec francuski „Mousquet”, który z podziwu godną odwagą rzucił się na prze-

ciwnika i zginął w nierównej walce. Dopiero w drugim tygodniu podróży nastąpiło pewne uspokojenie; mogłem tedy wylegiwać się dowoli na pokładzie, do którego dostęp wzbroniony był kolorowym szeregowcom.

Któż zdoła opisać piękność nocy podzwrotnikowych na oceanie Indyjskim. Niebo i woda tworzą jedną ciemnogrąnatową zasłonę, mrugającą miliardami gwiazd i grającą szeregiem świateł i cieni. W nocy takie kładłem się chętnie w jednej z szalup okrętowych i wpatrzony w niebo, korzystałem z samotności, aby marzyć o mem minionem szczęściu. Mimo, że rozum starał się dowieść, iż najwyższy czas już był rozstać się z dziką malajką, z którą przecież nie mogłem wiązać mego losu, mimo całą kunsztowną logikę cywilizowanego człowieka, dowodzącą, że dobrze się stało, iż nareszcie jestem wolny, zerwawszy krępujące mnie więzy, mogące stać się przeszkodą do dalszej kariery, mimo różnych innych podobnych myśli, — nie byłem w stanie oprzeć się tęsknocie za moją Kongai. Leżąc na dnie zawieszanej wysoko nad pomostem szalupy, śniłem o złotych oczach mej boginki. I zdawało mi się wtedy, że dwie gwiazdy lśniąca na firmamencie, to złote oczy, które mrugają na mnie znacząco. Wilem się wtedy pełen tęsknoty i bólu, żalując, żem jej nie wziął ze sobą.

Przelknął znów kubek wina, wstał i mówił krótkimi, gorączkowymi słowami:

— Na wodach Bengalji nawiedził nas cyklon. Nie taki zwykły, jakim straszą podróżujące Angielki. Nie, cyklon to był potężny, jak duch zniszczenia i śmierci. Mimo środków ostrożności, zastosowanych przez kapitana, huragan uderzył w nas około ósmej wieczór, zneutralizował zupełnie działalność maszyny i otdał jak piłkę dziecinną rzucił i miotał po wściekłych falach oceanu. „Vinh-Long” piszczał, zgrzytał i dygotał całym swem przeladowanym cielskiem, w którego głębi wyło ze strachu kilkuset annamitów i drugie tyle białych. Podoficerowie i oficerowie z rewolwerami w ręku stali na schodach, wiodących do szczelnie zamkniętych luków. Biedne muły i konie wpadły w isny szal, wierzgając i gryząc się między sobą; skrupowano je powrozami. Kołysanie było tak straszne, że jedna z armat, aczkolwiek umocowana, osunęła się wzdłuż ściany i zmiażdżyła ramię żołnierzowi. Krzyk rannego zmieszał się z krzykami chorych, kwikiem zwierząt i trzeszczeniem okrętu. Około 10-ej, nie mogąc już wytrzymać w tem piekle, wśród atmosfery pełnej wymiotów, krwi, psujących się produktów i wyziewów półtora tysiąca piersi, uprosiłem jednego z oficerów, aby wypuścił mnie z baterji. Po długim błędzeniu, rzucany jak piłka o ściany, z głową rozbita o belkę, natrafiłem wreszcie na boczny trap. Jakimś cudem wyostałem się na dolny pokład i trzymając się napotykanych po drodze przedmiotów, srodze schlustany wodą, zawlokłem się na rufę. Tam oczom moim przedstawił się obraz cudny w swej przepięknej grozie. Olbrzymie kilkupiętrowe fale waliły na statek, który miotał się jakby w obłądnym tańcu. Chwilami maszty dotykały wody i lęk mnie ogarniał, że fala wpadnie do komina i wywoła wybuch kotłów. Potem znów wskakiwałem na grzbiet takiej ściany wodnej, widnokrąg opadał gdzieś w tajemniczą głębię i okręt wyniesiony na samotną wyż, zdał się być łupiną, którą ręka fatalności po to tylko tam wywlokła, aby ją za chwilę w wirach morskiego odmetu roztrzaskać na miazgę. I łupina spadała w huczące piany, góry wodne stawały dęba po obu

