

MORZA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.

Z dodatkiem „PIONIER KOLONIALNY” w teKście.



BURZA NA MORZU

FR. SZWOCH

Czy jechałeś już polskim okrętem?

I-a LOTERJA FANTOWA LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

250.000 losów

Co piąty los wygrywa

50.000 fantów wartości przeszło pół miliona złotych

Między innymi rozlosowane będą:

10 samochodów

2 łodzie motorowe

10 łodzi żaglowych

40 łodzi kanadyjskich

160 miejsc wycieczkowych do Kopenhagi i Stockholmu na pięciodniową podróż okrętem z utrzymaniem na statku.

Wyjątkowa sposobność odbycia interesującej morskiej podróży i wyjazdu zagranicę bez specjalnego paszportu.

1.900 fantów wartości od 10 do 250 zł.: rowery, powijane dzieła morskie i kolonjalne, przybory sportowe, jak rakiety, piłki tenisowe etc.

15.000 fantów wartości od 5 do 10 zł.: beletrystyka morska drobne przybory sportowe.

32.000 fantów wartości od 3 do 5 zł.: różne przedmioty i pamiątki z zakresu sportu i morza.

Cena losu 3 zł.

Losy nabywać można: w Centrali Ligi Morskiej i Rzeczej, Warszawa, Elektoralna 2, i w jej Oddziałach, oraz w Generalnej Kolekturze Juljana Dzierżanowskiego, Warszawa, Nowy-Świat 64, i we wszystkich kolekturach Loterii Państwowej.

Losowanie wygranych odbędzie się dnia 22 maja r. b.

UWAGA: Poszukiwani sprzedawcy.

Wydawca: Stowarzyszenie
w Lublinie
Marta Curie-Skłodowska
Czas 2595/1929.

Cena numeru 1.20 zł.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ RZECZNEJ

Nr. 1.

Warszawa, styczeń 1929 r.

Rok VI

TREŚĆ NUMERU: 1. Całym frontem — A. Uziembło; 2. Projekt organizacji narybku (młodzieży) Ligi Morskiej i Rzecznej — Bulowski, Mjr. Dypl., członek Rady L. M. i R.; 3. Listy z nad morza — Waldemar Downarowicz; 4. Położenie i potrzeby warstwy robotniczej w Gdyni — Murja Uziembło; 5. Powrót „Lwowa” z morza Czarne do Gdyni — Michał Leszczyński; 6. Jak zatonął statek niemiecki „Herrenwyk”? 7. Na „Niemie” wzdłuż północnego wybrzeża Atryki — Halina Bobińska; 8. Historia pewnego kwadransu po ósmej — S. K.; 9. Morze, ciche morze — Mieczysław Guranowski; 10. Blokada moraka — Henryk Broszkiewicz; 11. Przygoda „admirala” — opowiadanie bulwarowe — Tadeusz Szczygielski; 12. Z wędrówek „Witezia”; 13. Na szlaku cyklonu; 14. Niezwykły karambol — S. K.; 15. Żegluga handlowa pomiędzy Szwecją a Polską; oraz bogata Kronika i Dział Oficjalny L. M. i R. — PIONIER KOLONJALNY; 16. Bojownicy idei, czy dezterterzy? — K. Gluchowski; 17. Książka na czasie — Andrzej Ziemięcki; 18. O istocie przedsiębiorstw kolonialnych — Dr. Guatow Załęcki; 19. Przegląd kolonialny — Dr. Jan Rozwadowski; 20. Pojechali... — A. Z.; 21. Kronika Związku.

35 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

CAŁYM FRONTEM

Nasz pierwszy zjazd zostawił cały szereg nakazów do wykonania. I jeżeli organizować to wykonanie powinny władze centralne Ligi, to w pracy nad wcieleniem ich w czyn muszą wziąć udział wszystkie oddziały i wszyscy nasi członkowie. Bez tego solidarnego wysiłku najpożyteczniejsze uchwały, najrozumniej ułożone projekty pozostaną jedynie na papierze i przygniotą nas wszystkich ciężarem zamierzeń nieziszczonych, owych kamieni, które podług przysłowia, brukowana jest droga do piekła.

