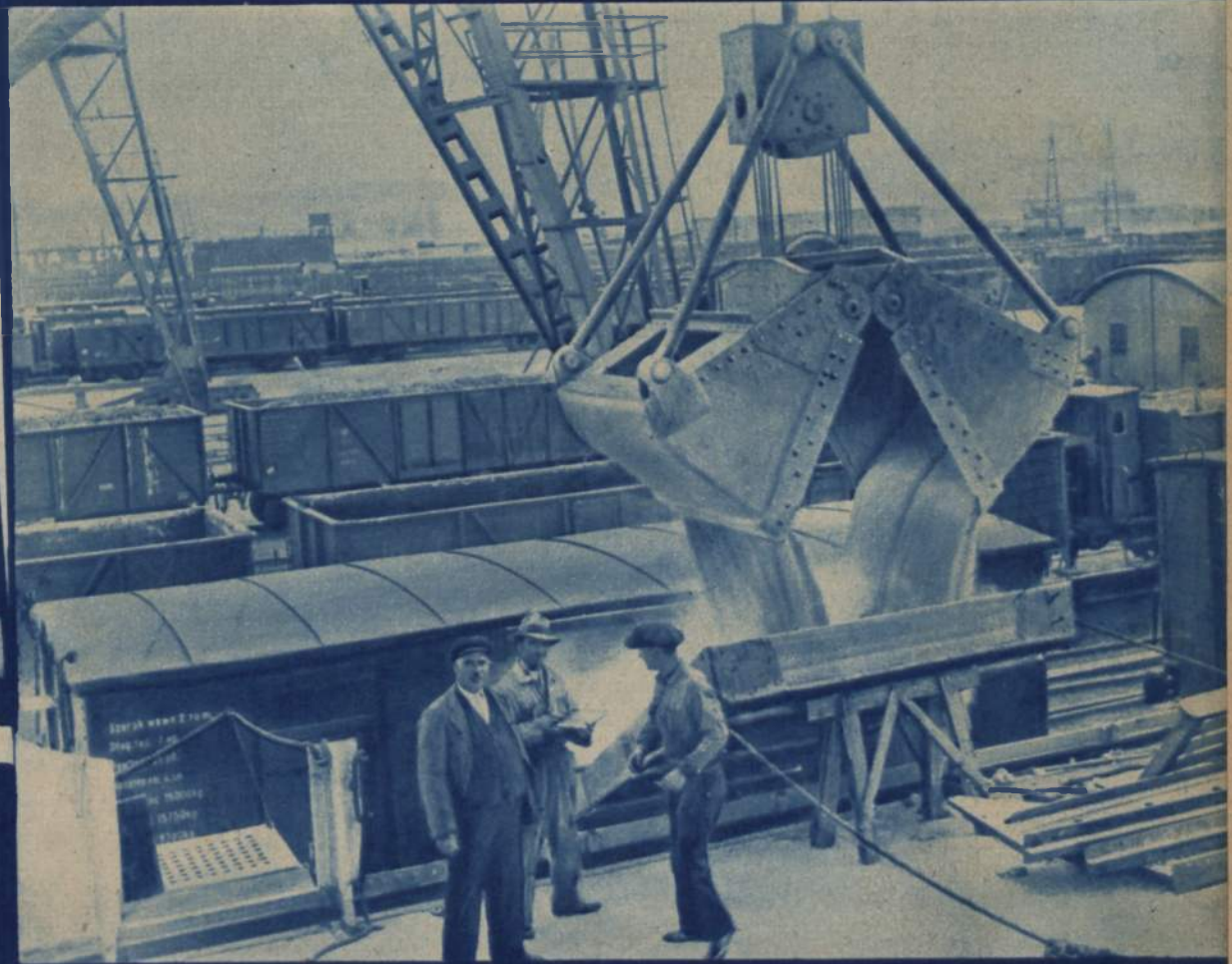


MORZĄ

Palover

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ



ZESZYT 12
GRUDZIEŃ 1933

Dwa fragmenty z portu gdyńskiego:

- 1) Załadowanie jał.
- 2) Wylaunek pirytów.



KUR

TYBYBA

Kurzyba. Wystawa w r. 1903, na 50-lecie założenia miasta. Pawilon polski, zaprojektowany i wybudowany przez Kazimierza Warchałowskiego.

Pomnik „Siewcy” w Kurzybie, dłuta artysty rzeźbiarza Żaka, wystawiony na placu powystawowym z inicjatywy Kazimierza Gluchowskiego w 50-lecie przybycia do Parady pierwszych kolonistów polskich.

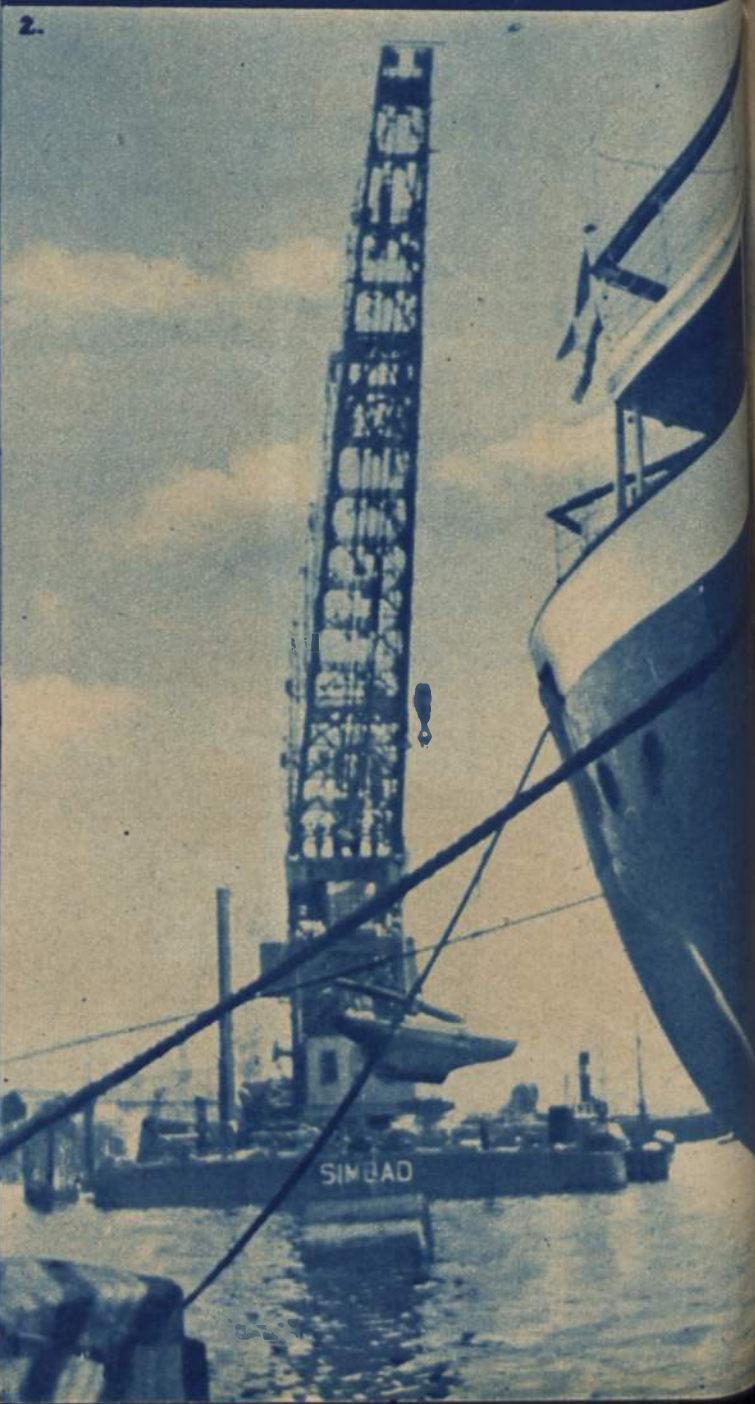


WACHTEM „DAL” Z GDYN

NA

BERMUDY

(DO ARTYKUŁU WEWNĄTRZ NUMERU)



1) „Dal” spotyka kutry rybackie w La Manche, 22.VI. 1933.

2) Wielki dźwig na stoczni w Hawrze podnosi „Dal” z wody, 27.VI. 1933.

3) Po spotkaniu z cykloniem. Parodja grota, 24.VIII. 1933.

MORZE

ORGAN · LIGI · MORSKIEJ · KOLONJALNEJ

Nr. 12

Warszawa, grudzień 1933 rok

Rok X

TREŚĆ NUMERU: 1. Doniosła uroczystość. 2. Akademia morza — inż. *Juljan Ginsbert*. 3. Bandera polska na oceanie Indyjskim w 1729 i 1730 r. — *Stanisław Zieliński*. 4. Jachtem „Dal” z Gdyni na Bermudy — *Jan Witkowski*. 5) Rola i zadania niemieckiego „Flottenvereinu” — *Nauticus*. 6. Ostatnia podróż statku „Petrel” — *Stanisław Kosko*. 7. Z życia marynarki wojennej. 8. Miasto wielkiej przyszłości — *tg*. 9. Kronika. 10. Dział oficjalny L. M. i K. 11. Sąd na s/s „City of San Diego” (nowela) — *Janusz Makarczyk*. 12. Książki i czasopisma nadesłane. PIONIER KOLONJALNY: 13. Konsekwencje wystąpienia Niemiec z Ligi Narodów — *Hubert Sukiennicki*. 14. W góry Ameryki Południowej. 15. Jak Niemcy gospodarczo podbiły świat — *Kazimierz Warchalowski*. 16. Sprawy kolonialne na Zachodzie — *dr. Jan Rozwałdowski*. 17. Przegląd kolonialny — *Fr. Łyp*. 18. Przygody Krzysztofa Arciszewskiego — *Jerzy Bohdan Rychliński*. 19. Wspomnienia z podróży afrykańskich w latach 1882 — 1886 — *Leopold Janikowski*.

30 FOTOGRAFIJ I RYSUNKÓW.

DONIOSŁA UROCZYŚTOŚĆ

Dnia 8 grudnia r. b. odbędzie się w Gdyni uroczystość niezwykła, doniosłością swą wybiegająca niewspółmiernie ponad inne podobne obchody. Będzie to uroczystość całej Polski. Mianowicie dnia tego, w obecności wysokich dostojników państwowych i przedstawicieli szerokich rzesz społeczeństwa, J. E. ks. biskup chełmiński, dr. Stanisław Okoniewski, dokonana uroczystego aktu poświęcenia portu gdyńskiego.

Będzie to także wielka uroczystość dla naszej organizacji, która w okresie, gdy się ważyły plany budowy własnego portu na wybrzeżu Bałtyku, odegrała poważną rolę. Godzi się przypomnieć, że już w roku 1921 na łamach „Bandery Polskiej”, pisma, wydawanego przez Ligę Żeglugi Polskiej, poprzedniczkę dzisiejszej Ligi Morskiej i Kolonialnej, pisał o projekcie budowy portu w Gdyni inż. Tadeusz Wenda, twórca jego planów i po dziś dzień kierownik budowy portu. Kiedy zaś sprawa ta rozważana była w Sejmie, Liga wyczerpała wszystkie swe siły, aby rzecz została zdecydowana w sensie pozytywnym. Odbywały się wówczas w Lidze wieczory dyskusyjne, na których w obecności najwyższych przedstawicieli państwa fachowcy z dziedziny budownictwa portowe-

go i znawcy życia morskiego brnili zawzięcie tego projektu przed małodusznością i niezrozumieniem ważności zagadnienia morskiego w Polsce, które tak bardzo ciążyły nad nami w pierwszych latach niepodległości. Kiedy wreszcie wniesiono do Sejmu projekt ustawy o budowie portu w Gdyni, a nie było jeszcze pewności, czy projekt ten uzyska niezbędną większość, wówczas Liga w gorącym tempie przygotowała specjalny memoriał, który w zwięzłej i treściwej formie uzasadniał konieczność tej inwestycji państwowej. Memoriał ten w dniu głosowania został szeroko rozpowsechniony w Sejmie i, niewątpliwie przyczynił się do uchwalenia ustawy z dn. 23 września 1922 roku o budowie portu w Gdyni. Ustawa ta w artykule pierwszym powiada:

„Upoważnia się rząd do poczynienia wszelkich, niezbędnych zarządzeń, celem wykonania budowy portu morskiego przy Gdyni na Pomorzu, jako portu użyteczności publicznej”.

Artykuł drugi brzmi:

„Budowa portu wykonana będzie stopniowo według takiego planu, aby przez częściowe jej urzeczywistnienie stworzyć port mniejszych rozmiarów i aby dalszy rozwój portu był możliwy i planowy”.

Wreszcie art. 4 powiada:

„Kredyty, niezbędne dla budowy portu, będą corocznie wstawiane do budżetu”.

W latach następnych budowa portu w Gdyni postępuje jednak zółwiemi krokami naprzód.

Dopiero w roku 1926, kiedy władzę objął rząd Marszałka Piłsudskiego, a tekę Ministra Przemysłu i Handlu otrzymał inż. Eugenjusz Kwiatkowski, roboty przy budowie portu nabrały imponującego rozmachu.

Dziś port w Gdyni jest faktem dokonanym, jest czynnem realnym, który więcej zrobił dla propagandy spraw polskich zagranicą, niż wszelkie najbardziej płomienne deklaracje. O znaczeniu jego dla naszego życia gospodarczego w „Morzu” rozpisywać się już nie potrzeba.

W dniu 8 grudnia 1933 roku przez poświęcenie portu zostanie niejako uroczystość podkreślone zamknięcie pierwszego okresu prac przy jego budowie.

Na uroczystości te zwołuje Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej do Gdyni: zjazd prezesów okręgów naszej organizacji. Jednocześnie istnieje zamiar wystąpienia do Gdyni z Warszawy, a jeżeli się da także z innych miejscowości pociągu popularnego, aby umożliwić szerokim rzeszom członków Ligi uczestnictwo w tej historycznej uroczystości.

Port w Gdyni niech żyje i rozwija się po wieczne czasy!

AKADEMJA MORZA

Napisał inż. Julian Głnsbert, Warszawa

Polska stoi dziś bezwzględnie pod znakiem morza. Zaznacza się to już we wszelkich przejawach życia państwowego, społecznego, gospodarczego, kulturalnego. Oczy wszystkich rozumnych obywateli zwrócone są już ku morzu — tej odwiecznej kolebce wolności i dobrobytu narodów. Inni — dotychczas obojętni — też zaczynają powoli nawracać się, zrywać z lądową mentalnością i spoglądać ku morzu. Słusznie minister Kwiatkowski, powiedział, że to, co się na wybrzeżu dzieje, jest sprawdzianem zmiany usposobienia narodowego, przejściem z lądowego marazmu do morskiego czynu.

Tem więcej jednak należy zwracać uwagę, aby zmiana mentalności narodu postępowała planowo, rzeczowo i z pożytkiem dla sprawy, a nie stawała się polem popisów czy eksperymentów, żerowiskiem dla ludzi nieuczciwych, lekkomyślnych czy niepowołanych. Dziś, kiedy Polska na morzu nie jest już efemeryda, ale zjawiskiem, opartem na trwałych posadach, winniśmy dolożyć wszelkich starań, by poznać to morze i stworzyć czyn morski we wszelkich dziedzinach życia. Prawdziwy czyn morski, a nie jego parodia, oparta na błędnym stosowaniu przesłanek, zwyczajów i praw lądowych, na usiłowaniu nagięcia morza do lądu, w miejsce jednej właściwej drogi: zrozumieja dzięki pogłębieniu wiedzy i fachowych studjom, morza oraz dziedzin z nim związanych i rozpoczęcia potem twórczej i owocnej pracy. Do tego dąży właśnie Liga Morska i Kolonialna.

Niestety, pod tym względem źle się jeszcze w Polsce dzieje. Zamiast uczyć się, czym jest morze i jego królestwo, usiłujemy gwałtem przeszczepić na Bałtyk nasze dawne lądowe przyzwyczajenia, nasze zaściankowe poglądy. Różni aferzyści intelektualni czy materialni, próbują uczynić morze terenem swych wyczynów. Tego rodzaju posunięcia ośmieszają nas zewnątrz, a szkodzą wewnątrz. W każdym zaś razie hamują rozwój prawdy morskiej na lata całe, utrudniają pionierom morza ich działalność, zmniejszają korzyści i zwiększają wysiłki, z których część, miast na prace twórcze, obracać trzeba na walkę z ignorancją morską, niechęcią i złą wolą.

Prasa i literatura, które tak wiele dobrego dla sprawy zrobićby mogły, poza kilkoma wyjątkami nie stoją na wysokości zadania. Większość pisarzy czy dziennikarzy bądź ignoruje morze, bądź uważa je za odskocznię zarobkową do sensacyjnych opowiadań i kroniki katastrof,

nie tylko wypaczając zupełnie pojęcie rzeczywistości, ale często — wprowadzając w błąd całe społeczeństwo. To co się w prasie polskiej o morzu pisze, jest naogół tak mało poważne i ścisłe, że wolałoby wprost o surowa kontrolę.

Młodzież nasza garnie się już do morza, ale w szkołach po dziś dzień brak regularnych na ten temat wykładów, brak podręcznika historii i polityki morskiej. Prawnicy często — nie wiedzą, że prawo międzynarodowe od morza wywodzi swój początek. Politycy dali dowód, że nie orientują się w sprawach wód terytorjalnych. Malarze i rzeźbiarze operują szablonami, w których nie ma krztu oddechu morza, czy szerszych horyzontów. Nawet w najbardziej do dziś dnia rozwiniętej ze wszystkich dziedzin morskiego życia Polski — w przemyśle i handlu — większość ludzi ignoruje rzeczywiste korzyści, jakie z morza płynąć mogą i nie wie jak wziąć się do rzeczy. Zamiast ruszyć w świat i zdobywać dla swej produkcji rynki obce, kupiec czy przemysłowiec polski czeka aż doń do towar przyjdzie... i oddaje go za pół ceny obcym pośrednikom.

Z tego wszystkiego, wypływa wniosek jasny: w sprawach morskich musimy się jeszcze wielu rzeczy nauczyć. I to poważnie. A więc stworzyć trzeba odpowiedni organ, który pouczając z jednej strony, z drugiej centralizowałby wszystkie wysiłki intelektualne i społeczne w kierunku morza idące, z trzeciej wreszcie stał na straży uczciwości i powagi tych wysiłków.

Institucje państwowe — ministerstwa, departamenty czy urzędy — przez sam swój urzędowy charakter roli tej odegrać nie mogą. Nie może jej też wziąć na siebie całkowicie Liga Morska i Kolonialna, albowiem ten to właśnie charakter popularno - społeczny i sama jej organizacja stała temu na przeszkodzie. Natomiast pierwsza i druga mogą współpracować nad stworzeniem nowej instytucji, mającej z tymczasem straż nad czystością i powagą spraw morza, a złożonej oczywiście z ich przedstawicieli.

Institucja taka istnieje we Francji pod nazwą: „Academie de Marine”. Nie znaczy to, jak sądzić można — „Akademja Morska” czy „Akademja Marynarki”. Tłumaczenie jest trudne. Od biedy powiedziećby można „Akademja Morza” lub lepiej „Instytut Spraw Morskich”. Zresztą kwestia nazwy w tej chwili nie gra roli. Jakież jest zadanie francuskiej „Academie de Marine”?

W czerwcu 1926 roku rząd francuski uznał instytucję tą za równo-

rzędną z sześcioma „akademjami” stanowiącemi „Institut de France” i przyznał jej prawa użyteczności publicznej. W rzeczywistości „akademja” istniała już w XVIII wieku, a działalność jej przynosiła wielkie pożytki.

Artykuł pierwszy statutu głosi:

„Akademja ustanowiona jako instytucja państwowa o charakterze państwowo-publicznym, ma za zadanie pracę nad ciągłością i ułatwianiem wyższych studjów z dziedziny morskiej. Jej prace, jej publikacje, jej rozprawy, konkursy, nagrody i t. d., zmierzają do stworzenia ideowego ruchu w dziedzinie morskiej, do pobudzenia studjów, poszukiwań, inicjatyw, doświadczeń, mogących interesować marynarkę wojenną czy handlową...”

Artykuł drugi przewiduje 50 członków rzeczywistych i 20 członków-koadjutorów (associés). Połowa tych ostatnich może składać się z cudzoziemców. Pozatem jest 20 członków-korespondentów, nie mających jednak prawa głosu. Pierwszymi „akademikami”, zatwierdzonymi dekretem Prezydenta, zostali członkowie francuskiej Ligi Morskiej i Kolonialnej z której tona Akademja w roku 1921 wydzielona została.

Artykuł czwarty przewiduje sześć sekcji: historyczną, administracyjno-prawną, wojskową, żeglugi, zaopatrzenia wojenno-morskiego, ekonomiczną. Prezydium składa się z przewodniczącego (prezesa), jego zastępcy, sekretarza dożywotniego i sekretarza zwykłego. Administracja sprawowana jest nadto przez czterech członków, wybranych z pośród grona akademików.

Artykuł dziewiąty przewiduje środki finansowe: ustawowa subwencja roczna skarbu państwa, dotacje i dary, wpływy z imprez i dochody poboczne.

Je pożytku dla spraw morza i dziedzin z niem związanych, akademja przyniosła, o tem sądzić można z kolosalnego rozwoju tak samej propagandy, jak i jej skutków bezpośrednich: rozbudowy marynarki wojennej, ekspedycji naukowych, hydrograficznych i polarnych, pomocy rybakom, znacznej ilości poważnych prac naukowych, rozwoju sportu żeglarskiego i t. d. Specjalna oiczolowitością otoczony jest dział kolonialny, oczywiście pod morskim kątem widzenia (marynarka, podróże, hydrografia, porty, komunikacje).

Akademja jest więc logicznym dopełnieniem ministerstwa marynarki wojennej i podsekretariatu stanu marynarki handlowej. Współpracuje też wydatnie z ministerstwem robót pu-

bliznych oraz z „Instytutem Francji”.

Tyle co do Francji. A teraz Polska. Jak to już zaznaczyliśmy — instytucja taka jest jej bardzo potrzebna. Wbrew temu, co niektórzy sądzą — znacznie więcej, niż Francji. Albowiem we Francji jest ona tylko dopełnieniem istniejących organizacji, jest udoskonaleniem. Ale gdyby jej nie stało, ministerstwa obu marynarek istniałyby podawalnemu i podawalnemu okrętu trójkolorowej bandery pływalyby po świecie. Brak akademii odbiłby się więcej na stronie naukowej i społecznej, niż narodowej czy ekonomicznej.

U nas jest naodwrot. U nas trzeba zaczynać niemal od początku, trzeba uczyć naród abecadła morskiego, trzeba wspierać wszelkie poważniejsze odruchy i wysiłki, trzeba na wszelkich szczeblach hierarchji państwowej czy społecznej tłumaczyć, czem jest morze i jakie są nasze względem niego obowiązki. Francuzi znają morze od początku swych dziejów. My naprawdę zaczynamy je poznawać dopiero od lat kilkudziesięciu. Różnica jest ogromna.

I choć to, co na morzu posiadamy jest znacznie mniejsze od państwa morskiego Francji, jednak właśnie dlatego „polskie morze” ma dla nas

stokroć większą wartość. I żaden wysiłek nie powinien być zmarnowany.

Liga Morska i Kolonialna, za przykładem swej francuskiej siostrzycy, ma więc przed sobą wdzieczne i ważne zadanie. Wydzielenie ze siebie „Akademii Morza”, która pospolu z istniejącą już „Akademią Literatury” stałaby się początkiem „Instytutu Polski” *). Pożytek stąd byłby olbrzymi.

*) Istniejący w Toruniu, chlubnie zasłużony Instytut Bałtycki mógłby stać się bądź początkiem, bądź częścią składową akademii.

BANDERA POLSKA NA OCEANIE INDYJSKIM W 1729 I 1730 R.

Na wystawie polsko - belgijskiej w Antwerpii znajdują się materiały rękopiśmienne, odnoszące się do akcji „Kampanji Ostendzkiej”, która w latach 1728—1730 posiadała dwa statki, pływające na Oceanie Indyjskim pod bandera polska. Wobec tego, że p. Tadeusz Kowalski, magister nauk morskich, znalazł rzeczony materiał (w archiwum w Antwerpii) i podał częściowo ich treść w prasie codziennej, uważamy za wskazane przypomnieć naszym czytelnikom, że relacja ta nie powinna stanowić dla nich nowości, gdyż już w grudniowym zeszytce „Morza” z r. ub. wiadomość tę podał Stanisław Zieliński, streszczając artykuł Adolfa Pawińskiego, który rzeczoną aferę opisał w „Tygodniku Ilustrowanym” już przed 52 laty. Zwróciliśmy się do p. Zielińskiego z prośbą o wypowiedzenie się w sprawie tej relacji i niżej podajemy jego uwagi.

Redakcja.

CHLUBNA CZY SMUTNA KARTA?

W numerze 272 „Kurierza Porannego” ukazała się sensacyjna rewelacja magistra nauk morskich p. Tadeusza Kowalskiego p. t. „Dramatyczna wyprawa dwóch polskich statków do Indji”. Autor uczynił odkrycie w archiwum miejskim w Antwerpii, mianowicie znalazł tam akta z sławnej i potężnej ongiś Kompanji Ostendzkiej i stwierdził, że „losy tej kompanji, jej egzystencja nawet, uzależniona była od bandery polskiej i protekcji króla Augusta II”.

„Znaczenie tego faktu jest dużej wagi dla przeszłości marynarki polskiej. Stanowi on niezmiernie ważną pozycję w skromnych aktywach naszych posunięć morskich w czasach przedrozbiorowych”, powiada autor rewelacji, który na podstawie przestudjowanych materiałów sądzi, iż „początkiem to obliczone było na dłuższą metę, początek poniekąd dalekomorskich ekspedycji w okresie pełnego rozkładu Państwa i w przeddzień jego upadku. Aczkolwiek grubo opóźniona, inicjatywa powzięta przez króla Augusta II świadczy dobitnie o dalekosiężnie zamierzonej akcji, której wczesne zalamanie się przypisać należy jedynie ówczesnej konstelacji politycznej”.

Tak oceniwszy akcję, która zaznaczyła się „zniewagą flagi polskiej na wodach Gangesu”, opisuje p. Kowalski

wypadek z „Neptunem” i „Cheval Blanc”, dwoma statkami Kompanji Ostendzkiej, które pod bandera polską pływały na Oceanie Indyjskim.

Inaczej ocenia te afery Adolf Pawiński. Bo trzeba wiedzieć że odkrycie, jakim uraczył prasę p. Kowalski w r. 1933, uczynił Pawiński przeszło pół wieku temu, ale nie uczynił z tego sensacji, lecz spokojnie zdał z niego relację w „Tygodniku Ilustrowanym” (1881 r. Nr. 317). Relację tę opublikowałem w numerze grudniowym „Morza” z 1932 r. („Bandera polska na Oceanie Indyjskim w r. 1729 i 1730”). Opowiadanie swe poprzedził wytrawny badacz uwagami, które niżej pozwolę sobie cytować:

Pawiński pisze:

„Zniewaga flagi polskiej na wodach Gangesu w Indiach Wschodnich w państwie Wielkiego Mongola, w 1730 roku. Notatka historyczna z archiwum niderlandzkiego w Hadze. Na tytule, jak wiadomo, nieraz wiele zależy. Tytuł dobrze obmyślony, trafnie użyty, szczególnie wyrażony, przyczynia się zaiste do powodzenia książki, pisma ulotnego, powieści lub sztuki teatralnej.

Nic gorszego dla autora, na przykład komedji, jak niezreczny tytuł. Jest to pierwszy krok do samobójstwa moralnego. Nic zaś szerszego nad umiunijący, efektowny tytuł. On pociąga, wabi, imponuje. Chwilowe chociaż powodzenie jest wtedy zapewnione. O książkach poważniejszych to samo powiedziećby można. Pewne napisy, ni by hasła zrecznie wypowiedziane, gromadzą czytelników. One tym pracom torują drogę, wśród obojętnego na rzeczy naukowe ogółu. Ten sam los dzieła i artykuły w pismach parjodycznych. Tajemnica poczytności i w tym względzie polega nieraz na trafnym zareklamowaniu swej pracy. Czytelnik, który gotów nam może w całości te lub tym podobne przypisać myśli i przekonania, gotów nas również posadzić o to, żeśmy dla reklamy jarmarcznej taki tytuł krzykliwy umieścili na czele naszej szczerzej notatki historycznej. Wahałem się nawet długo, wyznam otwarcie, azali mam ten szumny klasz napisać na ulotnej kartce, prawdziwie efemerycznej, którą nazajutrz po jej wydrukowaniu pochłonie przepaść zapomnienia. Zarzut reklamy ze strony czytelnika ukazywał mi się już zdawał w całej swej grozie i pobudzał czułość sumienia autorskiego. Ale zwyciężyłem

wszelkie skrupuły i przy raz napisanym tytule pozostać postanowiłem, a to gwoździ nie czemu innemu, jeno właśnie ścisłości historycznej. Bo po też drodze polskich zwierzeń, idąc dalej, muszę i to także otwarcie wyznać, że nie mnie się należy zaszczyt cięstwa tego tytułu. Mogę również zapewnić, że nie go nie pożyczyl od żadnego z powieściopisarzy dzisiejszej lub dawniejszej doby. Tylko oto tak zdarzyło się, że mi kartka wpadła do reki z takim szumnym napisem, kartka z początku przeszłego wieku, najzupełniej wiarogodna. Nie zdawało mi się zaś właściwem, abym korzystając z niej, zacierał piętno ówczesnego autora czy pisarza.

Rzecz się miała w następującym sposobie. Kilka tygodni temu przeglądałem wieki pod względem historycznym bogactwa niderlandzkiego archiwum w Hadze. Znalazło się tam niemało ciekawych i ważnych papierów, które dotyczą naszych stosunków politycznych z Holandją w XVII i XVIII wieku i o których wypadnie nam gdzieś indziej obszerniejsza dać wiadomość. Wśród przeglądania ogromnych i nieuporządkowanych jeszcze plików korespondencji dyplomatycznej z minionego stulecia ministrów holenderskich, którzy, jako posłowie Stanów Zjednoczonych Niderlandów, byli uwierzytelnieni przy dworze polskim, spotkałem między innymi papierami memoriał z wyższym tytułem i jedne w tej materji relacja Karola Rumpfa, ówczesnego w Warszawie pełnomocnika holenderskiego.

Zrazu na widok memoriału z przywiedzionym wyżej tytułem, oczom swym nie dowierzałem. Ze zdziwieniem pytałem w duchu sam siebie: Flaga polska w XVIII wieku na wodach Gangesu? Czy to nie mistykacja? Wiarogodna atoli obok korespondencja ministra wszelka w tej mierze nakazywała usunąć wątpliwość.

Rzecz się niebawem rozjaśniła. Sprawa nie była wogóle tak wielką i tak groźną, jak się z tytułu zdawać mogło. Była to raczej burza... w szkalnce wody, ale cokolwiekbał burza, która zamęciła morze, lubo płytkie, stosunków międzynarodowych ówczesnej Polski, obezwładnionej niemocą, która w szpiku jej kości burzowała. Chociaż więc owa zniewaga flagi polskiej nie spowodowała wojny europejskiej lub głośnego zatargu sąsiedzkiego, wyndek ten jednak, jakkolwiek blady, zasługuje na

uwagę. Stanowi on w każdym razie przyczynek do charakterystyki ówczesnej dyplomacji polskiej, albo raczej dyplomacji augustowsko - saskiej, oraz stosunku Polski z owego okresu do mocarstw europejskich, które tak już lekceważyły przywykłą Rzeczpospolitą, pod niedołącznym stereotypem „Mocnego Augusta”.