jej stronach, czarny jak smoła widnokrąg rwał ku górze, jakby śpieszył gdzieś pchany niewidzialną siłą. Niebotyczne fale piętrzyły się nad nami, brzęgi ich omiały to tył, to przód okrętu, woda zmywała pokład, szumiąc we wgłębieniach i między zabudowaniami, porywając to, czego jeszcze do tej pory porwać nie była w stanie. Statek zdał się walczyć ostatnimi siłami. Wycie wiatru tłumiło gwizdki oficerów i żałośliwe dźwięki syreny. W pewnej chwili „Vinh-Long” pochylił się, olbrzymia fala lunęła przez pokład i okręt zastygł nieruchomo, leżąc na lewej burcie.

— Tonie! Tonie! Ratunku! — rozległy się dzikie głosy. Gruchnął strzał rewolwerowy, poczem nastąpiła jeszcze straszniejsza od krzyków cisza. Uczepiłem się jakiejś sztaby żelaznej i zawisłem pionowo nad rozszalałym żywiołem. W tej chwili nieludzkie wrzaski buchnęły znów pod pokładem. Ale druga fala, litościwsza podniosła okręt. Sroby przestały wybijać takt w powietrzu i „Vinh-Long” powoli i majestatycznie zaczął się prostować.

Naraz coś uczepiło się mego ramienia. Drgnąłem wiedziony przecuciem. W ciemności dojrzałem parę gorejących oczu i jednocześnie prawie zamknąłem ramiona, oplatając niemi smukłą kibić mej Kongai. Skąd, jakim cudem wzięła się na okręcie, gdzie była i co robiła do tej pory, jak udało jej się przezwyciężyć wszelkie trudności, aby podążyć za mną, — pozostało po dziś dzień trapiącą mnie zagadką.

Wtedy jednak wiedziałem tylko jedno: że tułę do piersi ukochaną kobietę. Ale w chwilę później, złość mnie ogarnęła na tę fatalność losu, która, wyzwoleńcy mnie raz z wielkim trudem z objęć kosookiej dziewczyny, pchała mnie teraz do niej z powrotem. Postanowiłem być surowy. Wciągnąłem ją pod prostek, gdzie było nieco zaciszniej i, krzycząc prosto w ucho, zacząłem łajać za samowolę.

Widziałem po jej oczach, że się zlekła, że złość moja była dla niej niezrozumiała. Tembardziej starałem się być stanowczy i szorstki, jakby broniąc się przed tą nawałą tkliwości, co rozszalała me serce. Odrzekła coś, ale dobiegł mnie tylko, wśród wycia wichru, jej stłumiony szept. Zrozumiałem me imię „Sta” (całego słowiańskiego imienia nie nauczyła się nigdy wymawiać), poczem wyrwawszy mi się, podążyła ku luce. Widziałem, jak ukłękła na obramowaniu i siłowała się z miedzianą rączką zamkniętych drzwiczek. Okręt, natrafiwszy jakby na spokojniejszą strefę wodną, kołysał się znacznie mniej, to też nie kwapiłem się z pomocą, pragnąc aż do końca zachować autorytet obrażonego w swej godności pana i władcy. Nagle dziewczyna z dzikim krzykiem przywarła do drzwiczek luku. Spojrzałem i skamieniałem ze strachu i grozy. Olbrzymia, czarna jak noc, fala, obramiona białym grzebieniem piany, piętrzyła się wprost nad statkiem. Jeszcze chwila i runęła na pokład, drugocząc wszystkie na swej drodze. Skoczyłem, jak oszalała naprzód. Ale zmyły, oslepiiony, zduszony, popłynąłem wprost w przeciwnym kierunku. Kurczowo uczepiłem się jakiejś liny. Uczulem nieznośny ból w boku i w nodze. Za moment, zdało mi się, iż bujam gdzieś wysoko w przestrzeni, poczem ciężko grzmotnąłem o pokład. Zdradziecka fala minęła już była okręt i tylko zdała widać było na ciemnym tle nocy jej śnieżno-biały grzebień, pośród któ-



W ciemności świeciła para oczu, jasnych jak rozżarzone węgle...

rego patrzyła na mnie z niemym wyrazem bólu, trwogi i zawodu para szeroko otwartych oczu.