Zadań przed sobą mamy wiele, jak się rzekło, i to od zupełnie do spełnienia łatwych, aż do istotnie niezmiernie zawiłych, niezmiernie wiele wysiłku i napięcia woli całej wymagających. Jednym z pierwszych więc jest wzniesienie schroniska w Gdyni. Centrala Ligi sama tego nie wykona — nie wykona tego sam i żaden oddział. Schronisko ma służyć całej naszej organizacji — przez całą też musi być budowane. Trzeba uczynić wszystko, aby schronisko to stanęło jaknajprędzej. A jedyną drogą do tego jest powołanie do życia spółdzielni wszystkich tych oddziałów, które się zgłoszą do pracy i do ofiary. Rzeczą oddziału gdyńskiego jest zapewnić nam grunt — rzeczą innych oddziałów — dostarczyć środków. A gdy się chce — to się może.

Drugą, stosunkowo łatwą rzeczą jest zorganizowanie wielkiej, wspólnej pływby wachlarzem Wisły ku morzu. Niech tylko każdy oddział zdoła się na wyekwipowanie jednej załogi, któraby wyruszyła w drogę, a wszystkie dopływy Wisły zaludnią się latem, i w oznaczonych punktach

zbiórą się setki statków większych i mniejszych, lepszych i gorszych, żaglowych, rzecznych, a może i zdolnych do walki z wodami Bałtyku, a ten tłum ludzi wodnych zaświadczy wobec całego społeczeństwa nasz nieokieślzany niczem pęd ku północy, ku bramie na świat szeroki, jaki Liga wytwarza w narodzie, pęd, rosnący z każdym rokiem, z każdym miesiącem, a bodaj że już teraz z dniem każdym.

Powierzył nam zjazd w opiekę szkolnictwo morskie. Gdyby każdy z naszych oddziałów przeznaczył minimalną nawet kwotę na stypendja dla uczniów szkoły morskiej w Tczewie, gdyby ofiarował na ten cel 10—20—30 złotych miesięcznie, to mielibyśmy do dyspozycji kilkanaście stypendjów — i niejedna prawdziwie wartościowa i bezwzględnie ideowa jednostka odśłużyłaby potem na morzu Ojczyźnie ten drobny nakład.

O wiele poważniejsze i bardziej skomplikowane zadania czekają nas w dziedzinie zagospodarowania wybrzeża i uczynienia z portu naszego, z Gdyni, naprawdę godnej reprezentacji narodu. Tu już nie starczy wysiłek samych oddziałów. Tu trzeba oczekiwać od nich planowej pracy organizacyjnej. Do postawienia Gdyni na odpowiednim naszej godności poziomie przyczynić się musi każda jednostka, każde zrzeszenie, każdy samorząd. Naszym zadaniem jest przeprowadzić bezwzględną zasadę, że w budżecie najmniejszej wioski i największego miasta musi figurować suma na urządzenie jakiejś instytucji kulturalnej w Gdyni, że sprawa ta nie może być pominięta na jednym zebraniu akcjonarjuszy. Pomnik, skwer, biblioteka

i t. d. bez końca niemal muszą znaleźć fundatora lub fundatorów w szerokiej rzeszy naszych instytucji samorządowych i społecznych. Nikomu niewolno się uchylić od udziału, Nikomu niewolno uchylić się od ofiary i to nie groszowej, ale istotnie coś wznoszącej. Gdynia być winna dziełem zarówno Warszawy, jak Koźmierz, Tęczynka i Kołomyi, Wilna i Ejszyszek.