Istotnie, wydaje mi się, że całą tę sprawę należałoby raczej uważać za „afere” przygodną, w której bandera polska służyła tylko za parawan, że nie był to początek dalekomskich ekspedycji, że nie była to inicjatywa Augusta, a tem mniej inicjatywa „dalekosiężnie zamierzonej akcji” (Sasa!). Tak też pojął rzecz uczony tej miary, co Pawiński, jak to wynika ze wstępu w którym sumituje się, że podaje do publicznej wiadomości sensację.

Nuż jednak u gruntu tej afery tkwiła jakaś szersza myśl? — Rzecz autora, powtórną po półsetce lat uczynionego odkrycia, jest gruntowne zbadanie sprawy i przedstawienie wyniku badań do wiadomości publicznej. Jest to tem więcej pożądane, że autor obecnej rewelacji poucza współczesnych bada-

czy, jak mają pracować.

„...Współcześni badacze wydobywają stopniowo poszczególne fakty, składają je i tworzą gorliwie historie bandery polskiej — pisze p. Kowalski — zapychając umiejętnie braki dawnych i krótkotrwałych prób bez żadnej metodycznej ciągłości, aby w ten sposób dać czytelnikowi obraz dzieiów pociągających może swa zewnętrzną kolorystyką, lecz w gruncie rzeczy nieśmiały i niezdecydowanych przedsięwzięć morskich. Porwani entuzjazmem hasła „Polski na morzu”, przejęci podziwem czynu gdyńskiego, stają się oni pohopni do emocjonalnego i nastrojowego odzwierciedlenia nikłych poczynań minionej epoki, snując w sugestywny sposób pieśń, której w wielu wypadkach brak istotnej treści”.

Otóż taka „pieśń bez treści”, to raczej może owa sensacja, odkryta przez Pawińskiego i dziś omawiana przez p. Kowalskiego, ale poczynania Władysława IV i t. d., to nie „pieśń bez treści”, a współcześni Czolowscy bynajmniej nie są badaczami „pohopnymi” do emocjonalnego i nastrojowego odzwierciedlenia nikłych poczynań minionej epo-

ki”, którzy snują w sugestywny sposób pieśń.

A o ile chodzi o poczynania morsko-kolonjalne, to mimochodem zauważę że daleko więcej „istotnej treści” wydaje mi się posiadać akcja Jakóba Kurlandzkiego, niż afera Augusta.

Pozwolę sobie wreszcie na skromną radę: pożądane byłoby aby specjalista w sprawach morskich takim jest „magister nauk morskich” autor sensacyjnego artykułu i pouczeń, które wyżej cytowałem, przyrzal się dokładniej powojennemu polskiemu piśmiennictwu morskiemu przed apodyktycznym wygłaszaniem mentorskich wskazań, niemniej, aby śledził bacznie chociażby dwa miesięczniki polskie, specjalnie sprawom morskim poświęcone jak „Przegląd Morski” i „Morze”. Wówczas uchroniłby się od tego, aby podawać jako nowość faktów, o których przed zgorą 50 laty pisano.

Nakoniec: „Marynarka Odrodzonej Polski jest Imprezą nową” — pisze p. Kowalski. Marynarka nasza to nie dancing lub t. p.

STANISŁAW ZIELIŃSKI.

JACHTEM „DAL” Z GDYNI NA BERMUDY

Napisał Jan B. Witkowski, por. mar. handl., Gdynia

Czytelnicy „Morza” przypominają sobie zapewne wiadomość, która w końcu sierpnia r. b. obiegła błyskawicą całą prasę zagraniczną i polską, a która mówiła o tem, że trzech śmiałków-Polaków przepłynęło w niewielkiej łodzi żaglowej Atlantyk i dotarło do wysp Bermudzkich, położonych po północnej stronie Oceanu, już w pobliżu kontynentu Ameryki. Było to bezpośrednio po wspaniałym samotnym przelocie kapitana Skarżyńskiego na aparacie turystycznym przez Atlantyk do Ameryki Południowej i stanowiło niejako u-

pełnienie tego wydarzenia, które zelektryzowało wówczas całe społeczeństwo polskie. Dlatego może zuchwała i ryzykancka przeprawa jachtu „Dal” przez Atlantyk pozostawała nieco w cieniu tamtej, niemniej zuchwalej i ryzykanckiej, podniebnej przeprawy. W dodatku los tak sprawił, że pierwotny zamiar organizatorów wyprawy na jachcie „Dal” — dotarcia na międzynarodową wystawę w Chicago — nie mógł być urzeczywistniony z powodu ciężkiej choroby jednego z członków załogi. Złożyła go choroba z nóg niemal już u progu Ameryki, gdy największe przeciwności i trudy podróży załoga jachtu miała już poza sobą i gdy jacht przepłynął już dziewięć dziesiątych wytkniętej dla siebie trasy. Niemniej jednak dzieje tej przeprawy jachtu „Dal”, podczas której maleńki stateczek przeszedł oko cyklonu — rzecz zanotowana dopiero po raz drugi w kronikach żeglarstwa — stanowią jedną z najwspanialszych kart yachtingu światowego.

Poniżej podajemy Czytelnikowi opis tej przeprawy, który wyszedł z pod pióra jednego z jej uczestników p. Jana Witkowskiego. Jak wiadomo — jacht „Dal” zawrócił z drogi do Nowego Jorku na Bermudy, gdzie znajduje się obecnie. Pozostali przy nim p. p. Świechowski i Bohomolec, którzy przeprowadza na Bermudach kurację, trzeci członek załogi zaś p.

Witkowski powrócił do Polski przez Nowy Jork. Na wiosnę wszyscy trzej, jak przystało na upartych żeglarzy, mają zamierzać kontynuować swą podróż, dotrzeć do Nowego Jorku, a następnie odbyć ponowną przeprawę przez Atlantyk w odwrotnym kierunku i przyprowadzić „Dal” do Gdyni.

Red.

Podróż jachtem „Dal” dostarczyła tak obfitego materiału, że jeden z członków załogi, por. Bohomolec, ma zamiar wydać książkę na ten temat. Podam więc tutaj tylko ciekawsze wydarzenia, które dadzą pojęcie, co to jest przebywanie dużych przestrzeni morskich na małej jednostce, posługującej się tylko żaglami.

Jacht „Dal” wynaleźliśmy po dwuletnich poszukiwaniach w Gdańsku. Kupił go od p. Sdlera por. Bohomolec. Wymiary jachtu są następujące: długość 8,75 m, szerokość 2,15 m, zanurzenie 1,35 m, górny tonaż około 4 t.m., waga kila 1,5 tony, powierzchnia żagla 46 m kw., typ — słup.

Po przeróbkach, dokonanych w Gdyni, przedstawia on 80% walorów pełnomorskich; poprzednio był jachtem żaglowym.

Wyruszyliśmy z Gdyni dnia 6 czerwca r. b. w składzie: Jerzy Świechowski, por. marynarki handlowej, Andrzej Bohomolec, porucznik 26 p. ułanów, i ja, jako członkowie Oficerskiego Yacht-Klu-



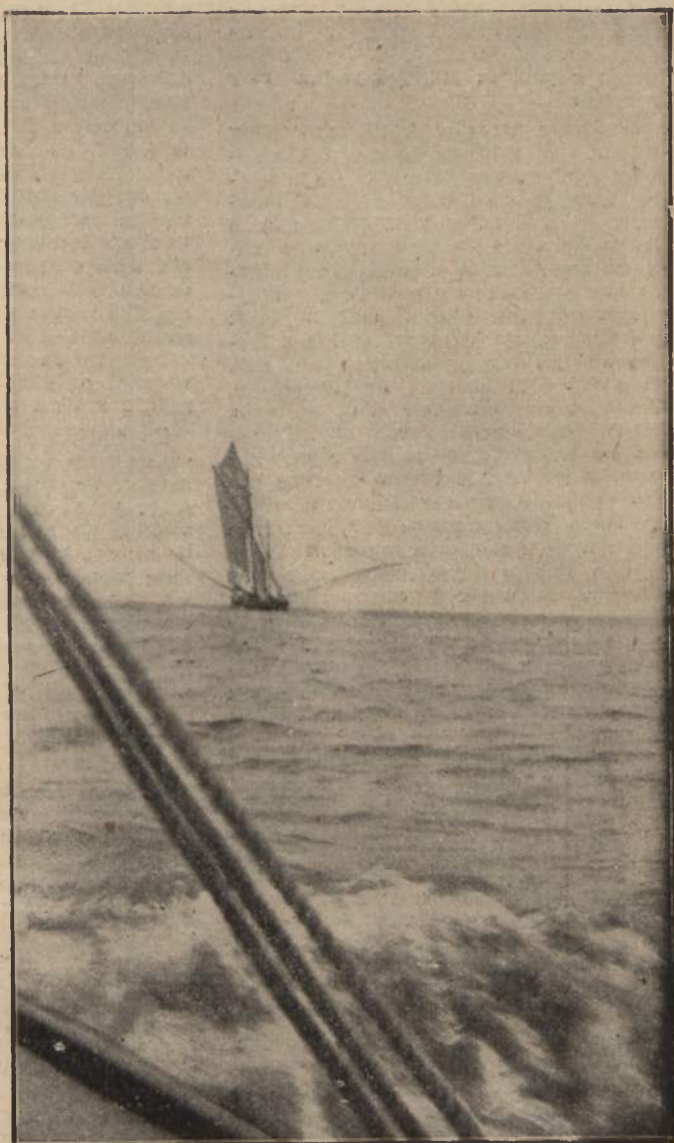
Przygotowania do podróży w Gdyni. Autor przy pracy koło takelunku.



Jacht „Dal” miła latarnię morską Cap de la Hévre, 24.VI. 1933.



Le Havre. Jacht „Dal” w locie., 27.VI.1933



W zatoce Biskajskiej, przy szybkości 8 bierzemy rybaka... 21.VII.1933

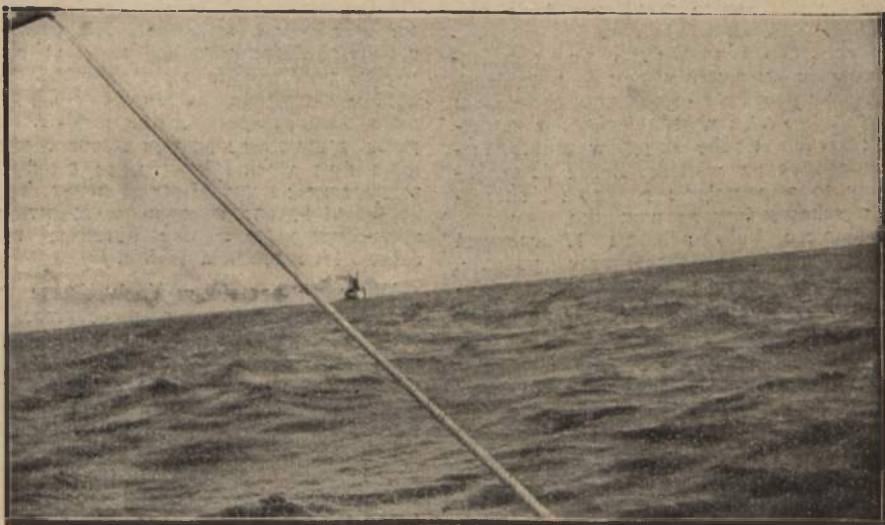
bu R. P., pod jego banderą. W czasie podróży z Odyni do Kopenhagi mineliśmy o 20 metrów statek szkolny „Dar Pomorza”, którego załozde, na jej zaopytania, dokąd jedziemy, nie zdradziliśmy celu naszej podróży, nie chcąc narażać się na wyśmianie.

Podróż Kopenhaga — Ostenda mieliśmy o wiele więcej urozmaiconą. U wyjścia z Sundu, prawie na wysokości Kullena (latarnia morska) zagraża nam pierwszy raz niebezpieczeństwem. W ciemną noc, idąc bez świateł, ujrzelismy przed sobą zbliżający się rybacki kuter żaglowy, również nieoświetlony. Widocznie na kutrze sternik spał; na nasze oświetlenie żagli raptownie się obudził i stracił głowę, ponieważ, idąc pod żaglami i motrem, walił prosto na nas. Zderzenie zdawało się nieuniknione, więc ratując jacht, momentalnie zawróciliśmy na miejscu, ryzykując podarcie żagla, i zaczęliśmy uciekać od najeżdżającego na nas kutra. Rybak, ocuciwszy się już pewnie po błogim śnie, zorientował się w sytuacji i także powrócił. Jacht i kuter wymiely się w odległości 10 metrów.

Przy mijaniu zachodniej strony wyspy Anholt (Kattegat) groziło nam posadze-

nie jachtu na kamieniach, bo przez całą noc mglistą i bezwietrzną zniósł nas prąd na niebezpieczne mielizny, od których uciekliśmy przy pomocy wiosel, a później lekkiego porannego wiatru. Po

wyminięciu statku latarnianego Skagen, udaje nam się pierwszy raz ustawić samsterowność na fordewind i „Dal” przez parę godzin, bez pomocy sternika, płynie sama w pożądanym kierunku.



Spotkany przez „Dal” na Atlantyku statek angielski podaje pozycję, którą sam może zobaczyć. 12.VIII.1933.

ku. Na Morzu Północnym spotykamy ślady sztormu; przez całą dobę wynijamy kilkadziesiąt belek drzewa, z których dwie łowimy na jacht. Wdochnie fala zmyła z pokładu jakiegoś statku cały ładunek.

Nedalego brzegów Anglii dostajemy sztorm. W południe 16 czerwca barometr zaczyna spadać nadół, a sła wiatru wzmagają się. O godzinie 17 barometr leci nadół 3 mm na godzinę, a to już całkiem źle — idzie sztorm z kierunku Sud-West. A więc do pracy! Mocujemy wszystko na pokładzie, zmniejszamy ożaglenie z 46 m² na 20 m², i już nie kursujemy, ale jak tylko można najbliższej wiatru, idziemy na brzeg francuski. O godzinie 21 zaczyna się już sztorm. Zmniejszamy ożaglenie do minimum, trzymając się przeciw wiatrowi. Zaczyna się huśtawka, połączona z przysnieniem. „Dal” dostaje drgawek, rzuca się, jak ryba w sieci, lecz dzielnie nie daje się falom. Wiatr wzmagają się tak, że podrywa wodę z załamujących się fal i wali tym słonym deszczem w żagle i w sternika, zalewając go całego i boleśnie siekąc po twarzy. Choć człowiek przemoczony do nitki, z błacem oczami i z niewyraźnym żołądkiem musi siedzieć i uważnie kierować na fale, bo każda omyłka grozi złamaniem masztu i porwaniem żagli.

Na pokładzie jeszcze pół biedy, lecz gdy po zmianie zeszło się do kabiny i człowiek chciał leć na koi, to znalazł się niespodziewanie na ścianie (dzięki gwałtownym, dużym przechyłom). W kabinie wszystko żyło. Naczynia kuchenne otworzyły szafki i wędrowały raz na głowę, raz na nogi, a trudno je było złapać i gdzieś umocować, bo uciekały. Książki i inne przedmioty gwałtem ciągną do wody, która przelewa się między kojami.

Człowiekowi niedobrze w środku, chciałby trochę spocząć, a tu pompki wody, która akurat jak na złość w ogromnej ilości wpływa do wnętrza jachtu, jakby jej za mało było nagorze. Miailiśmy w tę noc udrzeć dużo statków i jedyną pociechą naszą było to, że i one kiwają się namiętnie i ich fala zalewa, bo zawsze przyjemniej, gdy nikt tylko samemu się cerpi.

Oprócz niebezpieczeństwa fal i wiatru, przybyło jeszcze jedno: w tę sztormową noc statki, mijając nas blisko, nie mogły nas widzieć, a mogły rozjechać, co nie jest rzeczą przyjemną, bo równa się śmierci. Czekałmy ranka, jak zbawienia. No i rozwidniło się, z jednoczesnym wzrostem wiatru do takiej sily, że nasz przedni żagielek powiedział „nie wytrzymam”, i w jednej chwili z żagielka został trachę strzepów płótna, furkoczących na wietrze. Zaraz ściągaliśmy to wspomnienie po żagle i skrętnie schowałmy na pamiętkę.

Dopiero koło południa 17 czerwca wiatr osłabł i, skreśliwszy pozycję, wzięliśmy kurs na Ostendę, gdzie o godzinie 15 zakotwiczyliśmy się w Jacht-Klubie.

Na odcinku Ostenda — Havre zmuszeni byliśmy stawać dwukrotnie na kotwicy z powodu ciszy, a przeciwnych prądów. Podczas jednego z postojów, w odległości 3 mil od przylądka Cape Gris Nez, nad ranem przystąpiliśmy do podniesienia kotwicy. A praca była niełatwa, ponieważ stałmy na znacznej głębokości i lny kotwicznej wraz z łańcuchem było za kotwę około 100 metrów.

Przytem prąd się wzmógł i wyciągnięcie pierwszych 50 metrów twardej liny podarło nam już ręce do krwi. Pierwsze 10 metrów łańcucha jakoś poszło, lecz dalej ani rusz. Zakładamy jedną talję; pociągnęliśmy „a razem!” — pękła linka w talji, a łańcuch nie idzie. Jedna talja mało, to zakładamy trzy, kombinując jedną za drugą tak, że zwiększamy siłę dziesięciokrotnie. Gdy cała kombinacja już była naciągana, wszyscy trzej na komendę pociągnęliśmy. Skutek nębywały: my leżymy na pokładzie, a „Dal”, zwolniona z uwięzi, płynnie spokojnie z prądem i szybko oddala się od upartej kotwicy, która tak silnie zaczęła o dno skaliste, że łańcuch kotwiczny o 4-milimetrowym przekroju pękł, a ona nie puściła.

Po wyjściu z Havru, zasadniczo prosto do New Yorku, mamy pogodę sztormową i wiatr przeciwny. I znowu „Dal” rzuca się na wszystkie strony i otrząsa z siebie wodę. Jachtowi dobrze tańczyć, bo nie ma żołądka i nie wie, co to choroba morską, ale z nami to inna sprawa. Zgórą dwa tygodnie postoiu w porcie odzwyczailo już nasze wnętrza od obijania się o krzyże i mięśnie brzuszne, więc ból głowy i nudność znowu nam dokuczają. Jak zwykle powolniku, ubrania nasze, my sami i wnętrza jachtu zaczyna nasiąkać „k chana”, słoną wodą.

Po trzech dniach takiej żeglugi zmuszeni jesteśmy zmienić kurs na najbliższy port Plymouth (Anglia) z powodu ataku sercowego naszego kolegi. Lecz sprawa nie jest taka łatwa, bo noc zapada ciemna, a my musimy wejść do nieznanego portu, mając bardzo niedokładną, starą mapę, ponieważ nie mieliśmy zamiaru zatrzymać się w Anglii. Na mapie widzimy, że wejście do portu jest bardzo szerokie, bo około półtorej mili; z obu stron skały, więc śmiało jedziemy naprzód. Szybkość mamy dużą, światła Plymouth w oczach rosną; początkowo idziemy na środek wejścia, lecz potem intuycyjnle skręcamy bliżej lewego brzegu. Dla pewności silnie wpatrujemy się przed siebie. Naraz widzimy, że tam, gdzie powinna być woda, wylamują się jakieś już 100 do 150 metrów przed dziobem skały, na których z wściekłością rozbija się fala. Więc ster na burzę i w lewo, bierzemy jak najwięcej można wiatru, który wieje z przodu, i uciekamy jaknajdalej od skał. Udaje nam się, wraz z rozpędem jachtu, wymknąć w odległości kilkudziesięciu metrów koniec mola i wejść w lewe wąskie przejście do portu Plymouth. Okazało się potem, że Anglicy usypali molo, zamykające szerokie wejście do portu, zstawiając po obu stronach tego mola dwa wąskie kanały, co nie było zaznaczone na naszej starej mapie. Tylko dzięki bardzo dobremu wzrokowi uniknęliśmy w tę ciemną, burzliwą noc całkowitego rozbicia jachtu.

W czasie postoiu w Jacht-Klubie, po raz drugi groziło nam niebezpieczeństwo rozbicia, gdyż mimo zapewnień Anglików, że stomy pewnie i nie nam silny wiatr nie zrobi, kotwica jednak pękła. I „Dal” napewno rozstrzaskałaby się o skały, gdyż nie było czasu na podniesienie żagli, a druga rzucana kotwica też nie złapała, gdyby nie przejeżdżająca motorówka, która nas wzięła na hol i zaprowadziła w bezpieczne miejsce.

Dnia 15 lipca wyszliśmy z Plymouth.

Pogoda sztormowa, wiatry przeciwnie. Dopiero od połowy zatoki Biskajskiej zaczynają się wiatry przychylnie, a pogoda robi się coraz lepsza. I powoli, powoli zaczęło się robić coraz cieplej, coraz przyjemniej. Nastają cudne noce księżycowe, podczas których jacht, kiwając się trachę, cicho przecina srebrzyste fale. Piękno i spokój przyrody dodatnio wpływają na naszą psychikę i nerwy, nadszarpane poprzednimi trudami.

Dnia 29 lipca wchodzimy w passat. Zaczyna się normalna pogoda passatowa. A więc wiatr ztylny o sile bardzo nierównej, w nocy pioruny kuliste przecinają niebo w różnych kierunkach. Nocnym naszym towarzyszem była szara mewa, w dzień zaś — pięć białych mew, o długich, bardzo cienkich ogonach, które nie opuszczały nas przez cały Atlantyk. Odlatywały na parę godzin, bo znowu krążyły nad „Dala”, a czasami starały się dziobnąć sternika w kapeluszu. Pogoda naogół śliczna: ciepło, słonecznie. Na „Dali” wszystko idzie normalnym trybem, tylko ciągle zmieniamy systemy ożaglenia; zwiększamy powierzchnię żagli, aby osiągnąć jak największą szybkość. To dążenie do jak największej szybkości fatalnie się kończy dla naszego wielkiego balon-żagla, który przez dzień pięknie ciągnął, lecz w nocy nie wytrzymał naporu wiatru i „był żagiel, chwila — niema żagla”, skończył się tak, że gdyśmy podarte to płótno szybko spuścili nadół, to ledwo 1/2 część była cała.

Dnia 7 sierpnia przebyliśmy połowę Atlantyku i na tę intencję czerwone, francuskie wiatry lały się strumieniem w nasze, zawsze suche, gardła. Lecz jak człowiekowi jest dobrze i pięknie jeździć, robiąc średnio na dobę 120 mil, to chce jechać lepiej. Wiatr wzmagają się zawsze w nocnych godzinach, więc zmniejszaliśmy zawsze na noc ożaglenie. Lecz pewnie nocy postanowiliśmy być we dwóch na służbie i ożaglenie jeszcze zwiększamy. Szybko zapada noc, tak jak to zwykle bywa pod zwrotnikami. Jacht przeje fale nierówne, to wchodząc lekko w górę i zarywając dziobem w dolinę, to ryle górę, równo żeglując po dolinach.

Sternikowi aż dusza się radowała, że szybkość wzrastała i jacht podził w tę szkwałistą noc pełnym wiatrem z wydeptymi żaglami, bezpiecznie, choć nierównie. Zaczęła się noc, ciemna, bezkłęzycowa z gęstymi obłokami, zakrywającymi gwiazdy. Watek piękny wieczorem, zaczął się gniewać i robić szusy. To prawie go nie czuć, to dmucha raptownie w rozróżniające jego kierunek uszy sternika; a jacht się podrywa jak koi, uderzony biczem. Fordewind, pełen grot, bał n na motyla, to nie żarty, trzeba uważać! Aż, gdy minęła 11 w nocy, zaczęła się djabelska jazda. Wiatr przechodzi w szkwał i to takie prawdziwe, do 8, a grot pełny i bał n niezwiniony. Co robić? Zwnąć żagle, to znaczy podrzeć je w kawalki; nie zwinąć — czy maszt, osadzony przez fachowców patykiem, wytrzyma? Krótka narada — rezultat, idziemy dalej na dwóch — musi wytrzymać! Jacht staje się delinim, to na krótkiej wysokiej fali, wyskakując prawie z morza, przelatując nad spienioną przez siebie wodą, to przebiega się przez fale, biorąc ją przez siebie. Cały jacht żyje, podczas od niesionego rumpla sterowego, który raz pod naporem obydwu rąk i pleców ster-



nka nie chce ustąpić, to znowu niespodziewanie sam ciągnie w pożądanym kierunku. Każda lina wraz z masztem, grzętkuje od pracy, a żagle w ciemności mającą jak dwie białe plamy, to unosząc się wysoko nad pokładem, to nisko spadając, że zdaje się lecać do wody. Plamy białe raz się zwiększają, raz maleją, zdaje się, że żagle oddechają, to nabierają powietrza, to je wypuszczają. A kadłub rzuca się, jagby go sily diabelskie ciągnęły w morskie głębiny. Nie daje się im jednak, wyrwa się w górę, chce oderwać się od wody, robiąc szalone skoki w jedną i w drugą stronę. Morze do koła gniewa się, pieni, bryzga, wdziera się na dziób i burty, ale jacht zawsze zwycięża i strząsa wodę z siebie.

Jazda ta trwała w tak szalonym tempie aż do rana. Osiągaliśmy chwilami szybkość do 14 mil na godzinę. A gdy się rozwidniło i wiatr nawet osłabł trochę, biedaczysko balon - żagiel nie wytrzymał więcej i rozdarł się; uratowaliśmy go wszakże od zupełnego zniszczenia, momentalnie spuszczać go nadół.

W drugiej połowie sierpnia pogoda zaczęła się psuć. Nadchodziły dosyć silne szkwały deszczowe, a po nocach zaczęły hulać na niebie błyskawice. Noc z dnia 14 na 15 sierpnia pokazała nam dopiero iluminację, ale taką, jakiej żadna siła ludzka nigdy nie stworzy. Mylnie twierdzą ludzie, że na pełnym morzu niema piorunów. Otóż były i to liczne z silnymi grzmotami, nie mówiąc już o błyskawicach, których było po kilka i kilkanaście na sekundę. Przecinały niebo w formie najrozmaitszych zygzaków, ognistych piorunów, świetlistych szachownic i w innych, najwyszukawszych kształtach.

Całe powietrze do tego stopnia było przeniknięte elektrycznością, że nawet do wszystkich naszych mianilowych li-

nek, zmoczonych deszczem, a dobrze nieuziemionych, nie można było się dotknąć, bo nieprzyjemnie raziło prądem. Było pięknie, lecz nieprzyjemnie. Nie chodzi o drobne wyładowania elektryczne; te ciągle w nas bily, ale nuż zechce się jakimś solidnemu piorunowi spróbować, czy nasz maszt dobrze prąd przewodzi, a wtemczas byłoby źle - bo pożar gotowy. Na dobitkę widzimy, że za nami szybko się zbliża ogromna, czarna chmura z deszczem, a więc będzie szkwał. I przyszedł, ale o takiej sile, że momentalnie nasz pełen groźżagiel dotknął morza, a maszt wygiął się jak trzcina. Tylko dzięki śmiałości a zarazem niebezpiecznemu manewrowi, nie daliśmy zamoczyć żagla i, wytrzymując tak silny napór wiatru, położeni prawie na burcie, jechaliśmy z dużą szybkością, cały czas myśląc o maszcie i żaglu: „nie pękni!” No i jeszcze nie pękł.

W poniedziałek, dnia 15 sierpnia ujrzelismy pierwszy statek po 19 dniach żeglugi. Był to statek kanadyjski, półpasażerski, który z baczyl „Dal”, podszedł do nas na odległość około ćwierć mili i myśląc, że jesteśmy jakimś zablakanyim jachtem, podał nam pozycję, która, jak się okazało w naszej obserwacji, była niedkładna o 30 mil. Widząc jednak, że nie od niego nie chcemy, oddał się szybko i zniknął na północy.

Dnia 16 sierpnia, po nocy urozmaiconej błyskawicami, nastal dzień pogodny i bezwietrzny. Znowu ujrzelismy zbliżający się statek, lecz ten szedł prosto na nas. Był to statek niemiecki „Frieda Horn”, który, podszedłszy do nas na odległość 50 metrów, zastopował maszyny. Kapitan z mostku zapytał się nas, czy czego nie potrzebujemy i czy wszystko u nas jest w porządku. Poprosiliśmy go tylko, aby dał znać o nas do kraju, podaliśmy mu naszą nazwę i rozeszliśmy się. Widzieliśmy na twarzach załogi o-

raz pasażerów i wnioskowaliśmy z odnoszenia się tych ludzi do nas, że uważają nas za strażaków. Gdy statek oddał się od nas, zrobiło się nam trochę przykro, bo wiedzieliśmy, że wchodzimy zaowu na wody, nieuczczeszczane przez statki, a nadchodzi w tych okolicach czas cyklonów.

Dnia 16 sierpnia po południu ukazał się na zupełnie czystym niebie pierwszy zwiastun nadchodzącego cyklonu. Był to krąg świetlisty na koło słońca, zwany w meteorologii „Haló”. Następnie niebo pokryło się drugim zwiastunem złej pogody, bardzo wysokimi, przstrzępionymi, w formie pióropuszy chmurami, zwanymi „cyrusy”. Noc z 16 na 17 sierpnia przeszła spokojnie, tylko pioruny, jak zwykle, przecinały niebo we wszystkich kierunkach. Dnia 17 sierpnia wiał znowu dosyć słaby wiatr, a przed zachodem słońca niebo zaciągnęło się chmurami, ale takimi, jakich najbardziej fantastyczny pędzel malarski nigdy nie oddał na płótnie. Widzieliśmy wszystkie rodzaje chmur, jakie tylko można sobie wyobrazić. Układały się one w najrozmaitsze kształty, a nawet figury. Przy blaskach zachodzącego słońca, niebo przyjęło najfantastyczniejsze kolory, co tworzyło cudowny widok, który byłby bardzo przyjemny, gdyby nie to, że wiedzieliśmy, że będzie cyklon.

Czy go przetrzymamy? Już w nocy z 17 na 18 sierpnia wiatr wzmógł się trochę na sile. Dzień 18 sierpnia zrobił się szary, ponury, z niebem zaciągniętym ołowianymi chmurami i wiatrem, wiatr ale ciągle wzrastającym. Szybkość nasza zwiększyła się; popołudniu szliśmy już średnio 7 do 8 mil na godzinę. Fała i wiatr wzmagały się tak, że na noc zwiniliśmy zasadnicze żagle, mocno je wiążąc i mocując do pokładu, a postawiliśmy komplet żagli sztormowych. Barometr stale spadał, wiatr, pra-



Atlantyk. W czasie szturu Bohomolec holuje. 1.VIII.1933.

widlowo, jak zwykle się dzieje podczas cyklonu, wolno zmieniał kierunek. Dalo to nam możliwość określenia, gdzie znajduje się oko cyklonu. I zaczyna się ucieczka według prawideł meteorologii przed nadchodzącym cyklonem. Przez całą noc, aż do południa dnia 19 sierpnia uciekamy, pomimo już olbrzymiej fali i wiatru bardzo silnego. W południe już dalsza ucieczka staje się niemożliwa, bo pod minimalnym, sztormowym ożagieniem, maszt tak się gnie, że lada chwila może pęknąć. Zresztą fala jest już za duża, tak że „Dal” zarywa się w wodzie, zalewając stale, i traci szybkość. O godzinie 12 w południe zwijamy wszystkie żagle i wyrzucamy z dziobu dryf-kotwę za burtę. Dzięki tej kotwicy i małej żagielkowi, zaciągniętemu na rufie, jacht ustawił się bezpiecznie 4 do 3 rumbów do wiatru. Byliśmy wszyscy jak najlepszej myśli, chociaż wiedzieliśmy, że będzie źle; nawet po umocowaniu wszystkiego i przygotowaniu jachtu na huragan wykapaliśmy się w zburzonym morzu.