Wypił resztę wina i kończył zachrypniętym głosem. — Zemdlałem, bodaj że pierwszy raz w życiu. Marynarze znaleźli mnie uczeponego okrętowego wentylatora i zanieśli do lazaretu. Miałem złamane żebro i zwichniętą nogę. Gdy wplynęliśmy do cieśniny „Bab-el-Mandeb” — co znaczy po arabsku „Wrota łoża” — ciało moje było już względnie zdrowe. Cierpienia fizyczne ustąpiły, moralne jednak wzmogły się jeszcze. Teraz dopiero uświadomiłem sobie jasno, czem była dla mnie ta kobieta i czem będzie życie bez niej. Koledzy moi, odzyskawszy wprędce po burzy równowagę umysłową, wpadli wdoskonale humor i kilkakrotnie starali się wciągnąć mnie do swego swawolnego grona. Ponieważ stale odmawiałem, utarło się wśród nich pojęcie, że płacząc za pozostawioną w Tonkinie dziewczyną. Głupcy, nie wiedzieli, jak głęboką może być boleść ludzka.

Reszta podróży przeszła względnie spokojnie. Jedynie na morzu Śródziemnym mieliśmy kilka alarmów, skończyło się jednak na strachu. Wyszadzono nas w Marsylii, poczem mój bataljon ruszył do Lyonu, a stamtąd na front.

Gdy zaczęto formować polską armję we Francji, zgłosiłem się do naszych szeregów. Dowódca pułku niechętnie pozbył się wzorowego sierżanta, jakim byłem, ale teraz, dzięki Bogu, jestem z wami i wiem, że jeśli padnę, to pod swoim, a nie obcym, sztandarem. Zawsze to lżej umierać za własną ojczyznę.

Wyszliśmy do okopu. Owinięty w płaszcz, w żelaznym hełmie na głowie, stojący przy schronie wartownik, wyglądał jak rzymski gladiator, pilnujący drogi, którą przejeżdżał będzie Cezar. Przed nami pierwsza linja okopów płonęła bezustannem światłem tysiąca rakiet, czyniąc wrażenie jakiejś cudownej ferji. Tu i owdzie stukał karabin maszynowy, przypominając rechotanie żab nad rzeką. Czasem pocisk działowy, gwizdząc w przestworzach, pędził w dal, poczem słaby huk wybuchu dochodził naszych uszu. I gdyby nie mieniące się w świetle rakiet, białe linje pokręconych i naszpikowanych drutami okopów, oraz księżycowy pejzaż poroanego kulami cmenarzyska, — możnaby przysiąc, że wszystko to jest tylko jakąś czarowną pantomimą, z rodzaju

tych, jakie ogląda się w paryskim teatrze Châtelet.

— Patrz — rzekł nagle Laskowski — czy to nie jest piękne? A w przekonaniu, że walczy się za dobrą sprawę, cóż ładniejszego nad życie i śmierć żołnierza? Zamilkł. Słaby odbłask pełzał po niebie w okolicy Reims. To płonęła historyczna katedra, budowana usilną a mozolną pracą tysięcy ludzi przez całe setki lat, a obecnie zburzona w ciągu kilku dni przez germańskiego najeźdźcę, chępiącego się swą kulturą i cywilizacją.

Poczułem, jak stojący obok mnie chorąży zadrżał. Spojrzałem i skamieniałem: na ciemnym tle horyzontu, wyrastającego z kredowych okopów, świeciły jak dwa gorejące węgle, wielkie złote oczy!

Gwizdnął pocisk i pękł gdzieś w pobliżu. Oczy znikły, natomiast posłyszałem

szum skrzydeł i krzyk, który zmroził mi krew w żyłach. Wartownik, widząc me przerażenie, uspokoił mnie w trochę ironiczny sposób: — „To tylko sowa, panie adjutancie, siaduje tu co noc w drutach; ona człowiekowi krzywdy nie robi, a chyba pan adjutant nie zajac”. Otrzeźwiałem. Szarpnąłem Laskowskiego za rękaw i ruszyliśmy dalej na inspekcję linii.