Ale największa i najcięższa praca czeka nas w dziedzinie wprzęgnięcia inicjatywy prywatnej w orbitę spraw morskich. Zjazd zupełnie wyraźnie powiedział, iż nie wierzy w możliwość tworzenia floty polskiej drogą składek. Niewolno nam łudzić obywateli mrzonkami o tem, że za jakoweś złotówki zbierane może powstać flota godna polskiego narodu. Aby powołać tego rodzaju flotę do życia, trzeba zmobilizować kapitał istotnie wielki, istotnie zdolny do zakupienia, czy wybudowania prawdziwych oceanicznych okrętów. Trzeba znaleźć formy organizacyjne dla mobilizacji tego kapitału i trzeba istotnie kolosalnego wysiłku agitacyjnego, aby te formy wypełnić. I niewolno nam liczyć w tym wypadku na rząd, na jego poparcie, na jego gwarancje, na jakiegokolwiek specjalne z jego strony koncesje. Nie. Wszystko od A do Z wypełnione być musi przez nas, szeregowych obywateli Rzeczypospolitej. Wszystko dokonane być musi przez nas, ludzi niezamierzonych, ludzi, dla których o sto złotych na akcje jest trudno, przez nas, tych, co rozumieli zawsze i rozumieją, że Państwo, to jest dobro, na które trzeba płacić, przez zrzeszony szeroki tłum obywateli. Projekty tej wielkiej mobilizacji kapitału na rzecz morza

są w opracowaniu, ale już obecnie wszystkie oddziały winny prowadzić nieustanną, ciągłą propagandę, by z chwilą, gdy ujrzą one światło dzienne, istotnie wszystko, co tylko żyje w Polsce poniosło swe oszczędności, by ulokować je w wielkim dziele zdobycia morza.

Nie ludzimy się, że dokonamy tego od razu. Tego rodzaju przedsięwzięcia wymagają długiej i mozolnej pracy. Ale podstawą tej pracy, podstawą jej powodzenia jest wspólny front i zupełne zsolidaryzowanie się wszystkich komórek naszej organizacji. Jak do-

tać tak i nadal każdy oddział ma wiele samodzielnej roboty do spełnienia na własnym terytorjum. Im będzie ona bardziej indywidualna, im bardziej dostosowana do miejscowych warunków, im będzie samodzielniejsza — tem piękniejsze wyda owoce. Ale każdy oddział ponadto niech zachowa cząstkę energii, aby rzucić ją na szalę wtedy, gdy będzie chodziło o zgodny, jednolity wysiłek całej Ligi Morskiej i Rzecznej. Dotąd szliśmy jako oddzielne bataljony — czas najwyższy, abyśmy się zjednoczyli w armję — bo bataljony mogą wygrywać bitwy,

ale wojnę o morze polskie, wojnę o sprawę morską wygra tylko armja spoista — z jednej bryły ukuta.

A. UZIEMBŁO

Pływbie, o której mowa w artykule, poświęcimy niebawem więcej miejsca. Projekt pływy wachlarzem Wisły polega na tem, że z wszystkich dopływów macierzy rzek naszych wyruszą wycieczki łodziami ku morzu. Wycieczki te będą się gromadziły w coraz większym gronie, zabierać będą po drodze inne i wspólnie staną w Świeciu, aby stąd odbyć konkursowy wyścig do Tczewa. Donosiliśmy już o tem okólnikiem naszym Oddziałom. Niebawem rozwinie ten projekt szerzej.

PROJEKT ORGANIZACJI NARYBKU (MŁODZIEŻY) LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Rok 1929 zapowiada się jako rok bardzo intensywnej pracy organizacyjnej w Lidze.

Akcja kolonjalna nabiera rozmachu, praca nad zdobywaniem mas dla idei morskiej i kolonjalnej Ligi idzie szeroko, umożliwi ją zaś jeszcze bardziej reorganizacja organów wykonawczych i aparatu propagandowego Ligi. Oddziały Ligi powstają już nie tylko w granicach Rzeczypospolitej, ale poza jej rubieżami. Ideały Ligi idą za morza.