Już w parę godzin po ustawieniu się na dryf-kotwie, barometr spadł szybko na dół, a wiatr i fala zwiększyły się do tego stopnia, że było niepodobniństwem przebywać na pokładzie. Wszyscy trzej musieliśmy siedzieć w kabine, przygotowani, aby móc w każdej chwili wyskoczyć na górę i zamocować, co się obluźuje. Przez jacht przelewały się ogromne masy wody, lecz naogół „Dal” trzymała się bezpiecznie. Już pod wieczór wiatr szalał z siłą huraganu, tak olbrzymią, że nie da się opisać. Jacht wytrzymał za każdym zderzeniem co-

fając się o wsiekle uderzenia fal, naturalnie kwał się w niemożliwy sposób, lecz my już tym razem, na szczęście, nie cierpieliśmy na morską chorobę. Od czasu do czasu przechodziły ulewę, prawie oberwania chmur, bardzo przez nas mile widziane, ponieważ taka ulewa dusiła chwilowo grzobienie załamujących się fal.

W nocy o godzinie 3-ej nastąpiła parosekundowa cisza, lecz po niej wiatr uderzył z przeciwnego kierunku z tak olbrzymią siłą, że zerwał nam silnie przymocowany brezent, zakrywający wiaz do kabiny. Przeszło przez nas oko cyklonu. Barometr, który cały czas opadał nadół, zatrzymał się na 734 milimetrach i po godzinie lekko drgnął na 734 i pół mm. Choć wiatr i fala jeszcze były silniejsze, to jednakże uważaliśmy się za uratowanych aż do godziny 8 dnia 20 sierpnia. Wszyscy trzej leżeliśmy; Bohomolec na lewej koi, Świechowski na prawej, ja — między kojami, gdy naraz znajduję się na suficie z prawej strony kabiny, a na sobie czuję Bohomoleca i za chwilę obydwoje leżymy na Świechowskim. Przez zakryty brezentem wiaz woda wdarła się do środka i zalała kabinę równo z kojami.

Bohomolec i Świechowski momentalnie wzięli się do pompy, ja wyskoczyłem na pokład i byłem świadkiem, jak maszt, który wyszedł z wody pęknięty i skrzywiony, wicher złamał na dwie części. Prócz tego zobaczyłem, że lina dryf-kotwy pękła i jesteśmy na tasce fal i wicheru, rzucani na wszystkie strony. Wszystkie bełki zapasowe zostały zerwane i razem z utamą większą częścią masztu, wszystko bije w burtę. Lecz ratunek, pomimo ryzyka splukania z pokładu, był szybki. W kilkanaście minut utamany maszt, bełki i inne drobiazgi były umocowane; wypuściliśmy drugą morską kotwę, lecz zrobioną naprędce z powiązanych belek i jacht ustawił się bezpiecznie do fali i wiatru — 9 rumbów. O godzinie 11 tego samego dnia nastąpił drugi przechył z górą 90 stopni, i znów masa wody zalała kabinę. Z tą chwilę, widząc, że nasz pokład nie wytrzyma obrotu dookoła, oczekiwaliśmy zrezygnowani na wej synchronizacji fali z jachtem, wiedząc że grozi nam śmierć.

W tej niepewności byliśmy przez 36 godzin, do dnia 22 sierpnia. Przechyliły ciągle dochodziły do 70 stopni, ciągle pompowaliśmy wodę, lecz tej trzeciej fali nie było — no i nie przysła.

Dnia 22 sierpnia udaje się nam, po siedmiodzinnej pracy, podczas prze-



Atlantyk. „Frida Horn” zapytuje, czy nie potrzebujemy pomocy. 16.VIII.1933.

chyłów do 50 st., i silnej fali i wiatru, postawić 4 metrowej wysokości maszt i o 13 godzinie postawić pierwszy żagiel po cyklonie. Określamy pozycję i kładziemy się na kurs na Bermudy, odległe od nas około 360 mil.

Dnia 25 sierpnia o godzinie 20 ukazuje się nam latarnia H L G b na Bermudach, o dwa stopnie na prawo od kursu. Całą noc do 6 rano 26 sierpnia stojmy w dryfie pod Bermudami, czekając dnia. Naturalnie noc mamy szkwaliście i wiatr rwie nam grot-żagiel. Rano ruszamy do Bermud, posługując się jedynie locją, ponieważ mapy Bermudów nie mamy. Idziemy od południa, kierując się na wejście do portów od zachodniej strony wysp. Posuwamy się wolno wzdłuż brzegów w odległości 2 mil. Woda jest tak przezroczysta, że na głębokości kilkunastu metrów widać dno. Z początku wszystko idzie dobrze. Pilotując z burty, wymijamy liczne rafy koralowe; lecz po godzinie żegluga dostajemy się w zamknięty atol raf podwodnych. Sondujemy głębokość i: „o zgrozo! jeden metr!”, to jest całkiem źle! Zawracać nie ma po co, więc, mając kil metrów, wybieramy najlepsze przejście i przeskakujemy przy pomocy sztucznych przechyłów jachtu niebezpieczną meliznę.

Po parog dziennej żegludze w bardzo ciężkich warunkach, gdyż trzeba było uważnie wymijać szybkiemi zwrotami niebezpieczne miejsca, dotarliśmy do małego portu Ellys, gdzie spytałśmy się pierwszego napotkanego rybaka o drogę do portu Hamilton. Z Ellys wzięliśmy tego rybaka jako pilota na hol i przybyliśmy do portu Sommerset, gdzie stanęliśmy na kotwicy, czekając na wizytę lekarza portowego, który odwiedził nasz jacht wraz z licznymi gośćmi. Z Sommerset, holowaliśmy przez motorów-



Bermudy. Jeden z luksusowych hoteli na Bermudach i malownicza droga w lesie cedrowym, podszytym oleandrami.

kę, zawinęliśmy do Hamiltonu 26 sierpnia o godz. 15, owacyjnie witan przez mieszkańców miasta. Na brzegu czekali miejscowi dostojnicy, zarząd Brytyjskiego Królewskiego Yacht-Klubu i tłumy publiczności.

„Dal” odprowadzi nas do stoczni, a nas od lokalu klubowego, gdzie czekał zorganizowany na naszą cześć bankiet. Wieczorem rozmieszczono nas na kwaterach prywatnych.

Po tygodniowym pobycie na Bermudach, przez który to czas przeprawy dokonano na „Dal” konieczny remont, 3-go września rano wyszliśmy z Hamiltonu, kierując się na New York. Od 3 do 5 września panuje cisza, 5 września wie-

czorem lamie się nadwyręczony już poprzednio o burszpryt. Dnia 7 września por. B. homolec dostaje silnego ataku sercowego, więc po naradzie postanawiamy wracać na Bermudy, wypatrując po drodze statku, aby oddać chorego. Dnia 10 września cumujemy się z powrotem w porcie Seemerset.

Podróż została przerwana i odłożona na pewien przeciąg czasu.

Cała nasza podróż trwała 95 dni, z tego 36 dni zeszło na postoje w portach. Razem „Dal” przebyła 6.100 mil. Drogę Plymouth — Bermudy (4.065 mil) przebyliśmy w 42 dni 16 godzin. W czasie podróży mieliśmy 10 dni kompletnej ciszy, 4 dni mgły, 7 pogód sztormowych

3 szkwały o sile do 11 Beauforta, k. k. dziesiąt szkwałów o mniejszej sile. 12 g. dz. n. sztormu na morzu Północnym i czterodniowy cyklon przed Bermudami.

Wszystko to wskazuje, że, aby przebrnąć to i nie utopić ani jachtu ani ludzi, trzeba mieć bardzo silny jacht a następnie duże wyrobienie żeglarskie bo z morzem żartów nie ma. Nikomu kto nie posiada tych warunków, nie radzę wypuszczać się na dalekie wyprawy żeglarskie.

Obecnie moim dążeniem jest dokonać przejazdu północnego Atlantyku na jednostce 5 m 90 cm długości, aby baderę polską postawić na pierwszym miejscu w międzynarodowym żeglarstwie sportowym.

ROLA I ZADANIA NIEMIECKIEGO „FLOTTENVEREINU“

Napisał *Nauticus*

Umilowanie morza i spraw morskich, jakaś przepiękna, niepohamowana siła praca masy niemieckiego narodu do wzmocnienia floty wojennej i żeglugi handlowej, wszystkie wspaniałe rezultaty działalności „Flottenvereinu“, o jakich nie marzyli nawet jego założyciele — to zasługa przede wszystkim pism, poświęconych zagadnieniom organizacyjnym niemieckiej Ligi morskiej oraz zagadnieniom morskim. Wielkie zasługi położyło zwłaszcza czasopismo „Die See“ — stojące długie lata na wyłącznych usługach „Flottenvereinu“ aż do czasu stworzenia osobnego tygodnika „Die Flotte“. „Die See“ nie przestało ostnieć mimo stworzenia specjalnego nowego organu „Flottenvereinu“, — lecz wychodzi do dzisiaj, jako organ Zjednoczonych Związków Morskich (Vereinigtes Seeverein) w Berlinie.

Wobec coraz większego zainteresowania się sprawami morza — popierał „Flottenverein“ akcję poprowadzoną przez stowarzyszeń, zmierzających do stworzenia jeszcze i innych pism, poświęconych morzu. I tak oto powstały kolejno: „Deutsche Meeres-Zeitung“ i „Deutschland zur See“, powstała „Nautische Rundschau“, wychodząca w Hamburgu oraz barwna „Marine Rundschau“ i „Marine Zeitung“ — nie mówiąc już o innych wielkich pismach, poświęcających bardzo dużo uwagi sprawom morskim, jak np. „Hamburger Fremdenblatt“.

We wszystkich powyżej cytowanych tygodnikach i miesięcznikach, rozchodzących się w dziesiątkach tysięcy egzemplarzy i to nie tylko w kraju, lecz i zagranicą, można było znaleźć obok artykułów ściśle naukowych i fachowych — opisy podróży, zestawienia statystyczne z dziedziny marynarki całego świata, sprawozdania stowarzyszeń i organizacji morskich, a nadewszystko artykuły propagandowe.

Na specjalną uwagę zasługuje stworzona przez „Flottenverein“ bi-

blioteczka popularna pod nazwą „Meereskunde — Sammlung Volkstümlicher Vorträge zum Verständnis der Nationalen Bedeutung von Meer und Seewesen“.

Broszury takie, mające na celu spopularyzowanie wiedzy i zrozumienia narodowej doniosłości morza oraz spraw morskich, wychodziły regularnie co miesiąc i kosztowały zaledwie 50 fenigów. Drukowaniem i rozpowszechnianiem tych broszur zajmowała się na zlecenie „Flottenvereinu“ Księgarnia Ernesta Siegfrieda Mittlra i Syna przy Kochstrasse w Berlinie.

Broszury pisane bardzo przystępnie i zajmująco, miały ogromny zbytek, gdyż nabywali je nie tylko członkowie „Flottenvereinu“, ale także szerokie warstwy półinteligencji, robotników i ludności wiejskiej. Obejmowały one niejako całokształt wiedzy, dotyczącej morza i poruszały różne jej dziedziny, jak np. dziedziny morskiego życia roślinnego i zwierzęcego, dziedziny znajomości morza, wybrzeży morskich, historii żeglugi, korsarstwa, techniki i handlu zamorskiego, floty wojennej, żeglugi handlowej, a nawet dziedziny lekarską. Ukazywały się zatem, jeżeli weźmiemy np. rok 1909 broszury na tematy następujące: „Zachodnio-indyjskie rafy kolarowe“, — „Kraina śmierci na dnie morskiem“, — „Wędrówki zwierząt morskich“, — „O początkach badań podbiegunowych“, — „Korsarze morsey“, — „Wyprawy morskie w średniowieczu“, — „Łodzie podwodne“, — „Torpedy“, — „Wielkie i małe krążowniki“, — „Załoga okrętów wojennych“, — „Służba bezpieczeństwa na pokładzie“, — „Karjera marynarza“ i t. d.

Wspomniałem już poprzednio, że powstawały w Niemczech także silne prądy, utrudniające przenikanie idei morskiej do szerokich mas. Z tego rodzaju kontrakcją, prowadzoną zwłaszcza przez organizacje socjalistyczne, rozpoczął „Flottenverein“ zacieklą walkę. Rozsyłano po całym

kraju wyszkolonych prelegentów, którzy wygłaszali po wsiach i miastach odczyty popularne na temat morza, a po odczytach odpowiadali na podnoszone ze strony audytorjum obiekcje, zarzuty, czy zastrzeżenia.

Cele i zadania „Flottenvereinu“ sięgały jednakże daleko poza samą akcję na rzecz rozbudowy floty. Niepoślednie miejsce w czynnościach jego zajmowały badania geograficzne i handlowe, które przybierały coraz szerszy zakres, w miarę wzrastania zrozumienia potrzeb ekonomicznych kraju ze strony społeczeństwa i rządu. Niewiele osób u nas, w Polsce, wie zapewne o tem, że nie rząd niemiecki, tylko „Flottenverein“ zaczął wysyłać uczonych, korporacje przez morza, aby poznawali obce, dalekie kraje i zdawali dokładne relacje ze swoich podróży.

Zainteresowanie sprawami geograficznymi i handlowymi wzmogło się do tego stopnia, że trzeba było przystąpić do założenia specjalnego oddziału, specjalnej sekcji, mającej na celu popieranie kolonizacji niemieckiej.

Najciekawsze jest to, że akcja „Flottenvereinu“ wpłynęła również na pobudzenie emigracji zarobkowej ludności w daleki świat za chlebem. Niemcy stanęły, dzięki wzmoczonej akcji „Flottenvereinu“, wobec faktu, że dawniejsza polityka anti-emigracyjna weszła nagle na tory polityki kolonizacyjnej, która dążyła nie do tłumienia, lecz do ułatwienia emigracji w taki sposób, aby ubytek ludności obracał się na korzyść ekonomicznego rozwoju Niemiec.

„Flottenverein“ pod względem realizacji swoich celów miał ułatwione zadanie o tyle, że w tym samym czasie wysunęty został projekt rządu, subwencjonowania statków niemieckich, krążących między Niemcami a państwami zamorskimi. We wszystkich dziennikach i czasopismach, zarówno naukowych, fachowych, jak i politycznych, zawrzało; wysuwano najrozmaitsze argumenty

za i przeciw temu projektowi. Wówczas prezes „Flottenvereinu“ wystąpił z publicznym podziękowaniem dla kanclerza Rzeszy za posunięcie rządu, dając tem samem do zrozumienia, że za projektem rządowym opowiadają się także szerokie rzesze niemieckiego społeczeństwa, zgrupowane w potężnej już wówczas organizacji „Flottenvereinu“. Jednocześnie organizacja ta, obok hasła rozbudowy floty, rozpoczęła intensywną propagandę kolonizacji zamorskiej.

Z inicjatywy „Flottenvereinu“ odbyło się dnia 1 maja 1892 roku w Berlinie w wielkiej sali „Kaiserhofu“ zebranie, podczas którego okazało się, że „Flottenverein“ pozakładał już całą sieć pododdziałów Towarzystw Kolonialnych i po półtorarocznym ich istnieniu postanowił zorganizować w Berlinie Zjednoczenie centralne, aby działalności kolonizacyjnej temi większą nadać spistość. Ks. Hohenlohe — Langenburg, prezes Sekcji Kolonialnej niemieckiego Flottenvereinu, zdając sprawę z działalności tejże sekcji, podnosił potrzebę zachowania tajemnicy, co do planów i przyszłych zabiegów zarządu i oświadczył, że sekcja kolonialna pracuje nad tem, aby w jednym z portów niemieckich urządzić skład towarów i wszelkich przedmiotów, potrzebnych do handlu wymiennego z krajami zamorskimi, szczególnie zaś z Airyką.

Po ks. Hohenlohe — Langenburgu zabrał głos tajny radca br. Gefiken, który w świetnym przemówieniu wykazywał nagłą potrzebę zakładania niemieckich kolonii. Dowodził on na podstawie liczb, że zajęcie się sprawą kolonizacji stało się dla kraju polityczną i społeczną koniecznością, wobec wytwarzającej się dysproporcji między podażą i popytem towarów, a zwłaszcza wobec ogromnego przyrostu ludności, potrzebującej pracy i wyżywienia. Dr. Gefiken twierdził, że Niemcy tracą wpraw-

dzie wskutek emigracji sporo dolarów, ale zmniejszony kapitał nie będzie stracony, o ile pokieruje się go ku kolonjom, bo kolonie nie tylko zwiększają potęgę państwa, ale dają narodowemu przemysłowi stałe i pewne rynki zbytu. Mówca powoływał się na przykład Anglii, która rozszerzała stale swe kolonialne posiadłości. W kwestji kolonizacji nie powinno chodzić tyle o rozszerzenie potęgi państwowej, ile o zapewnienie eksportu krajowych produktów za morza.

„Niemcy i bez kolonii postąpiły znacznie naprzód w swym handlu zamorskim — mówił dr. Gefiken dosłownie — ale wzrost ten byłby nierównie większy, gdyby miały swoje posiadłości kolonialne, które obok powyższej i tę jeszcze dają korzyść, że ułatwiają użytkowanie zbytnich sił roboczych, tudzież lokatę kapitałów.

Niemiecka jedność — wołał mówca — przez założenie kolonii nie ucierpi, gdyż każda nowa niemiecka osada poza morzami — nowemi spojają węzłami“.

Pod koniec zebrania przemawiał jeszcze wybitny działacz „Flottenvereinu“ dr. Fabri, który rozwodził się nad koniecznością przeniesienia idei kolonialnej w sfery parlamentarne, aby między reprezentantami ludu rozkrzewić zdrowe pojęcia o politycznej konieczności rozszerzania wpływu niemieckiego na kraje zamorskie i przypominał rządowi ważne jego obowiązki przy zawieraniu traktatów handlowych.

Podczas tego zebrania, na którym położono niejako kamień węgielny pod budowę „Towarzystwa Kolonialnego“ — mówiono bardzo szeroko o stworzeniu potężnej żeglugi handlowej. Odnośne wyjaśnienia dawał dyrektor departamentu kolonialnego dr. Sellien, który zapewniał zebranych, że w myśl projektu, wysunętego przez „Flottenverein“ — rząd niemiecki, biorąc pod uwagę zarów-

no wzrost kupieckiej floty w Anglii i Francji, jak i spekulacyjne obniżenie frachtów do niebывалych cen — przyjdzie żegludze niemieckiej z wydatną pomocą.

Na propozycję wice-prezesa „Flottenvereinu“ kontr-admirała Schleinitza, reprezentującego jednocześnie Towarzystwo Geograficzne oraz na analogiczny wniosek dr. Jarnoscha, występującego w imieniu Tow. Handlowo-Geograficznego — postanowiono zostawić sekcji kolonialnej pełną autonomję przy rozbudowie osobnego: „Towarzystwa Kolonialnego“.

W tydzień po założeniu Towarzystwa tego zapisało się do niego 1000 członków, płacących roczną składkę po 12 marek oraz 700 członków, którzy zobowiązali się płacić po 300 marek rocznie i więcej. Jednocześnie powstał też własny organ Towarzystwa Kolonialnego pod nazwą: „Deutsche Kolonialzeitung“.

Rozwodził się nad kolonialną sekcją „Flottenvereinu“ obszernej, aby dać czytelnikom pojęcie o powstaniu potężnego Towarzystwa Kolonialnego, odgrywającego w życiu przedwojennych Niemiec — ogromną rolę.

Działalność „Flottenvereinu“ spotkała się nie tylko z całkowitem zrozumieniem społeczeństwa, które dawało na cele morskie wielkie sumy, — ale znalazła również zasłużoną ocenę i poparcie rządu niemieckiego, który wyznaczył specjalne sumy na jej prace, propagandową. Wyłożone przez rząd na ten cel pieniądze powracały do kas państwowych w olbrzymim oprocentowaniu.

Jak przedstawiał się cały dorobek niezolnej, twardej i nieustannej pracy Flottenvereinu, jaki był płon początkowej akcji tych kilku ludzi, którzy stworzyli najpotężniejszą w Niemczech organizację, liczącą blizko 2 miliony aktywnych członków — zobaczymy w następnym końcowym już artykule.

OSTATNIA PODROŻ STATKU „PETREL“

Napisał **Stanisław Kosko**, Warszawa

Historja ostatniej podróży *) osiemdziesięcioletniego, dwumasztowego żaglowca „Petrel“ z portu ojczystego Lerwick na wyspach Szotlandzkich jest prawie nieznaną. A jest ona opowieścią o straszliwym i niespodziewanym niebezpieczeństwie, odwadze i niecodziennym hartcie ducha w obliczu przemocy, opowieścią o zdarzeniu, które po mimo całej swej niezwykłości jest jednak od początku do końca prawdziwe.

Zdarzenie z „Petrel“ to jedyny autentyczny wypadek, gdy statek, obróciwszy się wokół swej wzdłużonej osi, powrócił do pierwotnego położenia. Wiemy o tym wypadku tylko dzięki doświadczeniu żeglarskiemu załogi, któ-

ra bez niczyjej pomocy doprowadziła rozbity statek do portu.

„Petrel“ rozpoczął swą służbę, jako jacht. Był to mocny, zgrabny statek, który po zakończeniu kariery jachtowej, w ciągu wielu lat stanowił własność firmy P. Garriock et Co. w Lerwick, i używany był przeważnie do połowu ryb na wodach Rockall, Farrer i Islandji. Podczas zimowych miesięcy „Petrel“ pływał do portów węglowych północno-wschodnich wybrzeży Anglii, lub do Norwegii, jako statek towarowy.

Jak twardy żywot przypadł mu w udziale, trudno jest dziś to sobie nawet wyobrazić. „Petrel“ włócił go jednak w ciągu długich lat, zwycięsko wychodząc z najcięższych sztormów pa-

mlących na wodach pomiędzy Rockall a północnem kołem biegunowem.

Ostatnim kapitanem jego był od dwu lat Peter Hawick, podówczas jeszcze młody człowiek, lecz już cieszący się opinią zdolnego i doświadczonego marynarza.

W r. 1888 statek przybył do Lerwick z wód Islandji późną jesienią. Po zwolnieniu na ład rybackiej załogi i po zakończeniu przygotowań do nowej podróży, statek wyruszył w dniu 6 listopada 1888 r. do Lyngoer w Christiana Fiord w Norwegii po ładunek łożu. Prócz znacznej ilości ołowianego balastu stałego „Petrel“ wziął dla obciążenia jeszcze 20 ton żużli i kamieni, które zostały zsypane na kupę w ładowni bezpośrednio pod luką.

*) Wg. „Sea Breezes“ Nr. 164.

Załogę statku stanowiły cztery osoby: kapitan Peter Hawick, jego zastępca J. Mail i marynarze R. Mail i R. Irvine.

„Petrel” opuścił Lerwick z dość silnym, niezbyt pomyślnym wiatrem. Następnego dnia wiatr stał się jeszcze bardziej niepomyślny, wiejąc z południowo - wschodu, a jednocześnie wzmógł się i wkrótkim czasie przeszedł w sztorm. Pod silnie zarzefowanymi żaglami statek szedł ostrym bejdedwindem, póki rankiem 13 listopada nie ukazała się leżąca przy brzegach Norwęgii wyspa Udsire. Wiatr teraz skręcił bardziej na południe i zamienił się w huragan, zupełnie udaremniając posuwanie się w pożądanym dla statku kierunku. Zastanowiwszy się nad sytuacją, kapitan Hawick zdecydował się pójść z huraganem. Statek umykał z wiatrem aż do 7 rano dnia następnego, kiedy na pewien czas wiatr osłabł. Kapitan Hawick, któremu żal było oddać się od celu podróży, znowu skierował statek do wiatru, kładąc go w bejdedwind prawego halsu.

Burza jednak po chwilowym osłabnięciu wzmogła się do rozmiarów jeszcze większych, niż poprzednio. Wystawiony na cały impet furji morza Północnego, statek przedzierał się przez chłostę sztormu, ciężko kładąc się na boki. W południe, w porze zmiany wachty, służbę na pokładzie objął Robert Mail, pozostali zaś zajęli się przygotowaniem posiłku. Przytulony do masztu Mail ujrzał w pewnej chwili olbrzymią górę wodną, zbliżającą się od strony wiatru. Przez sekundę błysnęła w nim nadzieja, że może fala ta nie załamie się przed dopadnięciem do statku i „Petrel” będzie mógł wspiąć się na jej grzbiet, — w następnej jednak chwili wierzchołek fali znalazłszy się wysoko nad jego głową, załamał się. Mail błyskawicznie skoczył ku kabinnie i na czas jeszcze zdążył wpaść do środka. Co stało się następnie należy pozostawić wyobraźni. Nieopisany tumult i chaos, trwający zdawało się całe wieki. Postępujący ruch góry wodnej odrzucił prawdopodobnie w stronę podwietrzną dziób statku, przedtem skierowany ukosem do fali, i „Petrel” całą siłą nderzenia przyjął burta nawietrzną.

Podczas, gdy statek obracało wokół jego wzdłużonej osi, masy wody wyparły pokrywę wjazdu do kajuty oraz tuk świetlny i wdarły się do wnętrza, na pół zatapiając znajdujących się tam ludzi. Przez straszliwą chwilę statek leżał dnem do góry. Zdawało się, że nie ma już ratunku. A jednak, dzięki stracie obydwu masztów, które pekły przy samym pokładzie, „Petrel” wreszcie obrócił się na drugi bok a potem wrócił do swej normalnej pozycji.

Bez tchu, przemoknięci i skostniałi od lodowatej zimnej wody, która zatopiała do połowy kajute, dotkliwie potłuczeni (u frwina stwierdzono potem kilka złamanych żeber) i zaledwie zdający sobie sprawę z tego, co zaszło, czterej mężczyźni wypełzli na pokład przez robity właz kajutowy. Widok, jaki im się tu przedstawił, mógł złamać na duchu najsilniejszego człowieka. To, co jeszcze przed pięciu minutami było zgrabnym i solidnym statkiem, zamieniło się w pozostałowania gody wrak, zatopiony do połowy przez wodę. Obydwa maszty zostały zniesione, bugszpryt złamany przy samej stewie, części masztów i żagli pływały wokoło

statku, część olinowania ruchomego owinęła kadłub statku; porceze i nadburcie, jak również i pokrywy luk zostały zmiecione, przy prawej burcie w miejscu, gdzie styka się ona z pokładem, powstała wzdłuż całego statku szpara o szerokości dwóch cali.

Przedni pokład pomiędzy masztem a winda kotwiczna został wgnieciony. Pod pokładem sytuacja przedstawiała się jeszcze bardziej rozpaczliwie. Pompa, główny przyrząd ratunkowy w takiej sytuacji, została połamana i była zupełnie nie do użytku. Na powierzchni wody, która załata ładownie do połowy, unosiły się powyrwane z zawiasów drzwi, pościel, różne narzędzie, biszkopty i t. p.

Lecz na desperację nie było czasu. Każdej chwili nowa fala mogła dokończyć rozpoczęte dzieło zniszczenia. To też czterej zmaltretowani marynarze natychmiast wzięli się do gorączkowej pracy, starając się naprawić, o ile się da, uszkodzenia.

Pierwszą rzeczą było jak najszybciej odciąć maszty i inne drewna, które, wlokąc się na sztagach i wantach, waliły o statek i groziły mu przebieciem burty. Przy pracy tej ocalono pewną ilość płótna żaglowego, co pozwoliło przykryć zgnieciony w kilku miejscach pokład, luki i włazy przy pomocy znalezionych na szczęście gwoździ.

Następnie czem tylko się dało uszczelniono szpary w pokładzie. Zanim najpilniejsze prace ratunkowe zostały ukończone, zapadła ciemność i załoga stanęła w obliczu innego niebezpieczeństwa. Kółysanie statku stawało się coraz bardziej nierówne, woda w kadłubie przybierała, wdzierając się przez pozostałe otwory za każdym większym przechyłem. Pompa była nie do użytku. Wprawdzie narzędzia do wylewania wody znajdowały się na statku, lecz odnalezienie ich przechodziło ludzkie możliwości.

Grozę położenia potęgował fakt, że prawie cały balast żużlowy znikł, wysypując się przez lukę, gdy statek był przewrócony do góry dnem. Nie mając odpowiedniego balastu, „Petrel” stracił swą stateczność i przy każdej większej fali mógł znowu znaleźć się w sytuacji, z której dopiero cudem ocalał.

Trzymając się jeden drugiego, głęboko brodząc w lodowatej wodzie i wśród nieprzeniknionej ciemności, czterej żeglarze przedostali się z kajuty przez międzypokład do kubryku, gdzie pomniacku wylowili kilka wiader oraz garnek do gotowania i rozpoczęli czerpanie wody. Sztorm szalał w dalszym ciągu, lecz tłusta, brudna woda, sącząc się z nawietrznej burty dryfującego statku łagodziła nieco fale i stwarzała pozory względnego bezpieczeństwa.

Szary świt zastał sztorm na przelomie, ludzi zaś zajętych czerpaniem wody; dopiero jednak dobrze po południu, po dwudziestu ośmiu godzinach rozpaczliwej walki o życie, wobec zcichającej burzy i po upewnieniu się, że napływ wody do kadłuba ustał, pomyślą załoga o jedzeniu.

Kwestja jedzenia przedstawiała się również rozpaczliwie. Cały prowiant został zniszczony przez słoną wodę. Z produktów, które można było użyć, znaleziono tylko worek kartofli i beczkę z niewielką ilością solonego mięsa. Z mięsem tem jednakże trzeba było obchodzić się nadzwyczaj ostrożnie, ponieważ zapas słodkiej wody także znikł.

Znaleziony prowiant, spożywany na surowo, stanowił całe pożywienie ciężko w ciągu następnych pięciu dni pracującej załogi. Bez ognia, ani też sposobu rozniecenia go, bez możliwości wysuszenia przemokłej odzieży, prawie bez snu, groziło jej szybkie wyczerpanie. Wiatr, słabnąc w dalszym ciągu, wiał z kierunku południowo - wschodniego i pędził statek od lądu na Ocean Północny. Rankiem jednak 16 listopada zmienił się na zachodni i nadzieje znowu odżyły. Według przybliżonych obliczeń „Petrel” w dniu tym znalazł się w odległości 70 — 80 mil morskich od wybrzeży Norwęgii, to też gdy zachodni wiatr nie ustawał, załoga wzięła się do sporządzenia prowizorycznego ożaglenia. Jedynym kawałkiem drewna, który ocalał, była jodłowa gałąź o długości około 12 stóp, wylowiona w jednym z fiordów poprzedniej zimy. Użyto jej zamiast masztu, umocowując czem tylko się dało w miejscu, gdzie poprzednio stał przedni maszt oraz rozciągnięto kawał uratowanego żagla i „Petrel” zwrócił swój dziób na wschód.

Początkowo statek posuwał się bardzo wolno, wkrótce jednak wiatr nieco wzmógł się, utrzymując nadal pomyślny kierunek. To też zrana 18 listopada ukazał się na kursie wysoki ląd. Była to wyspa Bremangerland. W południe następnego dnia rzucono kotwicę w zatoczce, leżącej naprzeciwko wioski Bremangerpool.

Sztorm i zniszczenie szalały po morzu Północnem przez dwa tygodnie. Wiele statków, podobnie jak „Petrel”, uległo zniszczeniu. Dziennik „The Sletland News” z dnia 24 listopada 1888 r. pisał: „W tym tygodniu otrzymałem pierwszą, niepokojąco brzmiącą wiadomość o żaglowcu „Petrel” z Lerwick, który niedawno opuścił ten port, udając się do Lyngoer po ładunek lodu. Szkuener „Snaefell”, który przybył tu w poniedziałek, doniósł, że zeszłej soboty, widział w odległości około 120 mil morskich od Naze żaglowiec, według wszelkiego prawdopodobieństwa „Petrel”, dryfowany przez huragan. Wyrażano przytem obawę, że statek sztormu nie wytrzyma. W środę jednak nadeszła od kapitana „Petrel” depesza, donosząca, że statek przybył do Bremangerpool mając maszty, żagle, nadburcia i luki zniesione, a część pokładu przedziurawioną. Załoga ocalała”.