Chorąży Laskowski poległ w dwa tygodnie później, zdobywając na czele swych strzelców redukę niemiecką, położoną na stoku Góry Hełmowej. Przyniesiono mi jego papiery. Nie znalazłem w nich nic ciekawego. Byłem zawiedziony: spodziewałem się jakiejś pamiątki lub fotografii. Zapomniałem, że fotografowie nie chodzą po dżunglach.

ZNAMIENNY GŁOS Z ZA OCEANU

W Paranie żyje człowiek, któremu Parana zawdzięcza swoje polskie osadnictwo, który skierował tam pierwszych Polaków, a najlepszym był im bratem i opiekunem, — żyje Ojciec kolonizacji polskiej w krainie pinjorów, Edmund Sebastjan Saporski.

Dużo wielkich mężów „opatrznościowych” opiekunów naszej emigracji nawet o nim nie wie, skromny to bowiem i cichy człowiek.

Ale kto go zna, kto z nim miał możliwość pogwarzyć, ten wie, jakie gorące, jak bardzo polskie w nim bije serce, jak głębokiego i twardego pioniera kolonialnego w nim posiada Polska. Nowa Polska kolonialna była temu skromnemu

Ślązakowi ideałem wtedy, kiedy u nas o tem nikomu się niemal nie marzyło.

To też cennym jest dla Związku Pionierów Kolonialnych serdeczny list Jego, który z dalekich stron do nas zawitał, tem cenniejszym, że zawiera uznanie dla naszej akcji kolonialnej, dla koncepcji Angoli, że zawiera gorące życzenia powodzenia i rady, z których nie omieszkamy skorzystać.

Znamienny ten głos z za Oceanu witamy z radością, śląc ze swej strony życzenia jego autorowi długich lat i spełnienia rojeń i snów o Polsce Kolonialnej, choć nie Jego zbudowanej, może być, rękoma.

K. G.

KRONIKA ZWIĄZKU

Dnia 18 sierpnia odbyło się zebranie w lokalu „Morza”, na którym p. Głuchowski oznaczył swój wyjazd do Angoli na początek października. Do tego czasu zostaną ukończone przygotowania do drogi.

Na tem samym zebraniu poruszono sprawę walnego zebrania Ligi Morskiej i Rzecznej. Wyboru delegatów na to zebranie postanowiono dokonać na zebraniu Zarządu.

W związku z przyszłoroczną wystawą w Poznaniu p. Stanisław Hessel, zamieszkały w Iraty, w Paranie, zwrócił się do Związku z prośbą o współpracę w wy-

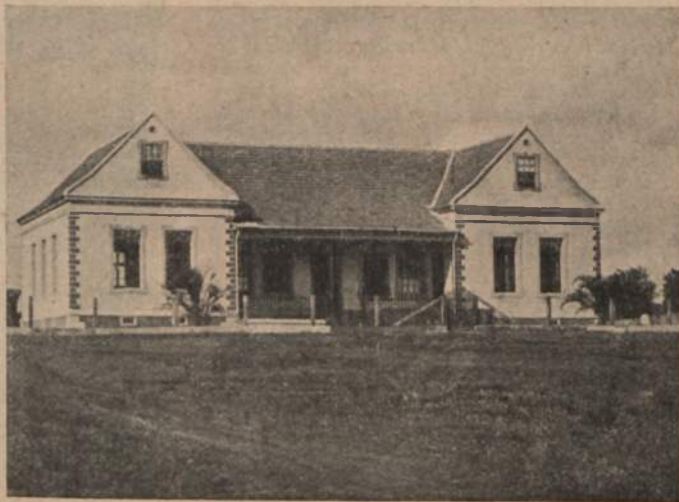
dawnictwie „Przewodnika dla polskich emigrantów w Brazylii”.

Ponieważ p. Hessel zapytuje równocześnie, czy Związek nie ma specjalnych życzeń co do formy i układu „Przewodnika”, prosimy przeto członków Związku o ewentualne zgłaszanie swych uwag w tym względzie.

Sekretarjat Związku czynny będzie, począwszy od dn. 3 września r. b. w nowym lokalu przy ul. Królewskiej Nr. 9, II piętro (Redakcja „Morza”), w godzinach od 5^{1/2} do 6^{1/2} po poł.



Osada kolonisty polskiego w głębi puszczy brazylijskiej.



Szkola sióstr w Orleanie.