I w tym pełnym rozmachu okresie przystępuje równocześnie Liga do organizacji młodzieży w swych szeregach.

Może się źle stało, że do tej pory tego nie uczyniono, ale przedewszystkiem trzeba było położyć podwaliny pod życie organizacyjne Ligi, trzeba było spopularyzować wśród starszego społeczeństwa program morski Rzeczypospolitej, trzeba było doczekać momentu, kiedy po szeregu lat program ten stał się już ciałem. Mamy bowiem nie tylko skrawek wybrzeża, ale mamy już na niem swe porty, mamy flotę własną, wojenną i handlową, mamy już kadry fachowców, zdolnych dalej wielkie dzieło prowadzić.

Dzisiaj podwaliny już rzucone, można budować zrab naszej potęgi morskiej, a czas to robić tembardziej, że wróg nasz coraz natarczywiej dybie na naszą własność, coraz jawniej mówi o odebraniu nam naszego wybrzeża, tej jedynej drogi w świat szeroki.

Tej zaborczości, tym zakusom musimy przeciwstawić wolę całego narodu. Musimy się zdobyć na wielki wysiłek organizacyjny, by w następnych dziesięciu latach wszystkim się stało w Polsce jasnym, że raczej nam zgiąć należy, niż odstąpić od naszego własnego wybrzeża, tego łącznika ze światem, tego najważniejszego w naszym życiu czynnika mocarstwowego.

Aby praca ta sięgnęła do głębi, nie możemy poprzestać na organizowaniu starszego społeczeństwa, ale musimy przedewszystkiem zaprawić do wody, do sportu wodnego, do morza naszą młodzież — to prawdziwe jutro narodu.

Mamy świetnie zorganizowane harcerstwo. Harcerz to przyszły obrońca narodu i państwa, to zdrowa na duchu i ciele jednostka, gotowa każdej chwili wśród trudów i przeciwności, do których się wytrwale hartuje, walczyć za kraj w razie wojny na lądzie. Brak nam jednak podobnej organizacji młodzieży, któraby za teren swego działania wzięła wodę, t. j. rzeki nasze i jeziora, stawy, bagna i morze.

I taką organizację młodzieży przy Lidze Morskiej i Rzecznej powinno się powołać jaknajprędzej.

Za wzór należy wziąć Harcerstwo.

Od niego przejąć należy z pewnością zmianami, wynikającymi ze specjalnych ram organizacyjnych przysięgę i prawo harcerskie.

Statutowo natomiast organizacja młodzieży byłaby znowu związana ściśle z Ligą Morską i Rzeczną, z pewnymi dodatkami w statucie, wynikającymi z natury rzeczy. Projekt tego wszystkiego, opracowany w szczegółach będzie rzecz prosta poddany opinii członków Ligi Morskiej i Rzecznej, względnie odpowiednich organów, powołanych do decydowania w tych sprawach.

Tu pragnę poruszyć szczegółowiej zasady organizacji wodnej i osobowej Narybku:

A. Organizacja wodna.

Łodzie. Załoga łodzi jest to najmniejsza jednostka, ćwicząca w składzie podwójnej lub potrójnej obsady łodzi (wioślarskiej, żeglarskiej).

Na czele jest instruktor, najmniej „Szczur wodny”.

Flotyła jest to najmniejsza jednostka organizacyjna o składzie kilku łódek jednej organizacji (klasy lub szkoły).

Flotyła jest pod rozkazem najmniej „Wilka morskiego”.

Eskadra jest jednostką miejscową. Składa się z flotyli jednej lub kilku sąsiednich miejscowości lub też z flotyli żaglowej (eskadra równa się więc oddz. Ligi M. i R.).

Jest ona pod rozkazem kapitana.

Flota jest jednostką turystyczną

(taktyczna), obejmującą wszystkie eskadry jednego dorzecza (okręgu wodnego) lub wybrzeża.