Nieco później właściciel statku P. Garriock, otrzymał od kapitana Hawick list, który zaczynał się następującem zdaniem: „Szanowny Panie! Jestem szczęśliwy, że mogę napisać jeszcze raz do Pana, a sadziłem już, że nie będę w stanie tego uczynić...”

Tych pięć minut w uścisku Ojca Nepetuna wykończyło „Petrel”, nie wykończyło jednak załogi, która przeżyła tę ponurą chwilę przed 45 laty. Trzech z pośród niej żyje dotychczas, chociaż żaden nie rozstał się ze służbą na morzu. Kapitan Hawick dowodził jeszcze wielu statkami, przeszedł przez niejednen sztorm i przeniósł się na ląd dopiero niedawno, osiadając w rodzinnem mieście.

I Robert Mail pozostał na morzu, dowodząc w ciągu wielu lat statkami w żegludze przybrzeżnej. Podczas wojny, służył on na jednostkach pomocniczych. W ciągu swej służby morskiej nie raz znalazł się w ciężkiej opresji, żadna jednak nie została mu w pamięci tak, jak ta, gdy oglądał nad głową dno „Petrel”.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

JUBILEUSZ ŁODZI PODWODNEJ

W roku przyszłym przypada pięćdziesiąta rocznica budowy pierwszej łodzi podwodnej o napędzie mechanicznym. Rocznicą tembardziej znamienna, że pierwsza łódź podwodna tego rodzaju została skonstruowana przez Polaka, inżyniera marynarki rosyjskiej Drzewieckiego.

Stefan Drzewiecki urodził się w roku 1844 na Podolu. Studia wyższe odbył w École Centrale w Paryżu, następnie podczas wojny rosyjsko-tureckiej zaangażował się ochotniczo do marynarki rosyjskiej, a po wojnie poświęcił się pracy w dziedzinie wynalazków. Pierwsze jego wynalazki z zakresu mechaniki były eksponowane na wystawie powszechnej w Wiedniu w 1873 roku. Jednakże specjalny rozgłos pozyskał inżynier Drzewiecki dzięki swoim projektom budowy łodzi podwodnych. Rząd rosyjski zainteresował się temi projektami i wyasygnował potrzebne pieniądze na przeprowadzenie doświadczeń. Po szeregu prób inżynier Drzewiecki skonstruował w roku 1884 łódź podwodną na której zastosował dopiero co wynalezione akumulatory elektryczne, jako źródło energii dla ruchu pod wodą.

Wynalazek inżyniera Drzewieckiego stanowił punkt zwrotny w dziedzinie konstrukcji łodzi podwodnych, ponieważ rozwiązał najważniejszy problem zaopatrzenia ich w praktyczny silnik, umożliwiający ruch pod wodą.

Łódź podwodna, skonstruowana przez Drzewieckiego miała 4,5 m. długości i 1,5 m. średnicy. Zewnętrzny kształt łodzi podwodnej przypominał nieco czółenko tkackie z małą wieżyczką, wystającą u góry; umieszczone tu były przyrządy do kierowania. Najważniejszym ulepszeniem, zastosowanym na tej łodzi podwodnej było ustawienie silnika elektrycznego, który poraz pierwszy zastosowano na łodzi podwodnej.

Ponadto łódź podwodna otrzymała peryskop, również zupełnie nowy, nieznanym przedtem wynalazek.

Prawie jednocześnie z doświadczeniami Drzewieckiego, w Szwecji wybudowano inny typ łodzi podwodnej, również zaopatrzonej w napęd mechaniczny. Łódź podwodna została skonstruowana przez inżyniera Nordenfelda. Miała ona kształt cygara długości 20 mtr. przy średnicy 3,6 mtr. Pojemność jej wynosiła około 100 ton. Ze względu na sposób poruszania łódź podwodna Nordenfelda była swego rodzaju osobliwością gdyż poruszała się przy pomocy maszyny parowej. Na łodzi podwodnej zostały umieszczone dwa zbiorniki, służące do magazynowania pary, pobieranej z ładu. Przed wyjściem łodzi podwodnej z portu do zbiorników tych tłoczono parę pod ciśnieniem 100 atmosfer; ilość zabieranej pary w zupełności wystarczała na cztery godziny ruchu pod wodą lub też na powierzchni. Silnik parowy dawał łodzi podwodnej możliwość rozwijania szybkości 4 węzłów pod wodą i 9 węzłów nad wodą.

Łodzie podwodne Drzewieckiego i Nordenfelda były pierwszymi jednostkami podwodnymi, które otrzymały uzbrojenie torpedowe. W pierwszym wypadku zastosowano dwie miny, załadowano 50 klg. dynamitu; wybuch tych min następował na skutek prądu elektrycznego. Na łodzi podwodnej Nordenfelda po raz pierwszy zastosowano św. eżo wówczas wynalezione torpedy automatyczne Witheada.

Możemy być słusznie dumni, że jednym z czołowych wynalazców w dziedzinie konstrukcji łodzi podwodnych był Polak. Skoro zatem marynarka szwedzka zamierza uroczystie uczcić rocznicę wynalazku, dokonanego przez Nordenfelda, to nie należy zapominać, że jednocześnie niemniej cenne zasługi w tej dziedzinie położył Polak — Drzewiecki.

SILNA MARYNARKA—OSTOJA POKOJU

Przemawiając na zebraniu wyborców w Barrow, pierwszy lord Admiralicji sir Bolton Monsell uzasadniał konieczność posiadania w Anglii silnej floty wojennej. Sir Monsell wyszedł przytem z założenia, że tylko silna flota wojenna jest w stanie zabezpieczyć normalny stan stosunków handlowych Anglii i dać jej gwarancję stałego pokoju.

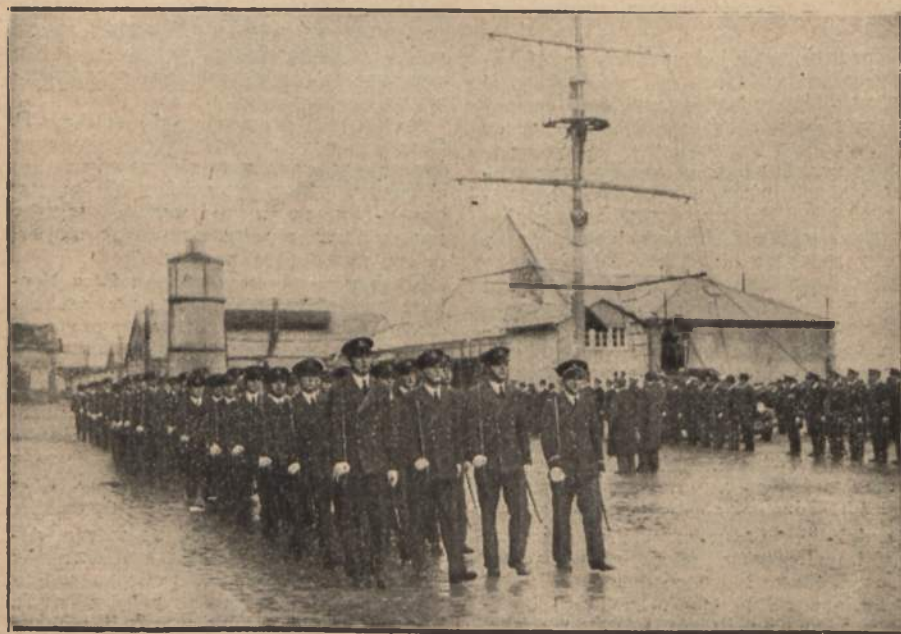
W chwili obecnej obrót towarowy portów angielskich wyraża się imponującymi liczbami 110.000 ton różnych towarów i 50.000 ton żywności, które przybywają każdego dnia do portów Anglii. Ładunki te nadchodzą w niektórych wypadkach z odległości ponad 80.000 mil morskich i jest kwestją życia dla Anglii zapewnienie swobodnego korzystania z tych dróg morskich, gdyż w przeciwnym wypadku czekałoby ją kompletne wygłodzenie.

Dają się słyszeć częste narzekania, że utrzymanie marynarki wojennej kosztuje zbyt drogo, bo blisko 50.000.000 funtów szt. rocznie. Jednakże koszty te należy zestawić z wartością handlu zagranicznego Anglii. Skoro się zważy, że wartość handlu zagranicznego wynosi przeszło 2.000 milionów funtów szt. to okaże się, że utrzymanie marynarki wojennej stanowi zaledwie 2½% wartości handlu zagranicznego. Odsetek ten nie jest zbyt wysoki, skoro się oceni go z punktu widzenia gwarancji bezpieczeństwa handlu morskiego. Tem więcej że 90% kosztów utrzymania marynarki pochłaniają pobory fachowców — marynarzy, którzy nie dadzą się zastąpić w razie potrzeby.

Sir Monsell starał się odeprzeć zarzuty jakoby silna marynarka angielska stała się przeszkodą ku zrealizowaniu powszechnego dążenia do rozbrojenia. Wreć odwrotnie, wówczas gdy od roku 1914 Anglia zmniejszyła skład swej floty o 47%, w tym samym okresie Italia zwiększyła swoją flotę o 20 proc., Ameryka o 29 proc., a Japonia o 37 proc., Anglia nie może się zgodzić na jednostronne rozbrojenie, gdyż — jak wykazują fakty historyczne — silna flota angielska nigdy nie była zarzewiem wojny — odwrotnie była właśnie tym środkiem zapobiegawczym.

Cały szereg przykładów historycznych — oświadczył mówca — wskazuje, że dobrobyt Anglii wzrasta, w takich okresach kiedy miała ona silną flotę wojenną, i odwrotnie. Dość przytoczyć jako przykład okres panowania Jana I, kiedy flota angielska podupadła do tego stopnia, że nie była w stanie odperzeć najazdów korsarzy bezkarnie najeżdżających porty angielskie i uprowadzających w ciągu pięciu lat aż 286 okrętów handlowych. Odwrotnie, po wojnach napoleońskich, kiedy flota angielska osiągnęła szczyt swego rozwoju — Anglia przez całe prawie stulecie cieszyła się zupełnym pokojem. Gdyby w roku 1914 flota angielska była nieco silniejsza, groźba wojny światowej z pewnością zostałaby zażegnana.

Minister angielski zakończył swe przemówienie stwierdzeniem, że silna flota angielska jest najpewniejszą gwarancją pokoju nie tylko dla Anglii lecz i dla całego świata.



Z życia Szkoły Oficerskiej Francuskiej Marynarki Wojennej w Brest. Defilada nowoprzyjętych wychowanków przed prefektem morskim w Brest, wiceadmirałem Laurent.

ZACIEŚNIENIE STOSUNKÓW SOWIECKO-WŁOSKICH

Mamy do zanotowania znamienny fakt wymiany wizyt pomiędzy flotą sowiecką a włoską.

W maju tego roku dwie włoskie łodzie podwodne „Trichero“ i „Delphino“ odwiedziły port sowiecki w Batumie. Jest to pierwszy wypadek wizyty cudzoziemskich okrętów wojennych w porcie sowieckim. Okrety włoskie zostały powitane nadzwyczaj przyjaźnie. Do Batumu przybył specjalnie z Sewastopola krążownik, przywożąc dowódcę floty sowieckiej na morzu Czarnem.

W odpowiedzi na te wizyte eskadra sowiecka, złożona z jednego krążownika i dwóch kontrtorpedowców przybyła do Neapolu, rewizytując flote włoską.

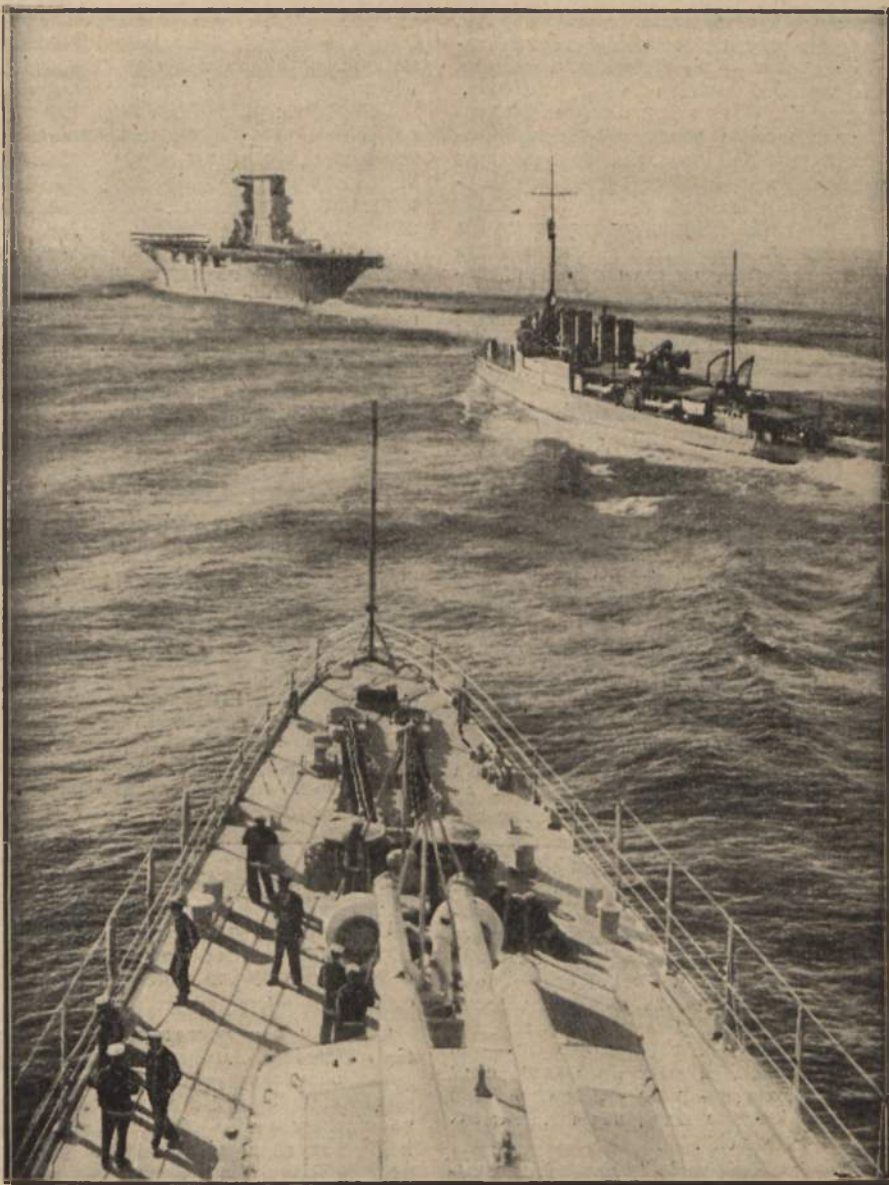
Eskadra sowiecka spotkała się z bardzo przyjaznym przyjęciem ze strony włoskich władz wojskowych i cywilnych, minister marynarki Siriani osobiście przybył, by powitać gości.

Wymiana tych wizyt oznacza wyraźne dążenie Związku Radzieckiego do zdobycia sobie rynków zbytu na morzu Śródziemnym. Zwrot ten jest zupełnie uzasadniony, skoro się zważy, że porty na morzu Bałtyckim przez kilka miesięcy w roku są nieużyteczne z powodu zamarzania. Zresztą są one zbyt oddalone od ośrodków zagiebia naftowego i żywnych pól Ukrainy, głównych źródeł masowego eksportu sowieckiego. Porty bałtyckie, jak zresztą było dawniej zachowywać swe znaczenie tylko dla importu. Eksport odbywa się przeważnie przez porty, położone na morzu Czarnem.

Z punktu widzenia wojskowego morze Czarne w życiu Sowietów ma również znacznie większe znaczenie, niż morze Bałtyckie. Podejścia do Leningradu są nadzwyczaj trudne i mogą być łatwo zamknięte przy pomocy min zagrodowych. Zresztą z chwilą przeniesienia stolicy do Moskwy zupełnie się zmieniły warunki strategiczne na tym odcinku.

Nie mając, wreszcie, możliwości utrzymania swej przewagi na morzu Bałtyckim — Sowiety zwracają całą swoją uwagę na zdobycie zupełnego panowania na morzu Czarnem, gdzie widzą przed sobą większe widoki dla ekspansji.

Stąd też geneza przesunięcia kilku większych jednostek bojowych z morza Bałtyckiego na morze Czarne, co zostało już przeprowadzone.



Manewry jesienne floty amerykańskiej na Oceanie Spokojnym w pobliżu Los Angeles. Widoczne są: lotniskowiec „Saratoga“ krążownik „Brome“ i działo krążownika „Pensacola“.

MIASTO WIELKIEJ PRZYSZŁOŚCI

„...Jakoby z ręki legendarnego kaszubskiego wielkoluda Stolema, który z Oxywskiego półwyspu ciskał wielkie glazy w Redłowo, sypią się na redłowskim pobrzeżu nowe piękne osiedla“...

Stefan Żeromski.

Niezapomniajmy pewca morza w swej poetyckiej wizji: jakby przeniknął dzień dzisiejszy. W dzień z przed lat, zaklęte w pięknych strachach „Między-morza“ ści się dziś w uporczywym wysiłku pracy, na terenach miasta wielkiej przyszłości — Gdyni.

Port i jego wspaniałe, najbardziej współczesne urządzenia stanowią obecnie cudo, beczka doskonale skonstruowana. Wszystko pozatem, a więc właśnie we miasto, jego domy, ulce, ogrody są w stanie tworzenia na najlepszej drodze

rozwoju. Wzmagający się z dnia na dzień ruch portowy wywołuje stały wzrost miasta, do czego w nienalym stopniu przyczynia się również spontaniczny i uzasadniony pęd do osiedlania się nad morzem.

Ziemia, która jeszcze dwa - trzy miesiące temu leżała odłogiem, jakby niczyła i zaniedbana, dziś pokryła się mnóstwem domów i pięknymi w linjach zarysami. Redłowo i Witomino, najbliższe centrum miasta, położone, przylegają z jednej strony do brzegu morskiego, a z drugiej aż po rezerwat leśny, przyszyły park narodowy, tętnią pracą w wielu rękobrotnych. Jak za czyms niewidzialnym rozkazem sypią się te piękne osiedla, świadcząc o zdrowych warunkach rozwojowych Gdyni, jak również o umiętym rozważaniu kwestii budowlanej.

Na wymienionych terenach w ostatnim roku stanęło przeszło 300 budynków, różnego typu i wielkości, stanowiąc pierwszy etap w planach rozbudowy miasta.

Zarząd Gminy, pragnąc w sposób jak najbardziej praktyczny i rzeczowy zapewnić Gdyni należyty rozwój, powołał do życia specjalne Towarzystwo Budowy Osiedli, które skupiło całą politykę gruntową, finansową i budowlaną, miasta w zakresie osiedleńczym. To scalenie w jednych rękach zagadnień budowlanych dało miastu z jednej strony duże zyski — z drugiej szereg nowych domów.

Stosunek uczuciowy społeczeństwa polskiego do Gdyni, jest powszechnie znany. Jednak z pewnością nieliczni tylko zdają sobie dokładnie sprawę z jej możliwości w zakresie gospodarczym.

Gdynia, jako teren do pracy. Jest mimo stałego rozrostu, wciąż niewyzyskana. Energia, przedsiębiorczość i pewen zasób środków — to elementy, z którymi na wybrzeżu można sobie zapewnić przyszłość. Gdynia jest nieograniczonym warsztatem dla pracy i ekspansji jednostek przedsiębiorczych. Jest przytem pod każdym względem korzystnym źródłem lokaty kapitałów.

Każda pięćdziesiątka na wybrzeżu ma dla nas wartość bezcenną. I z tego względu ruch osiedleńczy na terenach Gdyni musi być poparty jaknajskuteczniej przez tych wszystkich, którzy miłują morze i widzą w niem źródło wielkości i dobrobytu państwa.

Liga Morska i Kolonialna, doceniając potrzebę rozbudowy Gdyni, drogą osie-

dłania się w tem mieście, postanowiła poprzeć akcję Towarzystwa Budowy Osiedli w Gdyni, które jako instytucja miejska, pozostaje w sferze całkowitych wpływów kierownictwa tego miasta.

Członkowie Ligi Morskiej i Kolonialnej, okazujący tak wiele zrozumienia i sentymentu dla spraw morza, mają dzięki temu sposobność do realnego czynu w umocnieniu naszego stanu posiadania nad Bałtykiem.

Pomoc Ligi Morskiej i Kolonialnej w szerczeniu hasła na rzecz osiedlania się w Gdyni, będzie miała i tę dobrą stronę, że jej liczni członkowie będą mogli korzystać z szeregu ulg przy nabywaniu ziemi na wybrzeżu. Szczegóły w tej sprawie ogłoszone zostaną w najbliższym numerze „Morza”.

URATOWANIE ZAŁOGI „HORST WESSEL“

W drugiej połowie listopada r. b. przyniosły pisma wiadomość o uratowaniu przez załogę statku „Kościszko” załogi niemieckiego statku rybackiego „Horst Wessel”.

Ponieważ nie było wykluczone, że uda się uratować także i sam zagrożony zatonięciem statek, dowódca „Kościszko”, kapitan Eustazy Borkowski, obsadził polską załogą opuszczony „Horst Wessel”, zajmując go w myśl prawa morskiego na rzecz Ligi Gdynia — Ameryka, jako rzecz nieczyją, i podnosząc na jego rufie polską banderę.

Dla niejednego z czytelników „Morza” będzie rzeczą ciekawą i nasuwającą refleksje o sprawiedliwości dziejowej, dowiedzieć się, że bandera polska powiewa obecnie nad kilku jednostkami morskimi, które w swoim czasie nosiły bandery państw zabornych. Obecny „Pułaski” to dawny rosyjski „Car”, „Kościszko” — „Carica”, „Pokojna” — to były „Kursk”, a „Dar Pomorza” nosił banderę czarno-białą-czerwoną nad rufą, na której widniał napis „Princess Ethel Friedrich”.

Statek „Kościszko”, wracając ostatnio z Nowego Yorku, wytrzymał na morzu Północnem silną czterodniową burzę

z huraganowym wiatrem z zachodu o sile 11—12 stopni. W dniu 12 listopada, gdy znalazł się na wodach Skagerraku, w odległości około 40 mil morskich od zachodniego wybrzeża Danii, z pokładu jego dostrzeżono rakiety, wzywające pomocy. Statek natychmiast zmienił kurs i podążył w kierunku sygnałów.

Jak okazało się, pomocy wzywał niemiecki parowiec rybacki „Horst Wessel”, który podczas burzy odniósł poważne uszkodzenia i zaczął tonąć.

Gdy już „Kościszko” zbliżył się doń na nieznaczną odległość, od burty niemieckiego statku odbiła ratunkowa łódź z całą załogą w składzie 12 ludzi.

Uratowanych przyjęto na „Kościszko” według zwyczaju morskiego — jak najgościnniej i otoczono ich należytą opieką.

Co się tyczy porzuconego statku, to ten na zlecenie kapitana Borkowskiego został obsadzony przez polską załogę w składzie 1 oficera i 3 marynarzy, którzy po umocowaniu na „Horst Wessel” lin holowniczych z „Kościszki”, pozostali na zatopionym do połowy statku na czas holowania go do najbliższego portu. Niestety, uszkodzenia „Horst Wessel” by-

ły tak poważne, a morze tak wzburzone, że z godziny na godzinę statek pograżał się coraz głębiej.

Wreszcie po 6 godzinach holowania, o godz. 21 m. 20, sześciocalowe liny, łączące obydwie statki, pękły i „Horst Wessel” zginął w ciemności i śnieżnej zawiei za rufą „Kościszki”.

I znowu nie przecięły snużki wołających pomocy rakiet, wypuszczanych tym razem przez polską załogę „Horst Wessel”. Gdy „Kościszko” zbliżył się doń ponownie, tonący statek był w takim stanie, że trudno było liczyć na jego dłuższe utrzymanie się na powierzchni. A ponieważ z przedziału maszynowego wydzielal się w obfitej ilości gaz powstały na skutek zetknięcia się wody z karbidem, używanym na tym statku do oświetlenia, załogę mógł grozić także wybuch w wypadku nieostrożnego obchodzenia się z ogniem.

Wobec tego załoga polska wróciła na „Kościszko”, „Horst Wessel” zaś porzucony na morzu, niebawem zatonał.

Po dwóch dniach podróży rozbitkowie opuścili pokład polskiego statku w Gdyni, gdzie zostali oddani pod opiekę niemieckiego konsula.

Pomoc, udzielona przez naszych marynarzy marynarzom niemieckim, niewątpliwie zasługuje na uznanie, nie jest jednak niczem niezwykłym. Obowiązek udzielania pomocy będącym na morzu w potrzebie należy do jednego z najpierwszych i najbardziej szanowanych obowiązków na morzu. Niejednokrotnie zdarza się, że niesienie pomocy połączone jest dla ratujących z narażeniem własnego życia, niesłuchanie rzadkie są jednak wypadki, ażeby pomocy takiej nie udzielono.

Prawo to i obowiązek jest chyba tak dawne, jak dawną jest żegluga; dość przytoczyć, że najstarszy — z pośród znanych — kodeks Hammurabiego z około 2200 lat przed narazieniem Chrystusa już mówił o obowiązku udzielania pomocy na morzu.

Kodeks ten, wyryty pismem klinowym na kamiennej kolumnie, stał przez wieki w świątyni babilońskiej, — dziś oglądać go można w zbiorach paryskiego Louvru.

KRONIKA

REKORD MIESIĘCZNEGO PRZELADUNKU W PORCIE GDYŃSKIM

W miesiącu października r. b. obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły nowy rekord, wyrażający się liczbą 626.306 ton, z czego na obrót zamorski wypadło 611.463 ton i na obrót przybrzeżny łącznie z obrotem drogą wodną z wnętrzem kraju 14.843 ton.

Poprzedni rekord, ustanowiony w miesiącu lipcu r. b., wynosił 608.804 tony.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

W ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy r. b. statki polskich przedsiębiorstw żeglugowych przewiozły ogółem 674.062 tony różnych towarów. Największą ilość przewoziw przypadku na statki „Polsko-Skardynawskiego Towarzystwa Transportowego” „Robór”) — 347.408 ton

(głównie węgiel), na inne zaś: „Żegluga Polska” 247.244 ton, „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe” — 71.296 ton i „Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe” 8.114 ton.

ODDZIAŁ LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING W GDYNI

W październiku r. b. został otwarty w Gdyni Oddział Lloyd's Register of Shipping, największej na świecie instytucji zajmującej się klasyfikacją i inspekcją statków handlowych.

Założenie oddziału L. R. w Gdyni wskazuje wymownie na wzrost znaczenia portu gdyńskiego w żegludze i handlu morskim na Bałtyku.

Z PODRÓŻY „DARU POMORZA”

Statek szkolny „Dar Pomorza”, odbywający podróż do Brazylji, po opuszczeniu w dniu 22 listopada Las Palmas

na wyspach Kanaryjskich, przybył wieczorem 2 listopada do Mindello na wyspie Sao Vincente w grupie wysp Zielonego Przylądka.

Po trzydniowym postoju statek wyruszył w dalszą podróż i w dniu 13 listopada przeszedł przez równik pod 25-y m stopniem długości zachodniej.

Z okazji przejścia równika odbyła się na statku tradycyjna uroczystość, podczas której zostali „ochrzczeni” wszyscy nowoprzyjści w r. b. do Państwowej Szkoły Morskiej kandydaci.

Kapitan Maciejewicz donosi przez radio, że wszystko na statku w porządku.

Z OFICERSKIEGO YACHT KLUBU R. P.

Oficerski Yacht-Klub R. P., Oddział Morski w Gdyni, zawiązany został w dniu 15.III.1933 r. — Pierwszy tymczasowy zarząd Klubu miał za zadanie zorganizowanie Oddziału, spisanie po-

Realizujmy hasło „frontem do morza“ — konkretnym czynem. Osiedlajmy się w Gdyni, mieście wspaniałej przyszłości gospodarczej. Wszelkie z tym związane sprawy załatwia z ramienia zarządu miasta Towarzystwo Budowy Osiedli w Gdyni.

trzebnych regulaminów, wybudowanie przystani, oraz kupno nowych jednostek pływających. Oddział Morski liczył w tym czasie około 30 członków.

Zarząd Oddziału, przy wydajnej współpracy Zarządu Głównego Oficerskiego Yacht-Klubu w Warszawie, sprostował zadaniu. Wybudował w krótkim czasie przystań i magazyn dla Klubu w basenie Prezydenta na nabrzeżu Wilso-na, kupił 3 nowe yachty: „Wodnik“, „Chochlik“ i „Smigły“, opracował potrzebne dla życia Klubu regulaminy i przeprowadził werbunek nowych członków.

Na ważnym zebraniu członków w dniu 9.VII.1933 r. wybrano stały zarząd Klubu. Prace nowego zarządu dały dalsze pomyślne wyniki dla Klubu w formie dwóch nagród pierwszych i jednej drugiej, zdobytych przez yachty „Chochlik“, „Smigły“ i „Mohort“ na regatach morskich międzyklubowych.

Obecnie Oddział Morski liczy około 120 członków, posiada 4 yachty klubowe, 4 prywatne i 3 jole morskie.

Zamierzone jest kupno nowych jednostek dla szkolenia, oraz zorganizowanie stałego kursu żeglarskiego dla yachtsmanów.

IV KONEFERENCJA HYDROLOGICZNA PAŃSTW BAŁTYCKICH

W dniach od 6 do 14 września b. r. obradowała w Leningradzie IV Konferencja hydrologiczna Państw bałtyckich, a program obrad obejmował następujące zagadnienia:

1) Badania hydrologiczne, 2) odpływy, 3) rzeki, 4) jeziora, 5) bagna, 6) wody gruntowe, 7) morze, 8) hydrologia teoretyczna i 9) hydrometria.

Sekretarzem generalnym konferencji był prof. Lachnicki. W pracach konferencji wzięli udział delegaci wszystkich państw bałtyckich, a więc i Polski, ponadto z Polski nadesłano następujące re-

feraty: inż. Zubrzyckiego o porównaniu przepływu przy małej wodzie rzek dorzecza Bałtyku w Polsce, inż. Dębskiego o sposobie obliczania odpływu w zimie, dr. Matusewicza o badaniu ciepłoty wód bieżących, inż. Rudolfa o wodach gruntowych, prof. dr. Matakiewicza o nowych badaniach nad obliczaniem chylności w korytach naturalnych, dr. Dobrowolskiego o metamorfiozie powłoki lodowej, oraz drugi referat o potrzebie utworzenia instytutu międzynarodowego dla badania zjawisk lodowych, inż. Fausta o sposobach badania przepływu w korytach zarośniętych, inż. Herbicha o określeniu wpływu roślin na poziom zwierciadła wody i prof. Rybczyńskiego w sprawie oznaczania charakterystycznych stanów wody.

W czasie konferencji zwiedzano niektóre interesujące objekty w okolicy Leningradu, a od 15 do 20 września odbyły się wycieczki do Moskwy i Kijowa, przy czym zwiedzono m. in. Instytut Hydro-Meteorologiczny w Moskwie, zakłady elektryczne na Dnieprze (Dniepro — G. E. S.), instytuty naukowe w Kijowie itd.

Na zakończenie kilka słów wyjaśnienia. Przed kilku laty utworzył się pewnego rodzaju Związek hydrologiczny państw, leżących nad Bałtykiem. Do tego Związku należą: Szwecja, Finlandja, Rosja, Estonia, Łotwa, Litwa, Polska i Gdańsk, Niemcy i Danja. Pierwsza wspólna konferencja odbyła się w r. 1926 w Rydze, zaś trzecia w r. 1930 w Warszawie.

SOWIECKA FLOTA HANDLOWA

Tonaż sowieckiej floty handlowej wykazuje stały, dość poważny przyrost. W ciągu ostatnich sześciu lat flota sowiecka wzrosła o 376.262 t. rej. bruto i liczy obecnie 449 statków o łącznej pojemności 685.144 tony.

Przy tej okazji warto przypomnieć, że w czerwcu 1914 r. t. j. przed wybuchem

wojny, flotę rosyjską stanowiło 1.254 statków o pojemności 1.054.818 ton rej. br.

PLYWAJĄCE WYSPI NA ATLANTYKU

Amerykańskie towarzystwo „Seadrome Ocean Dock Corp.“ przedłożyło rządowi waszyngtońskiemu memoriał, zawierający projekt budowy na Atlantyku pięciu pływających wysp, które pozwoliłyby na utrzymywanie regularnej komunikacji lotniczej pomiędzy Nowym Yorkiem a Paryżem. Na realizowanie tego projektu towarzystwo potrzebowałoby kredytu w wysokości 30 milionów dolarów.

Według projektu cztery wyspy zostałyby rozmieszczone na drodze z Nowego Yorku do wysp Azorskich, jedna zaś pomiędzy temi wyspami a wybrzeżem Hiszpanji.

Projekt podkreśla, że budowa tych wysp zapewniłaby pracę 10.000 ludzi w przeciągu 24 — 30 miesięcy.

FLOTA HANDLOWA STANÓW ZJEDNOCZONYCH AMERYKI

Flota handlowa Stanów Zjednoczonych Ameryki jest obecnie drugą pod względem wielkości na świecie.

Gdy w r. 1914 liczyła ona 4.287.000 ton rej. brutto, obecnie liczy 15.060.157, pomimo zmniejszenia od zeszłego roku prawie o 5 proc.

Dwie trzecie tej floty (10.350.000 ton) zatrudnione jest w żegludze przybrzeżnej, reszta zaś w żegludze międzynarodowej.

GÓRA POLSKA KSIĄŻKA

Na międzynarodowej wystawie we Florencji Główna Księgarnia Wojskowa z Warszawy otrzymała złoty medal i grand prix za piękną szatę graficzną swych wydawnictw. Sprężystemu kierownictwu tej ruchliwej placówki wydawniczej, gratulujemy na tem miejscu sukcesu, na który w pełni zasłużyła.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

ZEBRANIE ORGANIZACYJNE WYDZIAŁU MORSKIEGO

W dniu 20 października r. b. w lokalu Zarządu Głównego L. M. i K. odbyło się zebranie organizacyjne Wydziału Morskiego, w którym wzięło udział około 40 osób.

Zebranie zajął przewodniczący Wydziału, p. F. Rostkowski, który w dłuższym przemówieniu nakreślił program prac Wydziału na rok najbliższy. Między innymi Wydział dążyć będzie do pogłębienia wiedzy ogólnej o naszych zagadnieniach morskich w drodze zorganizowania serii wieczorów dyskusyjnych. Mając za temat najbardziej aktualne zagadnienia morskie, gromadząc znawców i osoby bliżej interesujące się nimi, wieczory te pozwolą zbliżyć do zagadnień morskich, większe grono osób, niż dotychczas. Następnie

Wydział przystąpi do zorganizowania szeregu odczytów na prowincji, opracowania i opublikowania serii artykułów, książek i broszur, mając na uwadze głównie konieczność wypełnienia tych luk, jakie jeszcze istnieją w polskim piśmiennictwie morskiem.

Wydział Morski zainicjuje się w szczególności następującymi sprawami: stosunków polsko - gdańskich, rybołówstwa morskiego i przemysłów z niem związanych, marynarki handlowej, opieki nad marynarzem, popierania nauk morskich i t. p.

Dla realizowania tych zainteresowań Wydział podzielił je pomiędzy odpowiednie sekcje, których w r. b. zorganizowano 5: 1) ogólna — dla spraw propagandy, odczytów, wieczorów dyskusyjnych i t. p. — kierownik p. F. Rostkowski, 2) rybacka — kier. p. G.

Piotrowski, 3) gdańska — p. S. Zalewski, 4) marynarki handlowej — p. Mohuczy, 5) opieki nad marynarzem — p. L. Kotarbińska.

SEKCJA PALESTYŃSKA

Liga Morska i Kolonjalna powołała do życia przy Wydziale Kolonjalnym sekcję Palestyńską, której przewodnictwem objął red. Janusz Makarczyk. Na zebraniu organizacyjnym dokonano wyborów uzupełniających, przyczem wybrani zostali: na wiceprzewodniczącego prezes Izby Handlowej Polsko Palestyńskiej p. Levite i na sekretarza kpt. Langner. Sekcja podzieliła się na referaty: gospodarczy, propagandowy i turystyczny, które rozpoczęły już swoje prace. Referat gospodarczy nie ogranicza się terytorjalnie do Palestyny, lecz będzie prowadził także penetrację całego środkowego Wschodu.

WIECZOR DYSKUSYJNY

Wzorem lat ubiegłych Wydział Morski Zarządu Głównego L. M. i K. rozpoczął organizowanie zamkniętych wieczorów dyskusyjnych, na których omawiane są sprawy z dziedziny aktualnych zagadnień morskich. Pierwszy taki wieczór dyskusyjny odbył się w sali konferencyjnej Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Warszawie (ul. Widok 10) i poświęcony był omówieniu zawartych ostatnio umów polsko-gdańskich. Obszerny i rzeczowy referat na ten temat wygłosił dyrektor Rady Interesantów Portu w Gdyni, dr. Bolesław Kasprowicz. Po referacie wywiązała się ożywiona dyskusja, w której zabierali głos przedstawiciele życia społecznego stolicy oraz reprezentanci sfer gospodarczych Gdyni.

POKAZ FILMU ZE SPŁYWU „PRZEZ POLSKĘ DO MORZA“

W niedzielę, dnia 12 listopada 1933 r., w sali kinoteatru „Stylowy“ w Warszawie odbył się uroczysty pokaz filmu z tegorocznego spływu wioślarzy, żeglarzy i kajakowców, zorganizowanego przez Ligę Morską i Kolonjalną pod hasłem „Przez Polskę do morza“. Przed pokazem wygłosił przemówienie wiceprezes Zarządu Głównego L. M. i K. i Komandor Honorowy spływu p. gen. Stanisław Kwaśniewski, podnosząc w krótkich, żołnierskich słowach znaczenie wychowawcze sportów: turystyki wodnej oraz hart i wytrzymałość uczestników spływu. Przemówienie to przerywane było kilkakrotnie oklaskami.

Następnie pokazano film, składający się z bardzo udatnych naogół zdjęć fragmentów spływu. Przesuwali się kolejno przez ekran sceny przygotowań do spływu w Pińsku, w Puławach, w Warszawie, a później różne etapy samego spływu trasą Wisły aż do Gdańska i do Gdyni.

Sala, wypełniona prawie po brzegi przez widzów, przyjmowała poszczególnie fragmenty filmu bardzo gorąco.

SEKCJA SPORTOWA

Sekcja Sportowa L. M. i K. (Oddział im. Jana z Kołna) podaje do wiadomości, że po zorganizowaniu się i ustaleniu planu działalności obejmuje dwie grupy: męską i żeńską i dla każdej następujące działy: 1) gimnastyki, 2) sportów wodnych i 3) sportów zimowych.

Czynne są: 1) ćwiczenia gimnastyczne (2 razy w tygodniu w godzinach wieczorowych), 2) nauka pływania w pływalniach krytych (Yacht Klub oficerski i pływalnia A. Z. S. dwa razy w tygodniu — niedziela od 14 — 15-ej i środa od 18 — 19-ej).

Wszystkie ćwiczenia są prowadzone przez fachowych instruktorów i instruktorki.

Członkami Sekcji Sportowej mogą być wszyscy członkowie L. M. i K. za dodatkową opłatą 50 gr miesięcznie na sprzęt sportowy.

Zapisy przyjmuje i informację udziela Okręg Warszawski L. M. i K., Widok 10, tel. 297-47 w godzinach 10—14 codziennie, zaś w środy i piątki od 17 do 19 w bibliotece L. M. i K.

KONFERENCJA W LUBLINIE

W niedzielę, dnia 29 października r. b. odbyła się w Lublinie pod przewodnictwem plk. dypl. Stefana Iwanowskiego konferencja prezesów Oddziałów Ligi Morskiej i Kolonjalnej z terenu woj. Lubelskiego. W konferencji wzięło udział kilkadziesiąt osób, a między innymi członkowie zarządu Okręgu w Lublinie



Przystań i pływalnia Oddziału L. M. i K. w Hrubieszowie.

i przedstawiciele zarządu głównego Ligi.

Na konferencji omówiono całokształt bieżących spraw organizacyjnych, jak: sprawa ostatecznej likwidacji tegorocznego „Święta Morza“ prace Ligi na najbliższą przyszłość, sprawa dalszej organizacji oddziałów, kół gminnych i kół szkolnych, akcja wycieczkowa nad morze w r. 1934, kurs prelegentów, organizacja zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej i t. p.

Konferencja wykazała niezwykle żywotność Ligi na terenie województwa lubelskiego; wystarczy wskazać, iż od „Święta Morza“ ilość oddziałów wzrosła dwukrotnie. Sądząc z nastroju, jaki panował na konferencji, należy się spodziewać dalszego imponującego rozwoju Ligi Morskiej i Kolonjalnej na tym terenie.

ODDZIAŁ LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ W HRUBIESZOWIE

Powstały przed rokiem zarząd Oddziału L. M. i K. w Hrubieszowie, z plk. Kulesza na czele, rozwija intensywną działalność. Obecnie Oddział posiada już 400 członków. Wiele pracy włożono koło rozwoju sportu wodnego nieistniejącego dotychczas w Hrubieszowie.

Nad rzeką Nucza została wybudowana pływalnia i przystanie oraz kilka budynków (mieszkalny dla gospodarza, rozbieralnie i schron dla kajaków). Koło basenu pływackiego zrobiono sztuczną plażę otoczoną skwerami i ogrodzeniem siatkowym. Całość obejmuje około 3 hektarów.

Rzeka w tym roku zarośla się kąpielnicami i pływającymi na kajakach, które w ilości 30 sztuk zrobił Oddział Ligi Morskiej w Hrubieszowie dla swych członków; obecnie przystąpiono już do roboty dalszych 30 kajaków.

Dwa razy w tygodniu przygrywała na pływalni orkiestra 2 p. strz. kon. a niemal każdej niedzieli urządzane są zawody kajaków oraz pływackie, które dają coraz lepsze rezultaty.

Z ODDZIAŁU L. M. i K. W GRU-DZIADZU

Nowy zarząd ukonstytuował się jak następuje: prezes — mir. Gasiorowski, wiceprezes — pplk. dypl. Plonka, sekretarz — por. Sterz, zastępca — p. Turkowa, skarbnik — p. Antoniewiczowa, zastępca — p. Ehrenkrantz, gospodarz — dr. Biszyga.

Na referenta marynarki wojennej, który ma się zająć sprawą zbiórki funduszu na rozbudowę floty wybrano wiceprezesa — pplk. dypl. Plonkę.

ODDZIAŁ L. M. i K. PRZY IV MIEJSKIM GIMNAZJUM MĘSKIM W WARSZAWIE

Dnia 4 listopada 1933 roku na N. W. Z. Koła Nr. 28 nastąpiła reorganizacja Koła na Oddział. Liczba członków Oddziału wynosi 78 osób. Zarząd stanowią: dyr. gimn. B. F. Łaganowski — opiekun Oddz., J. Damski — członek zarządu, Ożarówski A — prezes, Jachowicz J. — vice-prezes, Karbowski E. — sekretarz, Torchański J. — skarbnik.

Komisja rewizyjna: Redke R., Przedpełski S. i Buchwald L.

Z ŻYCIA MŁODZIEŻY LIGOWEJ W JAROSŁAWIU

Koła szkolne L. M. i K. szkół średnich w Jarosławiu zorganizowały z inicjatywy p. dyr. inż. Broniewskiego, międzyszkolny Komitet L. M. i K.

Jednym z przejawów pożytecznej działalności Międzyszkolnego Komitetu jest wydawanie pisemka „Frontem do morza“. Wychodzi ono raz na miesiąc i w każdym miesiącu pismo wydawane jest przez inne Koło.

Ostatni, już czwarty numer tego pisma wydało Koło L. M. i K. przy Państwowej Szkole Budownictwa w Jarosławiu. Opiekunem Koła jest prof. Tadeusz Kiryczyński ucz. IV kursu — Życie rybaków kaszubskich, St. Rysak — Refleksje ze spływu przez „Polskę do Morza“, Jan Suikowski, ucz. III kursu — Zwyczaje morskie Jerzy Praszalowiec, ucz. II kursu — Kurs żeglarski w Sandomierzu oraz Kronika. Numer zamyka bardzo udatna winieta, przedstawiająca statek szkolny „Dar Pomorza“ pod wszystkimi żaglami.

Ozdoba numeru jest gustowna okładka, wykonana i malowana ręcznie przez prezesa Koła, St. Rysaka. Sympatycznemu pismu z Jarosławia życzymy z całego serca pełni powodzenia.



Bardzo to była głupia historia, gdy stary zawołał nas na przednią lukę, sam ze swego mostku kapitańskiego zeszedł i zaczął przemawiać.

Szliśmy wtedy po raz trzeci z Nowego Jorku do Vera Cruz, zatrzymując się po drodze w porcie Hawana na Kubie, ale największy płociuch na okręcie chłopak z mesy oficerskiej, opowiadał, że tym razem pójdziemy z Vera Cruz do Limon, które to miasto umieścił z wrodzoną mu trzpiotowatością w Hondurasie i dopiero stary Krzywy wyśmiał go, mówiąc, że Limon leży w Costa Rica.

Chłopiec, chcąc nam czemś po swej porażce zaimponować, powiedział, że z Limon przejdziemy kanałem Panamskim na Pacyfik do portu Buenaventura i tym razem umieścił to miasto, jak należy, w Kolumbii. Jednak najlepiej się okazuje, jakim był blagierem i co były warte jego plotki, skoro, opowiadając nam niepotrzebnie o rejsach, których nasz CITY OF SAN DIEGO nigdy nie zrobił, wcale nie uprzedził nas, że kapitan będzie miał do nas gadanie i o czym.

Nigdy się nie mogłem nadziwić, że nawet po tym fakcie chłopak znajdował jeszcze chetnych do słuchania jego bajd.

A kapitan, tego dnia, na przedniej luce, mówił mądrze, tylko po każdym zdaniu mocno przez nos wciągał powietrze, że aż gwizdało. A cicho było, bo i my słuchaliśmy uważnie i morze było spokojne i wiatru nie było. A stary tak mówił:

— Słuchajcie chłopcy, ja nikogo na ład do bezrobotnych wyrzucać nie chcę, ale jest między nami jeden brudas, co się nigdy nie myje i tylko fetor po kubryku roznosi.

Każdy w duchu przyznać musiał, że racja, ale nic, stoimy cicho i słuchamy.

— Ten brudas zawsze ostatni do roboty przychodzi, a on robi, to

jakby mała na skrzypcach grała, ani burty wymalować, ani brezentów dociągnąć, a do malowania masztu, to go się nawet nie poswla, bo wiadomo, co by z tego wyszło.

I znów każdy z nas staremu w myśli raczej przyznać musiał, ale tylko popatrzyliśmy na ospowatego, to i my ani pary z gęby, bo i co gadać? A kapitan nos wytarł i dalej mówi.

— Pozatem ten chłopiec steruje, że nie tylko albo płakać, albo w mordę walić, niezdarny jest, leń cholerny i tyle. Ja ani obrażać go nie chcę, ani nic złego o nim powiedzieć, ale taki on marynarz, jak ja baletnik albo jak robotnik portowy w Vera Cruz spokojny człowiek, więc pytam was, czy chcecie z nim kolegować, czy nie?

Strasznie głupio się nam zrobiło i cicho stoimy, a stary powiada.

— Pomyślcie o tem, a potem dacie mi odpowiedź.

Poszliśmy do kubryku, a trzeba wiedzieć, że stary cała hece urządził podczas wachty drugiego oficera a brudas właśnie do tej wachty należał. Ospowaty na mnie kiwnął i na pekatego, żebyśmy z nim razem za stołem zasiedli, reszta się na swoje koje wgramoliła, a ospowaty powiada:

— No i co?

Bardzo to było grzecznie ze strony ospowatego, że się pytał, bo mógł, jak to czasem czynił, powiedzieć poprostu: ma być tak a tak i już, ale ospowaty jak nie był zły, to trzeba przyznać, wychowanie miał i od razu się do bić a nie brał. Wiadomo, był on na pasażerskim okręcie, utrzymującym komunikację z Europą, to się tam eleganckich manier napatrzył, mówił, że tam było wytwornie, a znów słowo to rozśmieszyło Grubego, to, jak się o wtwornosc zaczęli spierać, tak ospowaty w pyk Grubego zamalował, że się dziś dopiero z koji zwłócił i właśnie nie kto inny tylko Gruby, którego nazwaliśmy Zadyszka, pierwszy głos zabrał.

Ospowaty nic po sobie nie pokazał i nawet słuchał.

— Co ma być, tak powiem, że cholera jest, bo to, że się ten marcepan nigdy nie myje, to jeszcze nie dowód, żeby nigdy nie jadł.

— Je z apetytem.

— No mówię, a teraz, jak kogo na ład spuszcza, to już zostaje na bieżu i tak łatwo się na okręt nie zamustruje.

— A właśnie dobrze wam gadać, ja koło niego śpie, to wiem, co jest morowe powietrze.

— A jak trzeba co pociągnąć, to niby się wysila, czerwony się robi, że strach za nim stać, a z tego wszystkiego tyle pomocy, co i nic.

— Tylko co jest, żeby nas o to pytać, stary wie, co ma robić, nie?

— No, prawdę mówi, nie słyszałem, żeby kapitan ludzi pytał, czy ma kogo wylać na zbity pysk, czy nie.

Ospowaty uderzył ręką w stół. Gruby splunął, ale nic nie powiedział, owszem pilnie słuchał, co ospowaty powie.

— Zaraz chłopcy, ja z was starego najdłużej znam, zawsze tak z nim. Powiada robota musi być zrobiona, a czy jeden ja robi, czy wszyscy, to mu wszystko jedno. Pamiętam, jak raz jeden drugiemu forse zwedził, to też sad marynarski zwołał i my drania z okrętu wyrzucili.

— To i dobrze, złodziej — nie kolega.

— Ale złodziej jedna rzecz, a brudas druga.

Wszyscy gadali tak, jak szło, a Gruby, niby Zadyszka, naraz do ospowatego się nachyla i powiada, że o głos prosi; ospowatemu nie można powiedzieć podobało się, że to Zadyszka się wwtwornosci nauczył, więc do innych od razu, żeby pyski stulili, Grubego papierosem poczęstował i Gruby zaczął mówić:

— Że on brudny, to na to rada jest, można mu bez gwałtu grzecznie powiedzieć, że albo się będzie, można powiedzieć, regularnie mył, albo zabki na stół. Co do roboty, to też jest rada, albo będzie robił, albo w zęby, najgorzej ze sterowaniem, bo na co się zdało komuś zęby za burte, jak czegoś nie umie...

Kubryk rozbrzmiał głosami radzących, radzono zgodnie, tylko trzeba było z pod dolnej koi wyciągnąć chłopca z mesy oficerskiej, który podstuchiwał. Zdradził się, bo kichać zaczął. Więc wyciągnęliśmy go i na pokład wyrzucili. Zrobiła się potem chwila ciszy i wtedy ja się odezwałem.

— To zróbmy tak, Niech go za powrotem do Nowego Jorku stary nie wylewa, a jak potem okaże się do czego, to go już nie będziemy bronili.

Ospowaty wstał na znak, że nie potrzeba już więcej gadać i powiedział:

— Dobrze, tak powiem staremu.

Poszedł na górę i do paru minut wrócił z brudasem.

— Kapitan powiedział, że tego nie wyrzuci, ale powiedział, że my za niego odpowiadamy.



SKUTKI WYSTĄPIENIA NIEMIEC Z LIGI NARODÓW

Napisał **Hubert Subiennicki**, Warszawa

Rzesza Niemiecka oficjalnie przed swego pełnomocnego przedstawiciela wystąpiła z Ligi Narodów i wszystkich jej organów. Uczyniła to mniej więcej w analogicznej formie, jak Japonia, lecz tem samem pogwałciła wyraźny przepis, zawarty w ust. 2 art. 1 Paktu Ligi Narodów.

Przepis ten brzmi, jak następuje:

„Każdy członek Ligi może w dwa lata po uprzedzeniu o swym zamiarze, wystąpić z Ligi pod warunkiem, że wypełni do chwili wystąpienia wszystkie swe międzynarodowe zobowiązania wraz z temi, które wynikają z Paktu“.

Dla nikogo nie ulega wątpliwości, że ze względu na formę wycofania swych reprezentantów z Ligi, Rzesza Niemiecka, w jej zresztą własnym przekonaniu, nie jest więcej członkiem Ligi Narodów, chociaż formalnie Sekretariat Ligi Narodów uważał za wskazane uznać wywołany przez rząd Hitlera akt prawny za zapowiedź wystąpienia Rzeszy w przewidzianym dwuletnim terminie. Tego rodzaju ocena prawna aktów, sprzecznych z wyraźnym brzmieniem postanowienia Paktu Ligi Narodów, może być niebezpiecznym krokiem precedensowym na przyszłość, w którego ślady mogą wejść inni członkowie Ligi. Z tych też względów pożądanym jest, by Rada Ligi Narodów we własnym imieniu powzięła odpowiednią uchwałę, oceniającą zgodnie ze stanem faktycznym i prawnym wspomniany wyżej akt wystąpienia z Ligi Rzeszy.

Cel wystąpienia Niemiec z Ligi Narodów jest wyraźny. W dążeniu do obalenia Traktatu Wersalskiego, po sukcesach, osiągniętych na tej drodze przez diploma-

cję niemiecką (ewakuacja Nadrenji, nieplacenie odszkodowań), przyszła kolej na następny fragment — zniszczenia całej i części Traktatu Wersalskiego — Paktu Ligi Narodów.

Systematyczne podważanie autorytetu Ligi znalazło swój wyraz w „Pakcie Czterech“ oraz w nieuzasadnionem żadnemi względami słuszności wystąpieniu Rzeszy z Ligi. Jako konsekwencję tych posunięć na terenie międzynarodowym należy przewidywać dążenie jęwej grupy mocarstw do dalszego pogwałcenia instytucji Ligi Narodów, mającego na celu doprowadzić w ostateczności do likwidacji tej instytucji. Polityka Niemiec i ich protektorów widzi możliwość zrealizowania rewizjonistycznych postulatów Rzeszy nie na tej drodze, jaka została nakreślona dla stosunków międzynarodowych w Pakcie Ligi.

Likwidacja Ligi Narodów pociągnęłaby za sobą przekreślenie całego Paktu wraz z jego art. 22, dotyczącym instytucji międzynarodowych mandatów kolonialnych. Z tą właśnie chwilą wytworzyłaby się sytuacja, której tak pożądamy państwa, mające pretensje do rewizji dzisiejszego stanu posiadania odnośnie terytoriów kolonialnych, objętych mandatami. Obecni mandatarjusze — Wielka Brytania, Francja i Belgia — dążyliby do bezpośredniej aneksji terytoriów mandatowych. Temu stanowisku niewątpliwie sprzeciwiłyby się Italia i Rzesza Niemiecka. Traktat Wersalski, pozbawiony swej I części — Paktu Ligi Narodów — przywróciłby prawo dysponowania terytorjami mandatowemi dawnej grupie Głównych Mocarstw Sprzymierzonych i

Sojusznicznych, na którą składały się: Wielka Brytania, Francja, Italia, Japonia i Stany Zjednoczone. To ostatnie mocarstwo z powodu nieratyfikowania Traktatu Wersalskiego, miałoby prawo ewent. decyzji na podstawie umów bilateralnych, zawartych z dziesięciami mandatarjuszami. Biorąc pod uwagę dzisiejszy układ sił, należałoby przypuszczać, że dawną Radę Ambasadorów, która decydowała w pierwszym etapie o repartycji mandatów kolonialnych, zastąpiłyby konferencje przedstawicieli państw, związanych „Paktem Czterech“. Na arenę weszłaby wówczas Rzesza Niemiecka, a więc państwo, które w myśl art. 119 Traktatu Wersalskiego zrzekło się praw do swej własności zamorskiej. W tym nowym układzie Italia i Rzesza Niemiecka miałyby duże szanse realizacji swych postulatów kolonialnych, przyczem ewentualny nowy podział posiadłości zamorskich nastąpiłby nie przez powierzenie poszczególnym państwom mandatów, lecz w drodze aneksji.

Zanim hipoteza co do likwidacji Ligi Narodów przybierze realniejsze kształty, zasługuje na podkreślenie inny jeszcze moment, prawnie związany z aktem wystąpienia z Ligi Rzeszy Niemieckiej. Jak wiadomo, na mocy specjalnych przepisów, zawartych w aktach mandatowych, na terytorjach, objętych mandatami a i b prawo osiedlenia się, prowadzenie handlu i t. d. przysługuje naráwni z prawami obywateli mandatarjusza obywatelom państw, wchodzących w skład Ligi Narodów. Na terytorjach mandatowych przebywa znaczna liczba obywateli niemieckich, którzy tracą na tych terytorjach wszelkie

prawa z chwilą wystąpienia ich macierzystego państwa z Ligi i winni być przez mandatarjusza z całą bezwzględnością z terytoriów mandatowych usunięci.

Gdyby z różnych względów inicjatywa taka nie wyszła ze strony mandatarjusza, każdy członek

Ligi Narodów jest uprawniony do odpowiedniej interpelacji w tej sprawie na Radzie. Należałoby wówczas przeprowadzić uchwałę stwierdzającą, że Rzesza Niemiecka nie jest członkiem Ligi Narodów i tem samem, że obywatele niemieccy nie posiadają prawa

przebywania i prowadzenia swych interesów na terytoriach mandatowych.

Nie potrzeba uzasadniać, że wyniki tej ostatniej akcji mogłyby mieć dla naszych zainteresowań kolonialnych poważne znaczenie.

W GÓRY AMERYKI POŁUDNIOWEJ

Wywiad z prezesem Komitetu Organizacyjnego Polskiej Wyprawy Alpinistyczno - Naukowej w góry Ameryki Południowej, kpt. M. B. Lepeckim.

Dnia 8 listopada r. b. grono przedstawicieli życia naukowego, organizacji społecznych, prasy, stowarzyszeń sportowych oraz kolegów i przyjaciół zebrało na dworcu głównym w Warszawie wyjeżdżających do Ameryki Południowej uczestników polskiej wyprawy alpinistyczno-naukowej, która zamierza przeprowadzić szereg prac naukowych w mało znanej części And Południowych oraz wejść na najwyższy szczyt górski Ameryki, Aconcaqua (7035 m. nad poz. morza).

Zwróciliśmy się z prośbą o bliższe szczegóły tego zamierzenia do inicjatora i prezesa Komitetu Organizacyjnego wyprawy p. kpt. M. B. Lepeckiego, który udzielił nam uprzejmie następujących wyjaśnień:

— Myśl urządzenia wyprawy naukowej w góry Ameryki Południowej powziąłem ubiegłej zimy. Pierwszym człowiekiem, który wraz ze mną zaczął się krzątać koło tej sprawy, był znany dziennikarz sportowy p. Rytard. Porozumieliśmy się z dr. Jodko-Narkiewiczem, asystentem katedry fizyki na Uniwersytecie Warszawskim i jeszcze z kilku osobami i — zdało się — w marcu r. b. zosał zawiązany Komitet Organizacyjny wyprawy; na prezesa wybrano mnie. Komitet zapewnił sobie protektorat Ligi Morskiej i Kolonialnej oraz Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego przystąpił do gromadzenia środków. Spotkałiśmy się przytem z licznymi dowodami życzliwości zarówno ze strony organizacji społecznych, instytucji rządowych, jak również ze strony firm, a nawet osób prywatnych. Dokładne zestawienie subwencji, udzielenych na ten cel, zostanie niebawem ogłoszone w prasie.

Jeśli chodzi o cele wyprawy, to są one dwójakiego rodzaju: przedewszystkiem naukowe, chodzi bowiem o przeprowadzenie szeregu prac z dziedziny geografii, meteorologii, geologii i fizyki, poza tem sportowo-turystyczne, któreby rozgłoszyły imię polskie w krajach Ameryki Południowej. Dorobek naukowy wyprawy po jej powrocie do Europy zostanie opracowany i wydany w druku przy współudziale kilku wybitnych uczonych polskich.

Wyprawa ma zamiar zdobyć najwyższy szczyt na kontynencie amerykańskim Aconcaqua, który wprowadze był już do kniety parokrotnie stopa ludzka, ale dokonywane to było w rzadkich odstępach czasu i ponowne wyjście na szczyt niewątpliwie będzie miało głośnie echo w całej Ameryce Południowej.

Ponadto wyprawa ma zamiar przeprowadzić badania w części Kordyljerów, znanej w geografii pod nazwą Sierra de Ramada i położonych na granicy argentyńsko-chilijskiej. W górach tych znajduje się szereg szczytów od 6 do 7 tysięcy metrów wysokości, które są dotychczas zupełnie niezbadane

i nietknięte stopa ludzka. Serra de Ramada należy do tych nielicznych maszywów górskich, które — podobnie jak Himalaje — są niezwykle trudno dostępne i dotychczas świecą białemu plamami na mapach. Wyprawa będzie musiała pokonać szereg poważnych trudności. Najbliższa stacja kolejowa w tych okolicach nazywa się Puente del Inca (Most Inkasa) i oddalona jest od terenów, na których wyprawa zamierza prowadzić badania naukowe, o jakieś 200 kilometrów. Na stacji Puente del Inca wyprawa sformuje karawanę mułów i uda się przez nadzwyczaj rzadko zaludnione okolice ścieżkami górskimi w głąb Kordyljerów. Panuje tam obecne lato, dlatego wyprawa zamierza wykorzystać dla swych celów ten okres.

Dość należy, że wyprawa przy zdobywaniu szczytów, zamierza stosować zupełnie nową metodę. Nie zabiera więc ze sobą butli z tlenem i aparatów, ułatwiających przebywanie na znacznych wysokościach, tylko, poczynając od pewnego poziomu zaczęte wspinać się ku górze etapami. Po przebyciu kilkuset metrów w górę uczestnicy wyprawy zatrzymują się na danej wysokości i przez okres jakichś 2 tygodni przechodzą proces aklimatyzacji. Po przystosowaniu się organizmu do warunków, panujących na tej wysokości, wyprawa posunie się o dalszych kilkaset metrów w górę i ponownie przechodzić będzie okres aklimatyzacji. W ten sposób wspinać się będzie aż do szczytu. Oczywiście ten sposób pokonywania wysokości da lekarzowi wyprawy obfite pole do obserwacji.

Wyprawa zabrała ze sobą ekwipunek, wykonany całkowicie w Polsce.

— Kto bierze udział w wyprawie? — pytamy.

— W skład wyprawy wchodzi ludzie

młodzi, znajdujący się w dobrej kondycji fizycznej, alpinisci, zaprawieni w wysokogórskich eskapadach. Kierownikiem wyprawy jest dr. Konstamy Jodko-Narkewicz. Będzie on prowadził prace naukowe głównie z zakresu badań nad promieniami kosmicznymi. Poza tem uczestnikami wyprawy są: inż. Stefan Daszyński (badania geologiczne), inż. Adam Karpński (obserwacje meteorologiczne), inż. Stefan Osiecki (fotografia dokumentarna i film), dr. Jan Dorawski (lekarz wyprawy) i Wiktor Ostrowski.

— Jaką drogą wyprawa udaje się na miejsce swej przyszłej pracy?

— Czterech uczestników wyjechało do Buenos Aires przez Gdynię — Londyn — Southampton, dwaj inni udali się tam przez Paryż — Bordeaux. W Buenos Aires powstał już nawet pomocniczy komitet dla przyjęcia członków wyprawy, którego głównym projektorem jest poseł R. P. p. min. Mazurkewicz. Komitet ten nadesłał do Warszawy pismo, w którym zawiadamia, że bierze całkowicie na siebie pobyt uczestników wyprawy w stolicy Argentyny. Władze argentyńskie zapewniły półoficjalnie wszelką pomoc dla wyprawy łącznie z przejazdem koleją do Puente del Inca.

— W komunikatach prasowych podawano, że wyprawa uda się także w góry Parany?

— Istotnie, po ukończeniu prac w Andach ekspedycja zamierza się przenieść na teren Parany i wejść tutaj na najwyższy szczyt gór nadmorskich Marumbi oraz zbadać parański wycinek gór Serra do Mar.

Na zakończenie pragnę podkreślić, że środków do wyprawy dostarczył rząd tylko w drobnym bardzo procencie, gdyż organizatorzy umyślnie chcieli nadać całej imprezie charakter wybitnie społeczny.



Gmach nowego dworca pasażerskiego w porcie gdyni i magazynu tranzytowego. W dniu 8 grudnia r. b. ma się odbyć uroczyste poświęcenie i oddanie do użytku tego gmachu.

JAK NIEMCY PODBIJAŁY ŚWIAT

Napisał **Kazimierz Warchałowski**, Warszawa

Podczas jednej ze swoich podróży do Europy, podjąłem się zamówienia parowczyka dla pewnej firmy w Rio de Janeiro z którą byłem w bliskich stosunkach. Znałem nieźle warunki żeglugi w Brazylii, to też proszono mnie o omówienie z konstruktorami ich dezycyderatów i o uzgodnienie ich z możliwościami technicznymi.

Zaopatrzone w pełnomocnictwa stawiliśmy się u szefa domu komisowo-bankierskiego pp. W. & Co w Berlinie, za którego pośrednictwem firma dokonywała obrotów i pokrywała należności. Dom bankierski zaopatrzył mnie ze swej strony w odpowiednie listy, z którymi wybrałem się do Hamburga.

Po szczęśliwie załatwionych pertraktacjach w jednej ze stoczni, wróciłem do Berlina, ażeby osiągnąć rezultaty przedstawić domowi bankierskiemu, który przez swego technika miał dokonać przejęcia parowczyka. W dalszej rozmowie szef domu, dowiedziawszy się, że prowadzę parę przedsiębiorstw w Brazylii, zapytał, kto jest moim komisjonerem i bankierem w Europie. Gdy oświadczyłem, że się bez nich obcho-dzę, zaofiarował swoje usługi. Wyraziłem obawę, że skrepuje to moje ruchy, chce bowiem część swych zakupów robić w Polsce, weksli unikam, jak zarazy i wole mniejsze obroty, niż niepokój i terminy. Pan W. odpowiedział, że bynajmniej nie mają zamiaru kępować mnie w wyborze towarów, czy krajów produkujących, przeciwnie, sami częstokroć skierowują uwagę klientów na najbardziej odpowiednią dla nich źródła, niekiedy niemieckie i gotowi są do jaknajdalszej lojalności, nawet pod względem pewnych idiosynkrazji swoich klientów.

— Niech się Pan namyśli, poczekamy na odpowiedź — dodał wreszcie.

Było południe. Na korytarzu naraz zahuczało; personel gremialnie opuszczał biura, udając się na posiłek: do gabinetu zajął zarządzący, prokurent firmy. Szef powiedział mi o swojej propozycji, na co prokurent nie omieszkał wymienić rozmaite domy w Brazylii, które z ich usług korzystają, wspominał również, że posiadają dużą znajomość rynku i odpowiednio przygotowany personel. W końcu szef zaprosił mnie na śniadanie.

Udałem się jego automobilem do jednej z restauracji śródmieścia. Rozmowa dotyczyła głównie terenu brazylijskiego. Pan W. znał dobrze Kontynent, Anglię, Stany Zjednoczone; do Brazylii wybierał się dopiero, był przeświadczony o dużej roli, która w przyszłości może ona odegrać. Był to człowiek wykształcony, wytworny w obejściu trochę polityk. Wiedział coś niecoś o Polakach w Brazylii i wypyttywał mnie dyskretnie o postępy naszej kolonizacji.

Rozstaliśmy się przyjacielsko.

Po trzech dniach, zasiągnawszy niezbędnych informacji i zdecydowany na zawiazanie z pp. W. & Co stosunków handlowych, udałem się do nich po południu.

Po wyczerpującej rozmowie w sprawie warunków, ustaliliśmy wytyczne umowy, które polecono kancelarii spisać w formie listów handlowych.

Tranzakcja dała mi możliwość korzystania z kredytu do wysokości 100 tysięcy marek na 6 proc. od sta od każdego zakupu rachunek bieżący, kryty rocznie. Zapytano mnie jeszcze, w jakim języku wole prowadzić korespondencję, dając mi kilka do wyboru: niemiecki, portugalski, francuski, angielski czy hiszpański, tłumaczyli się, że nie mają korespondenta polskiego, ale gdyby interesy się rozwinęły to nie mieliby nic przeciw temu, aby takiego zaangażować. Odpowiedziałem, że narazie wybieram portugalski.

— Pozwoli Pan teraz, że zaprezentujemy panu kierownika działu brazylijskiego.

Po chwili wszedł młody człowiek o sympatycznej powierzchowności, który przywitał mnie po portugalsku, jak dawnego znajomego.

— Snr. Casimiro, pan tutaj? Widzę, że pan mnie nie poznaje.

— Przyznaje że nie.

— A ja pana dobrze pamiętam, chociaż właściwie miałem do czynienia tylko z panią, która u nas robiła zakupy; ładna blondynka, średniego wzrostu; zajmowali państwo całą kamienicę na tym samym placu... Jakże się mie-wa pani? Dona Janina, niierawdaż? Któżby nie wiedział! A dzieci? A co porabia Julio pański gerante? Cza-sem spotykaliśmy się w cukierni, bardzo wykształcony człowiek. A czy tartak idzie? A ten siwek pański czy żyje? To był najlepszy koń jakiego znalazłem w Kurytybie, całe legendy o nim opowiadano. A „Polak” wychodzi? O, pewno, pan lubi trochę politykę, niierawda?

Zdrętwiałem, jak to mówią. Rozmawiam z tymi ludźmi, z zupełnymi nieznanymi, a tuż o krok tkwi człowiek, który zna mnie i moje sprawy i to ze wszelkimi szczegółami.

— U kogo pan pracował? — zapytałem.

— Dwa lata byłem starszym subjektem u Hauera, często zastępowałem jednego z wojażerów, pamięta pan tego grubasa Carla. Pierwej byłem rok w Sao Paulo i rok w Rio, krótko jeszcze w Santa Catharinie; wreszcie zaangażowano mnie do domu tych pa-nów, gdzie już rok pracuję.

— Cieszę się, że znajomego spotykam, ale jak się to stało, żeśmy nie rozmawiali w Kurytybie? Byłbym pana pamiętał.

— A bo pana załatwiał zawsze sam szef, myśmy nie mieli dostępu.

— Widzi pan, że umiemy obsługiwać klientelę — uśmiechnął się p. W. — dla każdego terenu mamy odpowiednio przygotowanych ludzi, a każdy nim pojechał zapoznać się z jakim krajem, skończył pierwej akademie handlowa. Nasz Ernest, także. — Poklepał go po ramieniu.

— Od jutra bedziesz pan na uslugi naszego nowego klienta. Mam nadzieje, że bedzie z pana zadowolony.

Dnia następnego, ledwo ukazałem się w poczekalni, Ernest już był przy mnie; pracowaliśmy trzy tygodnie razem i miałem okazję sprawdzić, że znalazł wybornie gusty i wymagania klienteli brazylijskiej, przepisy celne i f. o.

*) Zarządzający.

Zaraz pierwszego dnia zabrałem go ze sobą na śniadanie do hotelu, gdzie stałem. Wypraszał się, ale w końcu uległ.

Na drugi dzień, aby nie przerywać rozmów o towarze i firmach znowu zabrałem go, tym razem do jakiejś restauracji. Gdy zażądałem rachunku, okazało się że był on uregulowany. Zaprotestowałem. Co innego moje zaprosiny a co innego on. Nie mogę się zgodzić na rewanz z jego strony, w żadnym razie. Chłopak się kręcił, przedkładał, w końcu się przyznał, że jest to na rachunek firmy.

— Coś nowego! Bajasz przyjacielu.

— Kiedy to u nas taki zwyczaj.

— I klienti to przyjmują?

— Bez wyjątku; dostaje przecież na to pieniądze, cóż mam z niemi robić. Jest to już wliczone do kosztów handlowych.

— No ale ja mam inne zwyczaje, więc niech mnie pan z tej opieki zwolni.

Chłopak pocertował się i wreszcie dał spokój.

Po paru dniach prokurent, z którym omawiałem jakiś zakup przed południem zaproponował mi zieść wspólnie śniadanie. Przystąpiłem, żeby czasu nie tracić.

Poszliśmy do Kempnińskiego. Po śniadaniu chce regulować należność.

— Panie, niech pan zostawi. Tutaj ani od pana, ani ode mnie nikt pieniędzy nie weźmie, zreszta, nech pan spróbuje.

Wołam płatniczego. Ten się kłania głęboko.

— Już uregulowane.

— Ależ nikt z nas nie płacił, ani pan do nas nie podchodził.

— Ale rachunek jest pokryty.

Udał, że słyszy jakieś wołanie i pobiegł klusem w głąb sali. Zapytałem, jak się to dzieje.

— Bardzo prosto. Mamy u nich rachunek bieżący. Regulujemy miesięcznie.

Któregoś dnia szef domu zaprasza mnie na obiad; obiecuje pokazać potem jakiś kabaret, które były podówczas nowością w Berlinie.

W restauracji ta sama historia. W kabarecie u wejścia spotyka nas jakiś dzentelmen, prowadzi do zamówionego stolika. Stoją już owoce maszynka z kawą, zamrożony szampan w wiaderku. Przy wyjściu żadnych operacji finansowych. Głębokie ukłony maitre d'hotela i służby, wskazuje że szef jest tu dobrze znany. Wychodzimy.

Jest śliczna noc. Decydujemy się przejść po Unter den Linden. Pociąga nas głównie rozpoczęta rozmowa... o polityce.

Mówiliśmy o kolonizacji; poruszyliśmy kwestię polską. Szef się wynętrza. Zna historie. Przyznaje, że dzieje się niesprawiedliwość; jest to konsekwencja popełnionych błędów, ale żelazna, nieunikniona. Ktoś musi ustąpić. Niepodobna, aby to zrobił silniejszy. Rewindykacje nasze mogą iść w kierunku wschodu; udadza się, jeśli będziemy przemysłniejsi, zwartsi, silniejsi; jeśli nie, powiększymy serię wy-marłych narodów. Zimał Egipt Rzym, Maurowie. Życie idzie naprzód. Boleje nad losem tych, co gina. Ale niema wyboru.

— Nigdy, nigdy! — powtarza jak ten kruk Edgara Poe.

— Niech pan nie ma do mnie żalu, jestem kupcem, operuję realnymi wartościami. Cóż jestem wmen że rachunek wykazuje saldo na moje dobro. Liczby są nieublagane. Macie piękną przeszłość i rzetelne wartości: skierujcie inaczej swe ambicje i dążenia. To, o czym pan mówi, nie stanie się nigdy! Nigdy! powtarzam; byłby to początek końca dla nas.

— Panie — odrzekłem — nauczyłem się również was cenić, ale zastosuje do was właśnie pańskie słowa. Wszystko przemija na tym świecie i Rzym przeminał. Będziemy się starać być zważsi, przemysłniejsi i silniejsi. A teraz chodźmy spać.

Było to w marcu 1912 roku. Muszę dodać, że p. W. odegrał podczas wojny poważną rolę polityczną i finansową.

Lojalność i liberalizm pp. W. & Co., wystawione były przeze mnie na szereg ciężkich prób i muszę przyznać, że nigdy nie zawiodły. Gatunki niektórych towarów, do których rynek brazylijski był przyzwyczajony, nie zawsze znajdowały na rynku niemieckim odpowiednika. Firma robiła wszystko możliwe, aby odnaleźć odpowiednie źródło. Ani razu nie próbowano we mnie wmawiać, że coś jest podobne, albo da się zastąpić gatunkiem.

Rozpisywano listy, rozsyłano próbki, użyto biur wywiadowczych, izb handlowych i w końcu wynajdywano źródło. Raz było ono w Szwecji, raz w Belgii, w Anglii, w Austrii, we Włoszech i t. p. Odkryto mi przytem cały szereg tajemnic handlu i przemysłu. Naucono mnie odczytywać hieroglify marek, zaznajomiono z tajemnicami katalogów. Któżby przypuszczał, że można z niektórych mieć 75 do 80 proc. rabatu.

Pokazano mi fabryki, gdzie wyrabiano wschodnie brzozy, staroświeckie broje, broń, chińskie drobiazgi, laskę, japońskie jedwabie. Widziałem papier zadrukowany, mający imitować stare dzienniki japońskie, używany do opakowania w celu zwiększenia złudzenia autentyczności wyrobów. Widziałem olbrzymie kamienie wypełnione towarami, gdzie setki ludzi zatrudnionych było jego pakowaniem i dobieraniem; in-

ne, gdzie istniały setki warsztatów, gdzie tkano, szyto, klejono, malowano, toczono tysiące przedmiotów na użytek wszystkich krajów i ludzi. Specjalizacja była tu wybitna. Byli fachowcy od Afryki, Indyi, Chin, wysp Oceanu Spokojnego i t. p. Bez przewodnika możnaby się było zgubić w tych labiryntach i w tych odmianach i odcieniach towarów.

Wrzała tu praca wyteżona, systematyczna, zorganizowana. Było to jedno z kółek w olbrzymim mechanizmie podboju gospodarczego świata; jedno z najinniej może widocznych i błyskotliwych. Uwijali się tu ludzie zgrabni, pochłonięci pracą, wprężeni w jakieś obejmujące wszystkich jarzmo.

W dużych zakładach i fabrykach praca była zmechanizowana do ostateczności. W mniejszych i tam specjalnie, gdzie maszyna mogła grać rolę jedynie pomocniczą, zmechanizowani byli ludzie.

Czynnikiem, który uruchamiał i jedne i drugich, był kupiec - pośrednik, kupiec - komisjoner, kupiec - bankier. Oni rządili tem środowiskiem. Oni organizowali wywiady, oni wyszukiwali źródła surowców, klientów, odkrywali i poznawali tereny, gusty, potrzeby i upodobania odbiorców, organizowali ekspedycje, przewóz i sprzedaż, dawali pomysły i inicjatywę, uczyli pakować, klasyfikować, cłic, nieraz sprzedawać. Finansowali wytwórców, transport, propagandę i sprzedaż. Było to źródło myśli, energii, właściwy motor akcji.

Potężnym sprzymierzeńcem, czynnikiem bodaj że decydującym o powodzeniu, była doskonale zorganizowana sieć transportowa, przede wszystkim komunikacji morskiej; ta ostatnia, świetnie wyposażona, docierała wszędzie, oplatając kulę ziemską, jakby niemi potwornej sieci pajęczej. Jej taryfy, różniczkowane umiejętnie, preferencyjne dla wielu krajów, potężne, wspierały wszelkie zamierzenia i akcje, paraliżując czestokroć konkurencję.

Ale dostosowana do potrzeb, a nawet upodobań produkcja, doskonały aparat handlowy, znajomość rynku, świetna i tania organizacja transportowa nie są w stanie podbić, a jeszcze bardziej utrzymać aktywność danego rynku. Bodaj, że decydującym momentem powo-

dzenia każdej zamierzonej akcji handlowej będzie możliwość stosowania kredytu. Musi on być tani, musi on być długi.

Przemysłowiec angażuje swój kapitał w nieruchomościach, maszynach, surowcach i produkcji; transportowiec w środkach komunikacyjnych i ich eksploatacji; kupiec w towarze; komisjoner w organizacji handlowej; osobście nie mają oni możliwości stosowania sami kredytu bez naruszenia sprawności własnego aparatu. Do łańcucha niezbędnych czynników dla akcji zostaje wprężnięte nowe ogniwo — bank eksportowy. I znowu, jego możliwości i jego sprawność uwarunkowane są pewnością stosowanego kredytu i ścisłością w dotrzymywaniu terminów. Do tego niezbędna staje się znajomość klienta, czego logiczną koniecznością jest wywiad, który decyduje o skuteczności całego przedsięwzięcia i jest podstawowym warunkiem powodzenia. Ostatnie to ogniwo reprezentowało w Niemczech w pierwszym rzędzie biuro wywiadowcze Schimmelpfeniga.

Nie było kraju, miasta, stacji kolejowej, portu, gdzieby nie było jego agenta. Dobierani byli przeważnie ostrożnie, prawie wyłącznie z pośród kolonii niemieckiej; byli pilnowani i kontrolowani skrupulatnie. Informacje dotyczyły majątku, sumienności, wartości kredytowej, społecznej, czestokroć politycznej, pochodzenia, przeszłości i działalności każdego klienta. Wszystko było zbierane i segregowane, każda zmiana sygnalizowana natychmiast.

Każdy niemiecki kupiec, agent, wojażer, wyjeżdżając w podróż, miał możliwość dokładnego orientowania się wśród klienteli, nie szedł poomacku i na niepewne zgóry wiedział, na co i na kogo mógł liczyć, wreszcie w potrzebie udawał się do agenta Schimmelpfeniga. Byli oni pomocni nieraz przy likwidacji zatargów, upadłościach lub w walce z nesumiennymi klientami. To pewne, że zwiasek niemieckiego handlu z niemieckim wywiadem gwarantował prawie zawsze pierwszeństwo niemieckiemu dostawcy przy ścaganiu należności przed wszystkimi innymi. Liczono się z nim i obawiano.

Tak zorganizowany aparat czynił z Niemiec ośrodek kupieckiej inicjatywy i energii, siłę, która zmierzała do gospodarczego podboju świata.

SPRAWY KOLONJALNE NA ZACHODZIE

Napisał **Dr. Jan Rozwadowski**, Warszawa

Już obecnie można zasygnalizować pierwsze wyniki włoskich poczynań kolonizacyjnych w Trypolitanii i w Cyrenajce. Włoskie kolonie afrykańskie, które do niedawna jeszcze nie były uważane za tereny kolonizacyjne, dzisiaj na skutek zmiany, jaka zaszła we włoskich koncepcjach populacyjnych i emigracyjnych dążących do wytworzenia właściwej i celowej polityki kolonialnej, aby w ten sposób zachować we własnych koloniach nadmiar ludności kraju — zostają systematycznie przystosowywane do masowego osadnictwa, wykazując duże możliwości w tej dziedzinie. Techniczne przygotowanie kolonii pod osadnictwo zostało rozpoczęte w r. 1932 i konsekwentnie jest kontynuowane. Państwo wydziela corocznie w budżecie sumę zgóra 400 milio-

nów lirów, za która w koloniach prowadzone są wielkie roboty publiczne, jak melioracje rolne oraz budowa osiedli i dróg. W kraju powołano do życia cały szereg instytucji mających na celu zainteresowanie społeczeństwa sprawami kolonii i kolonizacji, na czele których stoi Instytut Kolonialny, mający oddziały we wszystkich ośrodkach miejskich, instytucjach, organizacjach, uczelniach i t. d. Przy Ministerstwie Kolonii istnieje Urząd Studiów i Propagandy, będący centralnym punktem propagandy i uświadczenia kolonialnego kraju. Włoskie Towarzystwo Kolonizacyjne opracowało plan wielkiej kolonizacji kolonii, który ma objąć kilkaset tysięcy ludzi w ciągu najbliższych 2-3 dziesiątków lat. Na skutek częściowego zastosowywania tego planu ludność

Trypolitanii wzrosła w ostatnim roku o 25.000 głów. Jednym również z etapów tej pracy jest osadzenie w chwili obecnej w Cyrenajce bezrolnych na koszt państwa. Rodzina taka otrzymuje od Komisariatu dla Migracji i Kolonizacji bezpłatny przejazd i przewóz bagażu. Zostaje ona wprowadzona na już urządzoną uprzednio działkę o 25 ha, z gotowym trzyzbowym domkiem. Ponadto otrzymuje taka rodzina pożyczkę na zakup inwentarza oraz subsydjum od Komisariatu na przetrzymanie się do czasu pierwszych zbiorów. Solata rat za ziemię oraz pożyczki inwentarzowej jest rozłożona na lat 30, przyczem pierwsza rata płatna jest po 5 latach od chwili osadzenia się. Równocześnie został zorganizowany zbyt pewnych plodów produkowa-

nych przez kolonistów przez obowiązkowy ich zakup w pierwszym rzędzie przez przedsiębiorstwa i monopole państwowe.

Dzieje się to wszystko w okresie głębokiego kryzysu gospodarczego, kiedy panuje ogólne, z gruntu fałszywe przekonanie, że wszelka inicjatywa gospodarcza jest niemożliwa i musi czekać na powrót t. zw. dobrej konjunktury.

Można przypuszczać, że Włosi w krótkim czasie dokonają w Afryce wielkiego dzieła skolonizowania obszarów kolonialnych i oddania dla ekspansji szerokich mas swej iudności nowych obszarów ziemi, co bezwzględnie dokonałoby przewrotu w dotychczasowej gospodarce kolonialnej, polegającej wyłącznie na wyciąganiu zysków, idących na rachunek spekulacyjnych jednostek i towarzystw bez wkładania kapitału pracy. Włoskie kolonizacyjne prace przygotowawcze mogą być odpowiedzią dla tych ludzi, którzy uporczywie obracają się jeszcze w orbicie sporów na temat — czy Afryka nadaje się pod masową kolonizację białych, czy też nie. Wszelkie rozumowania na ten temat są bezprzedmiotowe. Włosi zrozumieli, że nikt nigdy nie potrafi zgóry określić czy dany teren, nawet najgorszy, posiada wartości kolonizacyjne, ponieważ problem ten może być rozwiązany jedynie na podstawie doświadczeń praktycznych, a mianowicie po zainstalowaniu na danym terenie dostatecznej ilości gospodarstw i obserwowaniu na przestrzeni pewnego czasu ich rozwoju oraz warunków bytowania i aklimatyzowania się sprawowanej ludności osadniczej, oczywiście po kompletnym wyłączeniu z działalności osadników wszelkich momentów spekulacyjnych.

★

Prasa niemiecka, w ostatnich dniach wiele miejsca poświęca sprawie osadnictwa rolnego niemieckiego w Australii. Zdaniem poważnych dzienników niemieckich, jak „Deutsche Allgemeine Zeitung”, Australia podjęła zmianę polityki imigracyjnej, rezerwując rzekomo w ramach tej nowej polityki miejsce specjalne dla ruchu wychodźczego z Niemiec. Z tej racji dziennikarze niemieccy wzywają swe czynniki urzędowe do rozpatrzenia projektów australijskich. Australia jest częścią świata, zamieszkałą przeważnie przez białych. Dotychczasowy ruch imigracyjny do Australii był kwestją przypadku. Zasadniczo dostęp do Australii dla osób nie brytyjskiego pochodzenia był uniemożliwiony. Tem się tłumaczy fakt, że Japonia, która nie wie co zrobić ze swym wielkim nadmiarem ludności nie zalała dotychczas swym elementem ludzkim tak blisko sąsiadującej Australii. Nie ulega wątpliwości, że gdyby nie potęga brytyjska, Australia byłaby już dawno opanowana przez Państwo Wschodzącego Słońca. Ludność tej piątej części świata, niewiele mniejszej od Europy wynosi 6,75 milj., gęstość zaś zaludnienia nie wynosi nawet 1 człowieka na 1 km. kw. Obecny premier australijski Lyons wystąpił do rządu angielskiego z wielkim projektem skolonizowania prawie niezaludnionej północnej Australii przez białych przybyszów z Europy. Niemcy z naciskiem podkreślają tę część projektu premiera, która mówi, że kolonista może być tylko człowiek, należący do rasy białej. W ca-

łej północnej Australii, która może pomieścić całe miliony ludzi mieszka za ledwie 25.000 głów, w tem 4.000 białych i około 20.000 tubylców. Rząd przedstawił parlamentowi w Canberra projekt kolonizacji przez dwa australijskie i już zorganizowane towarzystwa kolonizacyjne na wybranych w północnej i wschodniej Australii terenach. Dla innych towarzystw kolonizacyjnych, które mają powstać w przyszłości w miarę rozwoju akcji, będą przydzielane obszary w okręgu Kimberley, w zapleczu portu Wyndham, położonego w zatoce Cambridge. W tym rejonie Wyndham jest jednym z największych miast i liczy paręset mieszkańców. Obszary kolonizowane, w myśl projektu, mają uzyskać daleko idące ulgi gospodarczo-finansowe oraz celne, co ma wpłynąć na rozwój ruchu kolonizacyjnego, oraz przyspieszenie tempa inwestycji publicznych, niezbędnych przy powstawaniu nowych osiedli. Koloniści będą zwolnieni na przeciąg pierwszych 10 lat z podatków gruntowych i dochodowych, ziemie zaś będą oddawane po niskich cenach na długoterminowe spłaty. Obydwa towarzystwa kolonizacyjne mają postawione za warunek przeprowadzanie kolonizacji jedynie przez białych, przyczem projekt wyraźnie zaznacza, iż nie mogą być czynione przy wyborze kolonistów żadne różnice narodowościowe, ponieważ chodzi o to, aby nie szukać specjalnie kolonistów angielskich, co było dotychczas w zwyczaju przy kolonizacji Australii i nie dało pozytywnych rezultatów dla braku elementu osadniczego w Anglii. Realizacja projektu jest w początkowym sta-

dium przygotowawczym, a całkowite sfinansowanie tej olbrzymiej imprezy będzie wymagało około 110 miliardów złotych. Australia, żyjąca ciągle pod grozą japońskiej żółtej hegemonii, chce się przekształcić w normalnie zaludnioną i zagospodarowaną „białą” część świata.

Niemcy uważają, że mają oni największą szansę kolonizowania Australii swym elementem ludzkim, ponieważ posiadają w tej dziedzinie największą fachowość i środków technicznych. Nie chodzi nam tutaj o plany niemieckie. Jesteśmy zdania, że nie posiadają oni żadnych zdolności kolonizacyjnych, bo, mając wiele okazji we własnych koloniach, oraz w Ameryce Południowej, nie potrafili skolonizować większego obszaru, a pozatem wszelkie ich pomysły kolonizacyjne oparte są na motywach imperialistycznych, tak wyraźnie i bez obłonek uwypuklonych w memoriale Hugenberg na ostatniej Gospodarczej Konferencji Londyńskiej. Wreszcie Niemcy należą dzisiaj do krajów wyludniających się i w niedalekiej przyszłości będą same musiały szukać obcych rak roboczych. Jednakże projekt australijski wymaga gruntownych studiów z naszej strony. Musimy sobie uświadomić, że właśnie my odczuwamy w sposób niezwykle ostry konieczność posiadania wolnych terenów pod kolonizację i że my jesteśmy narodem o najwyższym przyroście naturalnym. O ile projekt kolonizacji australijskiej rzeczywiście istnieje i jest aktualny — to w tym wypadku polskiego elementu ludzkiego w Australii nie powinno zabraknąć.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

Zesłał Fr. Eyp, Warszawa

ABISYNIA

Koncesja Japońska

Szybkie ulokowanie dużej ilości towarów japońskich na rynkach afrykańskich można by nazwać śmiało zwycięskim pochodem japońskiej ekspansji handlowej. Japońska konkurencja handlowa odczuła już wszystkie państwa, eksportujące na rynki afrykańskie. Środki zaradcze, w celu sparaliżowania tej groźnej konkurencji nie przyniosły oczekiwanego skutku.

Po tym pierwszym występie w Afryce, Japończycy rozwijają swą akcję w dalszym ciągu. Związek japońskich eksporterów przeprowadza obecnie badania możliwości rozszerzenia swej działalności także i na Afrykę Północną, gdzie dotychczas towarów japońskich jeszcze nie było.

Ponadto rozpoczęli Japończycy zabiegi o uzyskanie koncesyj terenowych w Afryce. Udało im się uzyskać taką koncesję w Abisynii, gdzie otrzymali około 1.500.000 ha terenów odpowiednich pod uprawę bawełny, oraz duże tereny pod uprawę maku na opium.

Koncesja ta przewiduje również imigrację Japończyków do Abisynii na tereny objęte koncesją.

Sądząc według wyników japońskiej kolonizacji w innych krajach, a zwłaszcza w Brazylii, można przypuszczać, że także w Abisynii kolonizacja japońska da dobre wyniki, zwłaszcza, przy zastosowaniu takiej organizacji, jaką mają koloniści japońscy w innych krajach, a która to organizacja może służyć za wzór narodom, kolonizującym nowe tereny.

BRAZYLJA

Imigracja austriacka do S. Cathariny

Były austriacki minister rolnictwa A. Thaler zamierzał ongiś kolonizować Austriakami Paragwaj. Sprawa ta nabrała rozgłosu w r. 1931 (patrz „Morze” Nr. 3 r. 1931 str. 29). Min. Thaler przeprowadzał wówczas pertraktacje z Paragwajem, proponując osadzenie tam 30 tysięcy obywateli austriackich, głównie z Tyrolu.

Tymczasem wielkie te zamierzenia skończyły się zwykłą imigracją do Brazylii. W październiku bowiem r. b. przybył b. min. Thaler do Rio de Janeiro na czele 66 emigrantów austriackich, celem osiedlenia się na terenie stanu Santa Catharina. Thaler oświadczył witającym go przedstawicielom kolonii austriackiej w Brazylii, że po zbadaniu prawie całej Ameryki Południowej doszedł do przekonania, iż jedynie Brazylia jest odpowiednim krajem dla osadnictwa austriackiego.

Podobno, po przybyciu tej pierwszej partii ma wkrótce osiąść w S. Catharinie 5.000 emigrantów austriackich.

ANGOLA

Światło elektryczne dla Huambo

Huambo jest przeznaczony na przyszłą stolicę Angoli. W związku z tem konieczne jest odpowiednie wyposażenie miasta w kanalizację, wodociąg i elektryczność. Pierwsza część tych projektów została już urzeczywistniona, a mianowicie, został podpisany kontrakt z Benguela Railway Co. na dostarczenie miastu Huambo elektryczności z elektrowni, wybudowanej na wodospadzie rzeki Cuando w odległości 40 km. od miasta.

INDJE HOLENDERSKIE

Kolonizacja Sumatry Jawajczykami

Jawa jest przeludniona. Jawajczycy muszą poszukiwać pracy na innych, obojętnych wyspach, głównie na Sumatrze, gdzie powstały ogromne plantacje, zatrudniające po kilkadziesiąt tysięcy kolorowych robotników, sprowadzanych nawet z Chin i Japonii.

Sprowadzanie robotników pochłania wielkie koszty. W czasie obecnego kryzysu gospodarczego, gdy ceny produktów kolonialnych znacznie się obniżyły, plantacje nie mogą sobie pozwolić na sprowadzanie robotników ze stron dalszych.

Wysunięto więc projekt osadzenia, już sprowadzonych dawniej robotników, w pobliżu plantacji, aby tworzyli rezerwy rąk do pracy. Po zbadaniu tej sprawy, zarząd Indji Holenderskich przedłożył parlamentowi holenderskiemu projekt takiej kolonizacji, żądając na ten cel narazie 75.000 gld. (t. j. 270 tysięcy zł.). Najpierw będzie przeprowadzone osadnictwo próbne, a gdy wyniki będą zadowalające osadzenie Jawajczyków w południowej i wschodniej Sumatrze ma być prowadzone na szeroka skalę.

UGANDA

Umowa rządu z plemieniem Buryoro

Afryka jest podzielona na kolonie i protektory. W protektoratach naczelnicy plemion sprawują władzę nad tubylcami na podstawie umów zawartych z zaborcami. Protektorat — to szereg państewek murzyńskich z określonymi granicami terytorjalnymi, rządzącymi się własnym prawem. W koloniach władza zaborcza takich umów nie zawiera.

Uganda jest protektoratem. W październiku r. b. zawarto umowę z plemieniem Buryoro, zamieszkującym na wschód od jeziora Alberta. Zapewnia ona naczelnikowi plemienia prawo rzą-

dzenia plemieniem i obszarem, który zamieszkuje i obowiązuje go do kooperacji z gubernatorem w administracji protektoratu. Zostały również określone prawa sukcesji, mianowania i składowanie z urzędu naczelnika plemienia, konstytucja, uprawnienia Rady Tubylczej oraz sprawy finansowe. Rząd protektoratu zastrzegł sobie prawo do terenów, lasów, rybołówstwa, polowań i eksploatacji mineralnej.

Podpisanie umowy miało przebieg bardzo uroczysty, połączony z rewją wojskową. Gubernator zapewnił tubylców, że w przyszłości żadna ustawa nie będzie wydana bez porozumienia się z nimi, na co naczelnik plemienia wyraził swą radość, iż dawne granice jego kraju i swoboda zarządzania nim zostały uszanowane, oraz złożył uroczyste zapewnienie, że flaga brytyjska nie będzie na jego terytorium nigdy znieważona ani usunięta.

RÓŻNE

Budżet kolonii francuskich na 1934/35

Francuski budżet państwowy stoi pod znakiem oszczędności. Także i kwota, przeznaczona w roku 1934/35 na kolonie, uległa zmniejszeniu o 28 mil. fr. i wynosić ma tylko 769.970.059 fr.

Zmniejszono nie tylko wydatki t. zw. cywilne, t. j. na administrację, subwencje dla przedsiębiorstw i kolonii, dla misyj religijnych i t. p., ale także i wydatki na utrzymanie wojsk kolonialnych. Te ostatnie, t. j. wydatki na sprawy wojskowe mają wynosić 644 mil. fr., jakkolwiek nie została zmniejszona francuska kolonialna siła zbrojna, której stan obecny wynosi: 1646 oficerów, 15.167 podoficerów i żołnierzy europejskich (w tym także i Legja Cudzoziemska), oraz 39.587 żołnierzy tubylców — razem 56.400 ludzi.

Naturalnie każda z kolonii ma ponadto swój własny budżet, swe własne wydatki i dochody.

Sprawa Liberii w Lidze Narodów

Gdy w r. ub. wybuchły rozruchy w Liberji (patrz „Morze“ Nr. 7 — 8 rok 1932 str. 42) została wysłana do Liberji specjalna misja Ligi Narodów celem zbadania przyczyn tych zaburzeń. Misja doszła do wniosku, że oprócz różnych powodów bezpośrednich, rozruchy te zostały wywołane przez trudne położenie finansowe rządu liberyjskiego.

Sprawa weszła pod obrady odpowiedniej komisji Ligi Narodów, która, rozpatrując raport komisji badawczej, oraz prośbę Liberji o pomoc finansową, wysunęła projekt, przedstawiający się w ogólnych zarysach następująco:

Liga Narodów udziela Liberji pomocy finansowej w formie pożyczki. Ogólny plan uzdrowienia stosunków w Liberji przewiduje utworzenie — na czas wykonywania planu finansowego — specjalnej siły zbrojnej, która nie będzie podlegała władzy prezydenta Liberji, lecz będzie pod komendą cudzoziemca. Liga Narodów wydeleguje specjalnych komisarzy, którzy obejmą rządy nad trzema prowincjami, z których terytorjalnie składa się Liberja, lecz żadnym z komisarzy nie może być Liberyjczyk, ani komisarze ci nie mogą podlegać prezydentowi Liberji.

Przeciwko temu projektowi delegacji liberyjscy wystąpili jednogłośnie, ale nie znaleźli poparcia w łonie komisji, która uznała tylko jedno zastrzeżenie tych delegatów, a mianowicie, że będzie uszanowana niezależność Liberji pod względem politycznym, ekonomicznym i intelektualnym.

Ostatecznych postanowień jeszcze nie powzięto, ale przewodniczący komisji oświadczył, że projekt komisji, t. j. warunki, stawiane przez komisję są podstawą do dalszego omawiania sprawy.



JAK O BOHATERA WYBUCHŁA WASN MIĘDZY HISZPANAMI

Oczy Dony Carlotty, rzekłbyś oczy czarnej pantery o przeważliwym blasku, zatrzymały się na fryzie, zdobnym w herby Carvala ów: lew w górnym polu, niosący w paszczy szablę saraceńską, obok trzy ptaki wędrownie, bez nóg i dzioba, znaczące tyleż wypraw krzyżowych, na dole krzyż i wieża Nawarry.

Oczy pantery przesnuły się mgłą, za którą płonęło całe piekło. Zamek Castello Nero po upadku Mattiasa d'Albuquerque przeszedł prawem kaduka do Joasa de Souza, który właśnie tę wspaniałą ucztę na nim wydawał. spros wszy sam kwiat arystokracji kastylijskiej i kolonialnej, rodu d'Alvarez, de

Mendonca Fortado, d'Alba, de Cames, nawet de Braganca, z którego to rodu był i pretendent do tronu portugalskiego. Restauracja Braganców tętnała w każdym słowie, rzuconem u stołu, uginającego się pod złotą zastawą.

Morka nocna poprzez cienki indyjski muślin, którym arkady były zasłane, chwiała językami świec i latarni na długich żelaznych nogach. Wówczas tryskały ognie z brylantów, wielkich jak jaskółcze jaje, z karbunkulów. Jak krokodyły oczy, z zieleni szmaragdów, ślizgały się po staroświeckiej emalji, gdyż stroje biesiadników gęsto były klejnotami usiane. Za spinkę, przedstawiającą orła — ryboło-

wa, na złotolitym berecie Dony de Carvajal śmiało można było dobra rycerskie w ubogiej Galicji zakupić. Lecz, o dziwo, taką głowę rybołowa miał stary wódz indyjski, siedzący niezgrabnie naprzeciw księżniczki, na swej szacie z białego lyka wymalowana. Był to znak jego plemienia, czyli totem. Czerwonoskóry grzebał złotem widelkami i kończącym nożem po misie, która zgrzytała i dźwięczała, ilekroć cłciał z niej kęs mięsiwa wyłowić. Zarówno wódz, jak i dama, zdali się w gwarze, brzęku, światłach odosobnieni i zablakani. I nie bez racji. Niejeden z dzielnych kawalerów w czarnej zarzutce i z groźnym kordem u pasa, niejedna z dam w rodowych koronkach, musieli zadawać sobie pytanie, czemu szalona księżniczka przyjęła zaproszenie gubernatora. Lecz na to jedna była odpowiedź — nie znała trwogi.

W owym czasie chwała Kastylji stała jak południowy krzyż na niebie wysoko. Znamienny zwrot nastąpił od chwili odwołania przez Stany Holenderskie pułkownika d'Artichevo. Pod jego nieobecność zazdrosny o sławę Maurizio Nassauski poniósł był klęskę u murów Sao Salvador. Wkrótce po powrocie d'Artichevo, w godności admirała i generała artylerji, co drżeniem przejęło na odważniejsze serca, gruchnęła szczęsna wieść, iż wcale przez księcia nie został uznany, iż jest przez Ollendrów trzymany nieomal w niewoli.

Ale uśmiech Fortuny, którym błyszczwały wszystkie twarze, nie przynosił pomyślności rodowi d'Albuquerque. Po ucieczce głowy tego rodu, Mattiasa, dawniejszego wielkorządcy, na Małe Antylle, czemu Dona Carlotta nie poszła za przykładem swego wuja? Czyżby prawdą było, co powiadano o jej konszachtach z wodzami czerwonoskórych? Czyżby prawdą było, że darzyła względami wroga, prostego rycerza Fortuny, d'Artichevo?

U szczytu stołu, jak błyszczący wąż, wił się ciemności i posępności gospodarz, cały w bufach, altembasach i pasmanterjach, a przy nim piszcząca z niewysłowionej uciechy do rzędu dam wyniesiona Dona Peppa Ordinez, żona zwykłego poborcy. Słuchano krotoczwilnej opowieści grubego, jak fasa, szlachcica portugalskiego, który, powróciwszy z niewoli, wszetecznych obyczajów wroga był świadom i o nich rozpowiadał, co właśnie budziło wybuchy łaskotliwej wesołości. Kraźwły gęsto puhary, ognistym petercymentem nalane i humory uderzały do głów i bez tej podniety nadto zapalnych.

Uczta na Castello Nero miała się ku końcowi. Pary kraźwły po obszernem patio dokoła basenu w bławej księżycowej polewie, gdzie klaskała, szarpała i mdlała muzyka strunna pod wtór kastanjetów, cymbalków i tamburino.

— Oh, Don Hernandez — zawołała damulka, szarpiąc grubego szlachcica za rękaw — przecież to nie do wiary, aby ludzie, choćby nawet i Ollendry mogli sypiać w szafach! Toć by się podusili...

— Jako żywo! — zamlaskał jęzorem grubas. — Kiedy u nas lato, to u nich zima taka, że węgielny żar w rowek na kamiennej posadzce sypią sobie i jeszcze meszkami rozdmuchują. A że w tych szafach wytrzymać mogą, to dlatego, że sypiają, jak ich matka rodziła...

— Dios mio! — Donę Peppę aż zatchnęło. I w tej krótkiej chwili zdumienia, zgorznienia, cichych chichotów, kiedy wszyscy nadstawili ucha, by dalszy tenor dyskursu pochwycić, ozwał się z poza murów złowrogi głos puszczyka kuruju. Dla b'esiadników było to pustym dźwiękiem. Tylko

spojrzenia wodza. Oko Orła, i Dony Carlotty skrzyżowały się, bowiem ptak ten o tej godzinie nocy nie zwykł krzyczeć. Wojownicy wodza, skądś u fosy, rzucili sygnał alarmu. Nawprost księżniczki na krużganku, b'egnącym dkoła sali, stał ukryty za filarem stary klucznik Pablo, który czasy senora Mattiasa pamiętał. I Pablo poważnie sknął głową. Wkrótce też rozległy się ciężkie kroki, szcęk broni, i pod arkadami rozbłysło od zbrojnego ludu. Był to przyboczny regiment gubernatora. De Souza śpieszył uspokoić gości. W okolicy, mówił, dostrzeżono bandy Palmares, zbiegłych z plantacyj niewolników, przeto należało zamek ubezpieczyć. A tak mówiąc, patrzył cały czas jadowicie na Donę Carlottę. Nie mrugnęła okiem.

Jak na dany znak z poza krzesła gospodarza wyskoczył błazen, potrząsając dzwoneczkami. Garbaty Lambertino był plagą dworu gubernatora. Bezczelnie docinał nawet swemu panu, to też nikt się nie zdziwił, kiedy, brzdąkając w struny, karzeł zaintonował:

Zawždy w pogoni za pełnym trzosem,
Kto kiedy widział go w helmie, w zbroji?
Dmie jak wieloryb, na granda kroji,
Przez ktoś mu pannę sprzątnął przed nosem.
Kto to taki?

Nie bardzo ważono się śmiać. Sauza jednak, miast dać błaznowi w ucho, dał mu brzęczącego duro. Lambertino, rzekłbyś datkiem tym ośmielony, znów zabrząkał i głośniej już wyskrzeczwał cierpkim głosem:

Czerwonych kocha, od białych stroni...
Z góry na miły książąt spoziera.
Ludzi nie znosi, rwie się do koni.
Nie męża patrzy, ino... ogiera!

Oczy wszystkich zwróciły się ku Donie de Carvajal. Była to niesłychana obraza prawa gościnności. Niemniej śmiech, jak wichur, buchnął od stołu, wzwyż po krużganku, między maurytańskie arkady, udzielił się tancerzom i tancerkowi fandango. Nawet w rękę straży trzęsły się berdysze. Gruby Hernandez, trzymając się za żywot, ryczał nakształt bawoła. Dona Peppa wiła się w drgawkach. Trabant, rozparłszy się w odrzwiach, pał, jak zarzynany kur. Zewsząd wyciągały się szyje ku miejscu, gdzie córka granda siedziała śmiertelnie blada, skamieniała.

Nagle zmieniły się twarze. W powietrzu nóż błysnął. Z krużganku był rzucony i z taką precyzją, że przewiercił dno gitary i utkwiał w garbatej piersi karła. Ów siadł i potoczył czarnemi ślepiami, w których złość i zdumienie walczyły o lepsze. Ale z gości nikt się nie zdziwił, boć było to w porządku rzeczy, tylko się z miejsc porwali. Powstał tumult. Gruchnęło o ziem parę świeczników. Straż biegła ująć zbrodniarza.

— Pablo! — wołano. — To Pablo! Tędy!

I wskazywano wgląd korytarza na piętrze.

Korzystając z zamieszania Dona Carlotta i wódz, Oko Orła, znikli.

Wreszcie gospodarz zdołał przywrócić spokój. Szukano Pabla, ale bezskutecznie. Dalszą pogoń pozostawiono straży.

Humory były skwaszone. Uczta długo już nie trwała. Biesiadnicy i tancerze ściągali powoli do swoich apartamentów, mieszczących się w nowym zamku. Tymczasem w najstarszej części zamczyńska, gdzie biegły korytarze, zgrubsza w wulkanicznej skale wykute, ukazały się dwa cienie: pierwszy w długim płaszczu i szerokoskrzydłym kapeluszu, a za nim Indanin. Ślizgali się jak węże między pochodniami, zatkniętymi u murów w żelaznych gwiaz-

dacli. Korytarz mijał schody, prowadzące wdół do sali rycerskiej.

— Pojmali Pabla? — spytała Dona Carlotta.

Milkliwy Oka Orła zaprzeczył ruchem głowy.

— To jest w sali azteckiej. Musi mieć klucze od podziemi — podjęła. — Nie zbiegł z zamku. Tam czeka na nas.

Wódz położył palec na ustach.

W sali rycerskiej, błyszczącej od blasków księżycy, złotowłosa Don Juan de Maroes, paź gubernatora brzdąkał na wjoli, komponując jedną ze swych sentymentalnych pieśni:

Wąska jak grot i długa

Księżycy jasna smuga

Wkradła się między glicynje.

Kwiaty na blankach baszt! —

I w górę jak wąż się winie

Na smukłą graplopinję,

Na niebotyczny maszt!...

— Cyt! Słodkie pysio stul! — zaskrzeczał obmierzły głos karła, który, świecąc w białych bandażach, podkraśl się do piękniśia i z rąk wyrwał mu wjole — Nie budź gości! I pan legł. Dopiero w półtora godzin po północy kazał się rozbudzić. To ci miałem rzec, być o tej porze, strictissime, uważaj durniu, był w alkwie naszej wspaniałości i szaty mu podał podróżne...

— Podróżne! — paź się zdziwił. — Alem rad. Znaczy to, ruszamy w podróż. A jest piękna. Luna czaruje serce i otwiera storczyki do czułych westchnień...

— I jam rad — przerwał karzeł — że rychło będę pomszczony.

— Słysz, monstrum — ozwał się paź, potrząsając trefionymi włosami — to zbrodnia taka cudną damę obrazić. Choćby ci i pan kazał, przechodzi ludzkie pojęcie, żeby jadowite rymy na kastylijską księżniczkę składać...

— Koniec z tą wściekłą suką! — wybuchnął rechotem karzeł. — Jaka księżniczka! Maciej jest d'Albuquerque, ale babunia zwykła indyjska skwaw. Ona nie jest czystej krwi kastylijskiej!

Gdyby Lambertino w owej chwili mógł jakim cudem zobaczyć w cieniu Carlotty i tak by jej nie poznał. Twarz księżniczki drgała, jakby z niej rozpełzały się węże. Twarz ta, zazwyczaj tak piękna, jak u ciemnego anioła, była do niczego niepodobna, chyba do oblicza gwałtownej śmierci.

— Córka królowej Paruagassu! — krzyknął paź. — To dla ciebie zwykła skwaw! Ty się strzeż. Ani Souza cię nie uchroni od śmierci na męczennym palu. Indjanie za nią w ogień skoczyć gotowi. Dla nich to królowa!

— Co jej pomogę ninie wszystkie czerwone skóry! Jutro... tyle co rzec mogę... gacha jej będziemy mieć tutaj w więzach.

— Gacha? Co za gach!

— D'Artichevo!

— Bdziesz! Primo, senor Polonso i ona wrogą, szczególnie, że wrócił, choć parol dał do Europy odpłynąć. Secundo, zje djabła, ktoby wlaź mu w drogę.

— Che, che, che — złowrogo rechotał karzeł. — To nie wiesz, durny, co Souza ukartował? Podesłał draba generałowi d'Artichevo z pismem, nby od Carlotty, w którym prosi go ona o pomoc przeciwko Souzie i spotkanie mu wyznacza w zatoce de Morte Allegro. D'Artichevo w małym krabie mógł tylko wypłynąć, bo Mauricius w mały naawy nie da. I, jako żywo, wypłynął. My zasie o wschodzie słońca zagrozdymy mu drogę na pełne morze na trójpokłado-

wyn, szcędzies ćcio-cztero-działowym Santjago. Carlotta też stąd się nie wymknie. Nic nie wie, a gdyby nawet wiedziała, cały zamek gęsto strażami obstawion. Kroku nie stąpisz, byś się na dziedzie nie natknął. Ty masz pana w półtorej godzin po północy zbudzić. Gdyby ci drogę zagrodzono, wiedz, że hasło Souza, a odzew — Spania. Ja jeno krzywę się przyłożę, bo mi rana dolega, ale!

Karzeł znikł nagle, jak się był pojawił.

Paź przeżegnał się: — Zgiń siło wieczysta! — Z alteracji zostawił wjole.

Powoli rozpełzły się kroki.

Księżniczka stała jak posąg, a dumny wódz przed nią niemal do ziemi schylony. Wreszcie ozwała się głosem, który utracił metaliczne brzmienie, rwał się i przyskał jak skrzepy krwi:

— Niechaj Oko Orła, wielki wódz czerwonych moich braci, który oglądał chwałę Królowej Paruagassu, nakłoni serce swoje do ust tej, którą nazwano zwykłą skwaw, a która jest Królową Słońca. Zemsta nad Souzą tylko do niej należy. W godzinę po północy Oko Orła i Pablo będą czekali u wejścia do podziemi... Pchnąć gońca na Morte Allegro z wieścią, że była zdrada i żeby wódz białych twarzy, nie mieszczając, odpływał, gdyż o nim może się roznieść...

Otułiła się szczerzej w szerokie poncho i zesłała do rycerskiej sali. Miała na sobie strój hiszpański, lecz stopy jej owinięte były w morkasyny. Suwała się cicho po tafiach posadzki, jak duch, tylko czerwony jej uśmiech igrał z śmiertelną białą księżycą... A w miarę jak księżyc patrzył na nią, bladł coraz bardziej...

Między pierwszą, a drugą po północy, ront, obchodzący narożnik, dostrzegł wysokiego hidalgo"), który wysunął się z apartamentu gubernatora. Dowódca straży, obwołał go: — Hasło?

— Souza! — odpowiedział ochryply głos, pytając z kolei: — Odzew wasz!

Myśląc, że pyta oficer, muszkieter odpowiedział: — Spania!

— Bogać tam, Spanioli! — ostro zawołał czarny hidalgo i wraz znikł na zakręcie schodów w wieży.

Koncept obudził śmiechy wśród gemajnow, pokpiwano bowiem z pychy Souzów, jako że byli zbożonymi Żydami.

— Patrzcie, no! — zawołał nagle jeden ze straży, świecąc latarnią po tafiach kamiennych. — Hidalgo ten musi być ranny. To są ślady krwi!

Dowódca rontu schylił się i odkrył krwawy ślad mokasynów.

Skoczyli ku sypialni gubernatora, nim jednak do niej dobiegł: zamek postawił na nogi przeraźliwy krzyk pazia. Don Juana Maroes, który znalazł swego pana w kałuży krwi. Cała alkowa była zbryzgana krwią...

Zemsta Czerwonego Jeźdźca Sertanonu ubiegła zemstę Souzy.

Arciszewski zaś, wypływając z potrzasku, tyle rozumiał, że Dona Carlotta ocaliła go, ale nie chciała widzieć. Nikomu już w tym zamorskim kraju nie był potrzebny. Ani Holendrom, którzy woleli ponosić klęskę, niż uznać w nim wodza, ani nawet tej, którą Smętek nazywał Czerwoną Żmiją, a która dwukrotnie okazała im swą łaskę, lecz wolała sama załatwiać swoje porachunki. Obecny kraj, niebo, wody i ziemia!

I niepohamowana tęsknota poczęła go pchać ku rodzinnym brzegom, właśnie jako pomyślny wiatr popycha okręt do portu.

WSPOMNIENIA Z PODROŻY AFRYKAŃSKICH W LATACH 1882—1886

(Ciąg dalszy)

Okolo południa powróciliśmy z wycieczki do domu. Po drodze spotykaliśmy dziwnie ubranych ludzi, z twarzą umalowaną szarą gliną, z krótkimi drewnianymi piszczalkami w ręku. Przebiegali oni miasto i przy odgłosie owych piszczalek, zwoływali ludność na uroczyste tańce, jakie król miał wyprawić po południu na cześć naszą.

Na śniadanie zaprosiliśmy króla. Stół przygotowano w sali tronowej, jako największej. Tron, dar Francuzów, był to bardzo wysoki fotel, wybity złotą materją.

Zaprosiliśmy również i następcę tronu, lecz odpowiedział, iż „z taką nierogacizną, jak jego ojciec, obiadować nie może”.

O oznaczonej godzinie przybył król, ubrany w mundur admirałski, w licznym orszaku ministrów, dzieci i dorosłych synów. Kapelusz jednak włożył w odwrotną stronę, t. p. pióropuszem w tył. Widząc to, nasz tłumacz poprawił mu kapelusz na głowie, a zawstydzony król obraził się i zaczął mruczeć. Wogóle jego mowa podobna była do jakiegoś gniewliwego mruczenia. Może to dla powagi... Jak zwykle, w orszaku znajdowała się jedna żona dyżurna, ubrana — oprócz przepaski z materji, w bogate naszyjniki z dużych bryłek rodzimego złota, na rękach i nogach miała bransolety złote, we włosach złote szpilki i grzebień z kości słoniowej, na palcach szerokie pierścienie.

Rozpoczęły się znów długie mowy, pełne komplementów. Śniadanie było złożone przeważnie z potraw afrykańskich, miejscowych jarzyn, kur, koziny, baraniny i owoców. Król poprosił o sardynki i z początku usiłował jeść je widelcem, później jednak brał bez ceremonji palcami. Podawał od czasu do czasu kawalki ministrom, dzieciom, które stały za krzesłem, i żonie dyżurnej, asystującej u jego boku. Kobietom w obecności mężczyzn jednak jeść niewolno, to też wszystkie potrawy, jakie żona królewska dostawała z naszego stołu, składała w przyniesioną miseczkę. Biskopki rozdawali dzieciom; ładne to były dzieciaki o regularnych rysach. Najmłodszy syn miał lat dwa — czysty portret ojca.

Po południu, okolo godziny 4, hałas piekielny na podwórzu królewskim zwrócił naszą uwagę. Była to muzyka miejscowa, przygrywaąca do tańców narodowych, które niebawem miały się rozpocząć. Zaproszeni udaliśmy się na miejsce. Olbrzymi dziedziniec pałacu królewskiego przedstawiał się bardzo malowniczo. W jednym rogu stał fotel, okryty dywanami, na którym zasiadł sędziwy król. Po bokach ustawiono krzesła dla nas, dalej cała rodzina królewska, owe 66 żon, przeszło 120 dzieci i ministrowie zasiedli na stopniach domów, stojących w kwadrat naokoło podwórza. Reszta zebranych obywateli stała — malowniczo ugrupowana, dookoła murów czworoboku, w swych charakterystycznych białych togach, zarzuconych niedbale na ramiona. Opodal od nas ustawiała się orkiestra. Oprócz drewnianych bębnów, piszczalek, grzechotek, rogów, pomyslowy kapelmistrz wymyślił jeszcze jeden instrument. Oto kazał zrobić kilka beczek, klepki łykiem powiązać i do tak zainprowizowanych narzędzi zasadził po dwu silnych chłopów, którzy z całej siły uderzali w klep-

ki. Gdyby kto silił się na wynalezienie więcej denerwującego hałasu, nie potrafiłby nic gorszego wymyśleć. Żadnego taktu, nic, chociażby dzikiego, lecz podobnego do dźwięku, jeden drugiego starał się zagłuszyć, oto i wszystko. Myślałem, że mi głowę rozsądzi ta muzyka.

Gdyśmy zajęli miejsca, król uderzeniem w ródzaj blaszanego rogu dał znak rozpoczęcia uroczystości. Wystąpili kapłani, poubierani na głowach w skóry lamparcie i jaszczurcze, w rękach trzymali bożki, jakieś niezgrabne figurki z gliny i drzewa. Przedtem jeszcze jeden z kapłanów przebiegał cały obwód dziedzińca, przecinając powietrze długim nożem dla odpędzenia złych duchów. Rozpoczęła się procesja ze śpiewami i tańcami dookoła. Co chwila król uderzeniem w róg dawał znak zmiany programu. W oddzielnym budynku leżała cała gromada bożków; były to jaszczurki zasuszone, muszle, różne figurki i t. p. Kolejno obniesiono to wszystko w procesji, przy głośnych okrzykach. Pomiędzy fetyszami kreślił się błazen nadworny, robiąc poza plecami tańczących różne figle i psoty, to zachodził im droge, krzywiąc się, to sypał popiół pod nogi tańczących. W końcu ku ogólnej ucieście widzów, schwytano błazna, rozbito mu na plecach kilka jaj i obsypano popiołem, który przyniósł.

Po ukończeniu ceremonji z fetyszami, rozpoczęły się tańce kobiet pojedyncze, parami, po kilka, lub z mężczyznami. Najwięcej tańczyła owa żona dyżurna, przyczem odznaczała się zręcznością i zwinnością ruchów. Był to taniec bardzo monotony, polegający na ciągłym dreptaniu, przechylaniu postaci w różne pozy, klaskaniu w ręce i t. p. Należniej przedstawiał się jeszcze taniec parami, kobiety z mężczyzną. Ta ostatnia, zwykle młoda i przystońna, uwijała się naokoło tancerza, wabiła go ku sobie, a w chwili, gdy biegł ją pochwycić, wyslizgiwała się zręcznie i znów, tańcząc, krążyła przy odpowiedniej minicy. Kolejno najmłodsze i najładniejsze popisowały się pląsem. Często wszystkie razem tworzyły różne figury, np. rozwijały długi szereg w formie węża i przy powolnych, jakby omdlewających ruchach ciała, przechodząc procesjonalnie okolo nas, klaniały się kolejno, to znów szła prawdziwy je ogarniał i rozpoczynały gofączkowy, namiętny taniec. Niektóre, wśród tańca szybko podbiegały do króla, podawały mu rękę, następnie nam i znów łączyły się z kołem. — Poklask nasz był dla nich największą nagrodą i wzbudzał zazdrość w mniej szczęśliwych. Błazen królewski uwijał się pomiędzy tancerkami, naśladowując ich ruchy, co rzeczywiście śmiesznie wyglądało. Każda tancerka była wystrojona w bransolety, naszyjniki i szpilki złote, oraz przepasana jaskrawą materją, niesięgającą kolan. Niektóre miały ciało natarte jasno-szarą gliną i wyglądały jakby upudrowane.

Nareszcie okolo 6-ej wieczorem zachodzące słońce przerwało uroczystości. Nastąpiła jeszcze ceremonia wręczenia podarków, przeznaczonych dla nas przez króla. Przyniesiono na plac związanego wołu, kilka kóz, baranów, kur oraz jarzyn, jak płatany i banany. Następnie król doręczył każ-



Typy Murzynów ze Złotego Wybrzeża. 1. Kapłan murzyński z czarodziejską laską. 2. Dziewczeta murzyńskie. 3. Murzynka w sukni z materiału europejskiego.

demu z nas po dużym ciężkim złotym pierścieniu, prosząc o przyjęcie go na pamiątkę pobytu w Krindzabo. Tłumaczył się, iż krótkość czasu nie pozwoliła jego nadwornym złotnikom wykonać ładniejszych, choć i te, które dostaliśmy, były jak na Murzynów, gustownie odrobione.

Pożegnaliśmy się z królem i jego dworem, dziękując za gościnność i przyrzekając na ogólne prośby jeszcze tu kiedy powrócić.

Znużone tancerki dostały prezenty, składające się z paru skrzyń wódki i materji. Wieczorem jeszcze byliśmy z pożegnalną wizytą u następcy tronu. Książę ucieszył się bardzo z naszych odwiedzin, zapraszał koniecznie, aby pozostać dzień jeden, przyrzekając wyprawić uroczystość o wiele wspanialszą, niż jego stary ojciec i dodał, iż jakkolwiek nie mógł sobie ubliżyć, aby iść na przyjęcie królewskie samemu, to jednak wysłał szpiegów i ci mu donieśli, jak byliśmy podejmowani. Oświadczył też, że jego złotnicy wykończają dla nas daleko większe i ładniejsze pierścienie. Nie mogliśmy jednak przyjąć tych uprzejmych zaproszeń, gdyż febra na dobre zaczęła hulać pomiędzy nami.

Przenocowawszy, ze wschodem słońca wypłynęliśmy z powrotem do faktorji, a następnego dnia, t. j. 28 marca, podnieśliśmy kotwicę, dążąc na południe ku Fernando-Poo.



Złote Wybrzeże. Rodzina bogatego Murzyina.

FERNANDO-POO.

Opuściwszy gościnne brzegi Assini, popłynęliśmy na naszej „Łucji - Małgorzacie“ ku Złotemu Brzegowi, do kolonji angielskiej Elminy, skąd mieliśmy zamiar udać się do Kumassi, stolicy aszantyjskiego króla Mensy, odległej o 8 dni drogi od brzegu morskiego. Wszystkie jednak plany uległy niespodziewanej zmianie, po przybyciu bowiem do gminy, dowiedzieliśmy się, iż ów możny król Mensa, potężny władca rozległego państwa Aszantów, siejący postrach imieniem swem na całym brzegu, ów despota barbarzyński, na którego skłonie, dla uczczenia urodzin lub świąt, spadało corocznie kilka tysięcy głów — który w ten sposób przyjmował Europejczyków, iż na ich cześć i dla okazania gościnności wyprawiał krwawe rzeze — przestał być królem aszantyjskim. Przebrała się miara jego zbrodni i cierpliwości niewolniczych poddanych; rewolucja, jaka ogarnęła kraj cały, zniweczyła potęgę nowożytnego Nerona. Tułał się on obecnie po lasach, obawiając się pokazać wśród poddanych. Komunikacje zostały przerwane, zbrojne oddziały przebiegały kraj, zwiedzenie więc Aszanti było niemożliwe.

Nie tracąc czasu, popłynęliśmy dalej i dnia 16-go kwietnia zarzuciliśmy kotwicę w Fernando-Poo, w uroczej zatoce Santa - Izabella. Mało jest w Afryce miejsc tak cudownie pięknych, jak owa zatoka. Długi wał czerwonej, skalistej formacji rzucała przyroda w morze, jako naturalne szerokie molo, które, tworząc olbrzymie półkole, wysuwa się daleko w fale oceanu. Wał to wysoki, stromy, pokryty wspaniałą roślinnością zwrotnikową, która, strojąc szczyt wału, rzuca swe zwoje jasnozielonych ljanów aż do powierzchni zawsze spokojnej, zwierciadlanej toni zatoki. Cała linja brzegowa przerywana licznymi zatokami, tło zaś obrazu zamykają łańcuchy gór, podnoszące się tuż od brzegów i uwieńczone 10.000 stóp wysokim, sięgającym w chmury wierzchołkiem, zwanym „Clarens-pik“.

C. d. n.

SPIS RZECZY W ROCZNIKU „MORZA” 1933

I. SPRAWY MORSKIE

a) ogólne

- Bartoszczyk Jan — Młdziez polska a morze. — Nr. 3.
 Cele tegorocznego Święta Morza. — Nr. 6.
 Czerwiński Seweryn. — Gdynia. — to nasza chluba i duma. — Nr. 3.
 De Jan — W trzynastą rocznicę — Nr. 2.
 Dębski Jan — Niemiecka propaganda — Nr. 7.
 Donosła uroczystość. — Nr. 12.
 Dreszer - Orlicz Gustaw, gen. dywiz. — W trzynastą rocznicę. — Nr. 3.
 Ehrenberg Tadeusz — Wobec ofenzywy przez w traktat m pokoju. — Nr. 5.
 Ehrenberg Tadeusz — Gdy rewizjonizm tr umiował... — Nr. 7.
 Frankowski Stefan — Na dzień 10 lutego 1933 roku. — Nr. 2.
 G. (insbert) J (uljan), inż. — Między stolicą a morzem. — Nr. 1.
 Ginsbert Julian, inż. — Akademia Morza. — Nr. 12.
 Grubba Jan — Święto ludu kaszubskiego. — Nr. 3.
 Kawczyński Józef — Mieszkańcy Gdyni patrzą w przyszłość z otuchą i wiarą. — Nr. 3.
 Koźuchowski Józef — Niepisane prawo. — Nr. 5.
 Koźuchowski Józef — Obywatelstwo świata. — Nr. 8—9.
 Kronika. — NN.: 1—6, 8/9—12.
 Kwiatkowski Eugenjusz — Nowa Polska w obliczu historycznego zagadnienia. — Nr. 7.
 Lechnicki Tadeusz — Polska nie może istnieć inaczej, jak tylko w mocnym oparciu o własne wybrzeże morskie. — Nr. 3.
 Oclozyński Tadeusz — Spór teorii z praktyką. Z powodu opinii prof. H. Tennenbauma o programie morskim Polsk. — Nr. 4.
 Ponikowski Antoni — Młodzi a morze. — Nr. 7.
 Rola — Morska racja stanu — Nr. 11.
 Rosłński W., dr. — Przeciwnym orgji niemieckiej „Hetzpropagandy“. — Nr. 1.
 Rosłński W., dr. — Zwartym frontem ku morzu. — Nr. 3.
 Sobleski Waclaw, prof. — Przemurze Słowiańszczyzny na Bałtyku. — Nr. 7.
 Strassburger Henryk, dr. — Dlaczego nie mogłoby istnieć państwo polskie bez wolnego dostępu do morza. — Nr. 4.
 Święto Morza 1933. — Nr. 8—9.
 Tetzlaff Henryk — Rok 1933! — Nr. 1.
 Zieliński Stanisław. — Bandera polska na Oceanie Indyjskim w 1729 i 1730 r. — Nr. 12.
b) marynarka wojenna
 Czeczott Rafał, kmdr. ppor. — Fundusz obrony morskiej. — Nr. 7.
 Czeczott Rafał, kmdr. ppor. — Santiago. — Nr. 11.
 Do Okręgów i oddziałów Ligi Morskiej i Kolonialnej (Odezwa Zarządu Głównego L. M. i K. w sprawie zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej). — Nr. 8—9.
 E (hrenberg) T (adeusz) — Poprzednia i przyszła wojna podwodna w oświetleniu niemieckiego admirała. — Nr. 1.
 G (insbert) J (uljan) — „Dunkerque“ — pierwszy krążownik liniowy Francji. — Nr. 3.

- Ginsbert Julian — Na progu trzeciej fazy. — Nr. 2.
 Ginsbert Julian — W czternastym roku. — Nr. 3.
 Ginsbert J., inż. — Jedno zdanie prawdy. — Nr. 4.
 Ginsbert J., inż. — Lekcja historii. — Nr. 5.
 Nauticus. — Rola i zadania niemieckiego „Flottenveretnu“. — Nr. 10, 11, 12.
 Korytowski Karol, kmdr. por. — Czemu marynarka wojenna przedewszystkiem? — Nr. 7.
 Koslanowski W. — W służbie dla ojczyzny. — Nr. 8—9.
 Krzywicz Benedykt — Przykład Jugosławii. — Nr. 1.
 Kudelka Tadeusz — Działania wojenne na morzu Egejskim w r. 1912—1913. — Nr. 1.
 Pauly A., inż. — Spoby ratowania załóg i łodzi podwodnych. — Nr. 5.
 Sawiczewski J. — Śmierć „Nereidy“. — Nr. 8—9.
 Świrski Jerzy, kontradmirał — Flota wojenna asekuracja przeciw odcięciu od świata. — Nr. 3.
 W 15 rocznicę odzyskania niepodległości. — Nr. 11.
 Życia marynarki wojennej. — NN.: 2, 4, 6, 8—9, 11, 12.
 Ż. O. — Do czynu! — Nr. 2.
c) marynarka handlowa
 Kosko Stanisław — R zwój polskiej marynarki handlowej. — Nr. 8—9.
 Kosko Stanisław — Ostatnia podróż statku „Petrel“. — Nr. 12.
 Pilsudski Rowmund. — Kryzys międzynarodowej żegluga handlowej i formy jego zwalczania. — Nr. 8—9.
 Rostkowski Felks. — Utrwalić i rozszerzyć zdobyte stanowisko. — Nr. 7.
 Szyszkowski St. Zb., dr. — Niemiecka marynarka handlowa. — Nr. Nr. 3, 4, 5.
 Szyszkowski St. Zb., dr. — Szkodliwe sugestje. — Nr. 6.
 Szyszkowski St. Zb., dr. — Zadania narodowej żegluga. — Nr. 10.
 W 75 rocznicę telegraficznego połączenia między starym i nowym krajem. — Nr. 8—9.
d) budownictwo okrętowe, technika
 O. (uéant) O. (liv er). — Budownictwo okrętowe we Francji. — Nr. 1, 2, 4, 8—9, 10.
i) rybołówstwo
 Kamieński-Korwin Jan. — Rybołówstwo polskie na Morzu Północnym. — Nr. 4.
 Piotrowski Orzegez. — Perspektywy polskiego rybołówstwa morskiego. — Nr. 8—9.
 Raabe Zdzisław. — Ryby polskiego Bałtyku. — Nr. 11.
g) wycieczki, turystyka, sport wodny
 Dreszer Z. — Z krainy zielonych łak i stalowych jezior. — Nr. 8—9.
 Emwu. — Międzyzwiązkowa komisja porozumiewawcza. — Nr. 4.
 Emwu. — Prace i zamierzenia Akademickiego Związku Morskiego. Yacht i Kajak. — Nr. 4.
 Emwu. Spływ z biegiem wód — ku morzu! Yacht i Kajak. — Nr. 2.
 Fischer Jan. Żeglarstwo morskie jako sport. Yacht i Kajak. — Nr. 2.
 Jesienne wyścigi ślizgaczy z przyrzepieniem motorami. — Nr. 11.
 Kalendarzyk imprez sportowych Polskiego Związku Kajakowego na rok 1933. — Nr. 5.

- Kwaśniewski Stanisław, gen. bryg. — Przez Polskę do morza! — Nr. 8—9.
 Nłodźwiąkowski M. — Sejmik żeglarski. Yacht i Kajak. — Nr. 3.
 Obóz nadmorski L. M. i K. w Jastarni. — Nr. 10.
 Po spływie. — Nr. 8—9.
 Powszechne obozy nadmorskie L. M. i K. — Nr. 8—9.
 Warchałowski Kazimierz. — Do Gdyni, nad morze! Wrażenia z wycieczki popularnej, urządzonej przez Oddział Związku Pionierów Kolonialnych L. M. i K. — Nr. 10.
 Wartości wychowawcze sportów wodnych. Wywiad z dyrektorem P.U.W. F. i P.W., ppłk. dypl. W. Kilńskim. — Nr. 7.
 Węgrzecki M. — Kajak i namiot. (Yacht i Kajak). — Nr. 6.
 Węgrzecki M. — Wystawa kajakowa, turystyki wodnej i wioślarska. (Yacht i Kajak). — Nr. 5.
 Z Klubu Morskiego w Gdańsku. — Nr. 5.

II. ŻEGLUGA ŚRÓDLADOWA

- Konopka Alfred, inż. — Znaczenie dróg komunikacyjnych łączących Polskę ze światem, ze szczególnem uwzględnieniem dróg wodnych. — Nr. 5, 6.
 Kwaśniewski St., gen. — D młotników Wsly. — Nr. 2.
 Rybczyński M., inż. — Kryzys gospodarczy a żegluga śródladowa. — Nr. 1.
 Rybczyński Mieczysław, prof. inż. — Stulecie kanału Augustowskiego. — Nr. 10.
 Świećakowski J. W., inż. — Port handlowy w Warszawie. — Nr. 11.
 Tillinger T., inż. — Gdynia i polska żegluga śródladowa. — Nr. 2, 3 i 4.
 Tillinger Tadeusz, inż. — Jak budowano kanał Augustowski. — Nr. 10.

III. GDAŃSK, POMORZE I DOSTĘP DO MORZA

- Borowik Józef, dr. — Masto o siedmiu bramach. — Nr. 7.
 Dębski Jan. — Zagraniczna polityka trzeciej Rzeczy. — Nr. 10.
 E. (hrenberg) T. (adeusz). — Gruntowny wykład korytarzowego oblędu. — Nr. 4.
 Gembarzewski Miś — Polskie boje na polskim Pomorzu. — Nr. 8—9.
 Gdańsk w niebezpieczeństwie. — Nr. 6.
 Kruszyński-Pom'an Tadeusz, prof. dr. ks. — Dzieje polskiej kultury na Pomorzu. — Nr. 7, 8—9, 10.
 Ł. (yp) F. (rancszek). — Kłaj Górny Śląsk — Gdynia otwarta! — Nr. 4.
 Merson Roman. — „Polska atakuje“ — Nr. 6.
 Papce Kazimierz, dr. — Gdańsk jest portem polskim! — Nr. 3.
 Poraj Stanisław. — Polskie Pomorze. — Nr. 5.
 Przybyszewski Stanisław. — O Gdańsk, Pomorze i Śląsk. — Nr. 7.
 R. F. — Jeszcze o Gdańsku. — Nr. 2.
 Redakcja. — Stanisław Przybyszewski o Gdańsku, Pomorzu i Śląsku — Nr. 7.
 Tg — Miasto wielkiej przyszłości. — Nr. 12.
 Twierdza myśli polskiej — Instytut Bałtyck (Wywiad u Prezesa Zarządu Instytutu, p. starosty krajowego Wincentego Łackego). — Nr. 8—9.
 Ucieczka Stanisława Leszczyńskiego z Gdańska. — Nr. 7.
 Umowy polsko-gdańskie. — Nr. 10.
 Załewski Stanisław. — Do Gdańska! — Nr. 7.

IV. HANDEL ZAGRANICZNY

- Pankiewicz Michał. — O drogi naszej ekspansji zamorskiej. — Nr. 10.
R. — Poza Europą! — Nr. 8—9.
Rosiński W., dr. — Przez własne porty, na własnych statkach w szeroki świat. — Nr. 2.
Warchałowski Kazimierz — Jak Niemcy gospodarczo podbiły świat Nr. 12.
Wojnar Jan. — Marynizacja obrotów handlowych z Ameryką Łacińską. — Nr. 11.

V. ZAGADNIENIE KOLONIALNE

a) problem kolonialny i kolonizacyjny

- Elrenberg Tadeusz. — Włoski program kolonialnej rewizji. — Nr. 10.
Kolonjalne Demonstracje Niemców w Afryce Południowej. — Nr. 8—9.
L. F. — Mandaty kolonialne. — Nr. 5.
Markowski Wł. — Królewski Instytut Kolonialny w Amsterdamie. — Nr. 11.
Pawłowski Stanisław, prof. — O kolonie dla Polski. — Nr. 7.
Plutyński A. — Prawa Polski do kolonii. Nr. 6.
Reński W., dr. — Czy Polsce potrzebne są kolonie? — Nr. 4.
Rozwadowski Jan, dr. — Sprawy kolonialne na Zachodzie. — Nr. 11, 12.
Sukennicki Hubert. — Międzynarodowe mandaty kolonialne. — Nr. 1.
Sukienicki Hubert. — Pakt czterech a rewizja mandatów kolonialnych. — Nr. 8—9.
Sukienicki Hubert — Skutki wystąpienia Niemiec z Ligi Narodów. — Nr. 12.

b) kolonie i kraje zamorskie

- Biskupska Maria. — Osadnictwo francuskie w Kanadzie. — Nr. 4.
Hordliczka J. K. — Na dalekiej północy Kanady. — Nr. 1.
Jarikowski Leopold. — Wspomnienia z podróży afrykańskich w latach 1882—1886. — Nr. 15, 8—9, 11, 12.
Mucha Fr. M. — Herwa - matte. — Nr. 3.
Mucha F. M. — Kukurydza. — Nr. 5.
Przegląd Kolonialny — Nr.Nr. 1—6, 8/9—12.
Rewolucja. — Po zesztorocznej rewolucji w Brazylii. — Nr. 1.
Warchałowski K. — Mój udział w rewolucji. — Nr. 6.
Zaburzenia w Togo. — Nr. 5.
Zieliński Stanisław. — Poczynania kolonizacyjne powstańców z 1830-31 r. w Stanach Zjednoczonych. — Nr. 5.
Zieliński Stanisław. — Nowa Polska niepodległa na Nowej Gwinei. Projekt Potra Aleksandra Wereszczyńskiego z 1871 roku. — Nr. 2.

Zieliński Stanisław. — Projekt Wereszczyńskiego założenia kolonii polskiej w Oceanji. — Nr. 3, 4.

c) wychodźstwo polskie

- Kronika Kolonialna — Nr.Nr. 1, 2.
— Księżniczka Stepów. — Nr. 8—9.
Lepecki Bohdan Teofil. — Ponta Grossa — Księżniczka Stepów. Z podróży z p. marszałkiem Raczkiewiczem do Ameryki Połudn. — Nr. 8—9.
Lepecki Bohdan Teofil. — Kolonista polscy w Brazylii. — Nr. 11.
Pankiewicz Michał. — Drogi i metody kolonizacji zamorskiej. — Nr. 11.
Rosiński W., dr. — Polonia amerykańska a morze. — Nr. 8—9.
Wójcik Władysław. — Trzeci zlot junaków w Kurytybie. — Nr. 6.
Zieleniewski Kazimierz. — Zdobywcze i troski Polonii Zagranicznej. — Nr. 6.

VI. PODRÓŻNICTWO I PODRÓŻE MORSKIE

- Gustowski L. — Po słońce Airyki!... — Nr. 6.
Hordliczka Jan Karol. — Z Gdyni do Anglii. — Nr. 4.
Kosko St. — Na Błski Wschód. — Nr. 5.
Kosko St. — Burgas — Gdynia. — Nr. 6.
Lepecki Mieczysław B. kpt. — Marszałek Piłsudski na morzu. — Nr. 7.
Szlakiem „Lwowa”. — Nr. 11.
Witkowski Jan B. — Jacht „Dal” z Gdyni na Bermudy. — Nr. 12.
W góry Ameryki Południowej. — Nr. 12.
Wokół Wielkiej Brytanji. — Nr. 10.
Zwycięstwo polskich skrzydeł nad Atlantykami. — Nr. 6.

VII. BELETRYSTYKA.

- Kaczkowski Czesław Jerzy. — Dreadnought. (Wiersz) — Nr. 7.
Makarczyk Janusz. — Sad na „City of San Diego”. — Nr. 12.
Nemo. — Do młodych. (Wiersz) Nr. 8—9.
Kogowicz Wacław. — Igrzyska religijne fanatyków perskich. Z rzeczy widzianych. — Nr. 5.
Rychliński Jerzy Bohdan. — Przygody Krzysztofa Arciszewskiego. Nr.Nr. 1, 2, 3, 4, 6, 10, 12.
- #### VIII. SPRAWY LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ
- Dział oficjalny L. M. i K. — Nr. Nr. 1—6, 8/9—12.
Rosiński W., dr. — W obliczu Wałnego Zjazdu Delegatów. — Nr. 6.
Skarżyński Stanisław, kpt. — Piękny apel polskiego zwycięcy Atlantyku. Nr. 7.

IX. NEKROLOGI

- Ś. p. Mieczysław Górski. — Nr. 5.
Ś. p. Jerzy Leygues. — Nr. 10.
Ś. p. Mieczysław Pogorzelski. — Nr. 6.
Ś. p. wiceadmirał Porębski Kazimierz. Nr. 2.
Ś. p. Mieczysław Porębski. — Nr. 10.
Ś. p. Ryszard Rosiński. — Nr. 1.
Ś. p. Narcyz Ruplewski. — Nr. 2.
Ś. p. Oskar Sobański. — Nr. 11.
Ś. p. mąż Tadeusz Suchorski. — Nr. 2.
Zgon zasłużonego wydawcy polskiego w Ameryce (Franciszek Ruszkiewicz). Nr. 3.

X. BIBLIOGRAFJE

Zieliński Stanisław. — Polskie pamiętnictwo morskie. — Nr. 7.

XI. VARIA

Recenzje

- E. (hrzebory) T. (adeusz). — Z Marszałkiem Piłsudskim w Egipcie. (Mieczysław Lepecki: Podróż do Egiptu. Wrażenia z podróży odbytej w roku 1932 z Marszałkiem Piłsudskim). — Nr. 6.
Mjr. Henryk Gasiorowski. — „Przewodnik po Beskidach Wschodnich”. Nr. 4.
Jaczewski T. — „Corixidae collected during the Winter Voyage, 1931—1932 of the Polish Training Ship „Dar Pomorza”. — Nr. 6.
Knauff St. Auten H. — „Statki pałapk”. Nr. 1.
Knauff St., Janusz Strylewski. — „Polacy w Stanach Zjednoczonych”. — Nr. 1.
Knauff St., Józef Borowik. — „Pięć lat pracy Instytutu Bałtyckiego”. Nr. 1.
Lyp F. — Powieść z życia w Króju belgijskim. (Jerzy Marlicz „Bractwo Białego Lamparta”). — Nr. 8—9.
Ocioszyński Tadeusz. — Słowo za którym stoją: myśl i czyn. (Eug. Kwiatkowski „Dysproporcje”). — Nr. 6.
Polacy w Danji. — Nr. 8—9.
Polski „Pomerania” (Pomorze). Nr. 8—9.
Port w Gdyni. — Nr. 8—9.
Rogowicz W. — Nowa książka żeglarsza samouczka. (Alain Gerbault „Sam przez Atlantyk”). — Nr. 1.
Julian Rummel „Morskie zagadnienia Polski. — Nr. 11.
Tablice nawigacyjne. — Nr. 11.
Jan Wojnar „Polsko-brazylijskie stosunki handlowe”. — Nr. 4.
Voss J. C. — „Kodźka żaglową przez ocean”. — Nr. 8—9.
Zieliński Stanisław, Gindrich Władysław. „O Polsce na morzu”. — Nr. 2.
Zieliński Stanisław, Plutyński Antoni „Bezdetne Niemcy a Polska”. — Nr. 8—9.
10-lecie „Iskier”. — Nr. 11.

Zapisujcie się
do Ligi Morskiej
i Kolonialnej

WIELKARSKIE WYŚCIGOWE PÓRWYŚCIGOWE I TURYSTYCZNE
ZAGŁÓWKI, ŚLIZGACZE, MOTORÓWKI, KAJAKI I T. P. ORAZ
WSZELKIE PRZYBORY DO TYCHŻE DOSTARCZA
ŁODZIE WŁADYSŁAW URBANIAK-POZNAŃ DROGA TELFON
DEBINSKA 10. 3354
KATALOGI WYSYŁA SIĘ NA ŻYCZENIE.

MAPA

Polskich Dróg Wodnych z tablicami i tekstem
objaśniającym w
skali 1:1.000.000

Opracował

Inż. Tadeusz TILLINGER

cena 10 złotych

Wydawnictwo b. Dyr. Dr. Wodn. w Warszawie
do nabycia:

Skład Główny w księgarniach:

S. A. Książnica-Atlas Warszawa, Nowy-
Świat Nr. 52, Lwów, Czarnieckiego Nr. 12

SCHNEIDER & Cie

ZARZĄD: 42, Rue d'Anjou
PARIS

Artylerja Morska. Wieże. Płyty pancerne. Rury torpedowe. Urządzenia portowe i wyposażenie. Rezerwoary dla płynów. Maszyny morskie i turbiny. Kompresory powietrzne. Śruby powietrzne. Śruby okrętowe. Motory elektryczne i sprzęt. Specjalne odlewy żelazne.

Łodzie podwodne (typu Schneider-Labeuf). Motory typu Burmeister i Wain 4-ro i 2-u taktowe (o pojedynczym i podwójnym działaniu dla wszelkich statków handlowych, budowanych we Francji), 2-u taktowe motory typu SCHNEIDER dla łodzi podwodnych

WARSZTATY: Le Creusot, Breuil, „Henri Paul”, La Londe-Les-Maures, Havre, Harfleur, Hoc Bordeaux itd.
• STOCZNIA: Chalon s/Saône.

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu”

WYDAWNICTWA MORSKIE

Nakładem Instytutu
Wydawniczego Państw.
Szkoły Morskiej w Gdyni
wyszły dotychczas:

K. BIELSKI: Turbiny parowe	19.—
— Mechanika teoretyczna	16.—
— Prawidła wykonywania rysunków maszynowych	1.—
ST. DŁUSKI: Dewiacja kompasu	5.20
A. GARNUSZEWSKI: Budowa okrętu I.	4.55
— Teoria okrętu (wyd. II)	5.—
G. KAŃSKI: Opisowy kurs loży	6.50
A. HRYNIEWIECKI: Zarys meteorologii	5.20
— Zarys oceanografji	14.50
T. HOKIŃSKI: Gospodarka maszynowa na statkach	14.—
A. LEDOCHOWSKI: Kura nawigacji (wyd. II)	6.50
— Astronomia żeglarska	7.—
Dr. AL. MAJEWSKI: Prawo morskie	15.—
— Monografia Państwowej Szkoły Morskiej	10.—
— Informator dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej	3.—
R. PIENKOWSKI: Visit to a Dockyard	2.50
— Foreign Cruise	3.—
Tablice nawigacyjne	25.—
Handel morski w praktyce	5.—
Ustawa o służbie marynarza	2.50
Statut Państwowej Służby Morskiej	0.80
Program wymagań przy egz. wst. i opis uniformu nadto:	1.—
WIT. MILANOWSKI: „Córka Neptuna”, powieść morska	5.—
P. A. OSSENDOWSKI: Na skrzyżowaniu dróg	6.50
J. RUMMEL: Morskie zagadnienia Polski	2.—
J. SŁOWACKI: Pisma wybrane (według programu dla szkół średnich)	3.80
Gdynia i wybrzeże w ilustracji	1.50

Wydawnictwa powyższe nabywać można w Instytucie Wydawniczym Państw. Szkoły Morskiej w Gdyni, ul. Morska (Konta P. K. O. 39602) (Koszty przesyłki pocztowej 1.20 zł) oraz we wszystkich księgarniach

Czytajcie

TYGODNIK ILLUSTROWANY

pismo wychodzące
od 74 lat

Kto prenumeruje „Tygodnik
Illustrowany”, otrzymuje po-
nadto co miesiąc ciekawą po-
wieść oraz najlepszy magazyn

„NAOKOŁO ŚWIATA”

PRZEGLĄD MORSKI

ORGAN MARYNARKI WOJENNEJ

WYDAWANY PRZY
SZKOLE PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

WARUNKI PRENUMERATY:

W kraju z przesyłką pocztową	rocznie	28 zł.
„ „ „ „	półrocznie	14 „
„ „ „ „	kwartalnie	7,50 „
Zagranicą	rocznie	46 „
„ „ „ „	półrocznie	23 „
„ „ „ „	kwartalnie	12 „

SKŁAD REDAKCJI:

Redaktor — kdr. por. Podjazd - Morgenstern
Zastępca redaktora — kpt. mar. Lewicki Anatol
Sekretarz — por. Karge Tadeusz.

ADRES REDAKCJI:

TORUŃ, SZKOŁA PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

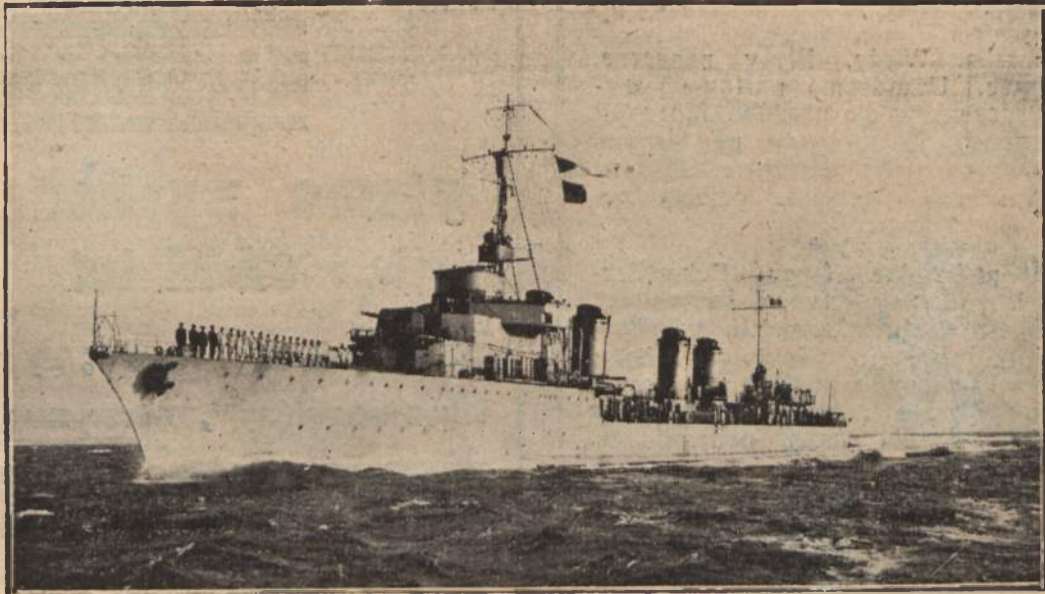
Konto P. K. O. 160290

ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

4, Rue de Téhéran, Paris

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

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH



Konrtorpedowiec „Abatros” Francuskiej Marynarki Wojennej osiągnął szybkość 41,9 węzłów.

KRAŻOWNIKI — KONRTORPEDOWCE — ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot)

TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESLA LOIRE-SULZER

Budowa maszynerji dla konrtorpedowców polskich „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYS”

Spółka akcyjna dawnych zakładów

HOTCHKISS & Cie

Dyrekcja naczelna: 60-66 Quai Michelet,
w LEVALLOIS-PERRET (Seine)

MATERJAŁY
UZBROJENIA

Zakłady
w LEVALLOIS-
PERRET
i CLICHY



SAMOCHOBY

Zakłady
w SAINT-DENIS-
ORNANO
i w St.-DENIS-
BARRAGE



MARYNARKA WOJENNA
I OBRONA WYBRZEŻY

Karabiny maszynowe
karabiny maszynowe ma-
łokalibrowe, z podstawami po-
łowemi i okrętowymi

Karabiny maszynowe, ka-
liber 13,2 m/m, oraz ich czę-
ści, do obrony przeciwlotniczej i do
ostrzeliwania wszelkich obiektów
lądowych i pływających; z podsta-
wami okrętowymi; do obrony stałej
i do obrony ruchomej na lądzie;
karabiny maszynowe jedno- i wielo-
lufowe.

Specjalne podstawy dla ło-
dzi podwodnych.

Podstawy cesarskie

Karabiny maszynowe, kaliber 25 m/m, do ob-
rony przeciwlotniczej na wielkich wysokościach i strzelania
przeciwpancernego, z podstawami okrętowymi, do obrony
stałej i do obrony ruchomej.

Działka szybkostrzelne automatyczne, kali-
ber 37 m/m, oraz ich części.

Karabiny maszynowe o wielkiej szybkości
ognia do uzbrojenia wszelkich statków powietrznych

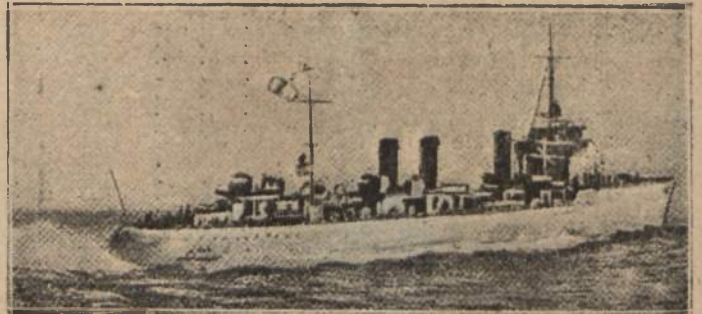
PENHOËT

Budowa

OKRĘTÓW wojennych
i STATKÓW handlowych

wszelkich typów i rozmiarów

(KRAŻOWNIKI, KONRTORPEDOWCE
TORPEDOWCE, ŁODZIE PODWODNE i tp.)



Konrtorpedowiec „Vaimy”, całkowicie zbudowa-

Société des CHANTIER ET ATELIERS
de St NAZAIRE — PENHOËT

7 rue Auber PARIS

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa Włók 10. Telefony: red. 290-18, adm. 533-88.

Wydawca: Liga Morska i Kolonialna

Redaktor: Henryk Tetzlaff

Druk i ilustracje wykonane w Zakł. Graf. „Prasa Polska S. A.” Warszawa.



JACHEM „DAL” Z GDYNI NA BERMUDY

(DO ARTYKUŁU WEWNĄTRZ
NUMERU)



1) Spotkanie na Bałtyku z „Darem Pomorza”. 6.VI. 1933.

2) Na Atlantyku z szybkością dziesięciu węzłów.

3) Morze Północne. Pierwsza próba samosterowności. 12.VI. 1933.

4) „Dobry wiaterek” w zatoce Biskajskiej. 18.VII. 1933.



KUR

TYBYBA

Kurytyba. Wystawa w r. 1903, na 50-lecie założenia miasta. Pawilon polski, zaprojektowany i wybudowany przez Kazimierza Wurchalowskiego.

Pomnik „Siewcy” w Kurytybie, dłuta artysty rzeźbiarza Żaka, wystawiony na placu powystawowym z inicjatywy Kazimierza Gluchowskiego w 50-lecie przybycia do Parady pierwszych kolonistów polskich.