Flota jest pod rozkazem Komandora.

Armada jest jednostką państwową, składającą się z flot dorzeczy (okręgów wodnych) i wybrzeża.

Jest ona pod rozkazem głównego Komandora.

Flotyła Narodowa jest to pojęcie armady polskiej oraz armad wychodźstwa polskiego.

Na jej czele stoi Zarząd Ligi M. i R. **Bandery.**

1) **łodzi:** bandera trójkątna biała z rybką śródlądową (według niej nazywa załogi),

2) **flotyli:** trójkątna ciemno-niebieska z rybką morską (według niej nazywa flotyli),

3) **eskadry:** ciemno-niebieska z herbem miejscowości (według niej nazwa eskadry),

4) **floty:** kolor błękitny z herbami eskadr,

5) **armady:** błękitna, z orłem białym.

B. Organizacja osobowa.

Narybek dzieli się na:

1) a. narybek pływacki; b. narybek wioślarski,

2) szczury wodne,

3) wilki morskie.

Narybek pływacki składa się z narybku 1-go rocznika, uczącego się pływać.

Narybek wioślarski składa się z narybku 2-go rocznika, zwanych „wioślarsze”, umiających pływać a uczących się wiosłować.

Szczury wodne umieją pływać i wiosłować, uczą się żaglować, sygnalizować i t. d. Są instruktorami narybku pływackiego i wioślarskiego, komendantami łodzi wioślarskich.

Szczury wodne formują załogi łodzi specjalnych: wyścigowych, żaglowych, turystycznych, motorowych i t. p.

Wilki Morskie umieją pływać, wiosłować i żaglować na wodach śródlądowych i na morzu. Są instruktorami wioślarstwa i żeglarstwa, komendantami flotyli.

TAM, GDZIE POWSTAJE POTĘŻNY PORŃ POLSKI.



W roczniku czasopiŃa niemieckiego „Über Land und Meer” z r. 1884 znajdujemy ten dziŃs Ńz historyczny dokument. Podpis pod nim głoŃi: „Z manewrów niemieckiej floty wojennej koło Gdańska. Próba wyładowania p o d G d y n i ą. Rysował Max Scholtz”.

Wilki morskie formują załogi łodzi specjalnych, jak powyżej, oraz jachtów i żaglowców ćwiczebnych.

Oznaki osobiste.

1) *Narybek pływacki*: mundur majtka — kołnierzyk biały z kotwicami z jednym niebieskim pasem.

2) *Narybek wiosłarski*: jak wyżej, dwa niebieskie paski.

3) *Szczur wodny*: mundur majtka — kołnierzyk niebieski z kotwicami białymi i jednym białym paskiem.

4) *Wilk morski*: jak wyżej z dwoma białymi paskami. Mundur paradny jak

członka Zarządu Oddziału L. i R. (kotwica na ciemno-niebieskim polu).

5) *Kapitan*: jak prezesa Oddziału L. M. i R. (kotwica na ciemno-niebieskim polu).

6) *Komandora*: jak członka Rady (kotwica na błękitnym polu).

7) *Główny Komandor*: jak członka Zarządu (kotwica na błękitnym polu).

Wymagania techniczne stawiane przy egzaminie narybku, szczurów wodnych i wilków morskich, określi osobna instrukcja.

Wymagania turystyczne: Szczur

wodny musi prócz wymagania natury technicznej odbyć podróż najmniej 100 klm. na rzece w łodzi wiosłarskiej w przepisowym czasie, lub przebyć obóz wodny.

Wilk morski musi prócz wykonania wymagań technicznych, odbyć podróż Wisłą do Gdyni najmniej 300 klm. i od Gdyni na Hel, lub przebyć obóz morski.

BULOWSKI

Major Dyplomowany, Członek Rady L. M. i R.

LISTY Z NAD MORZA

CHWILOWE TRUDNOŚCI W RUCHU BUDOWLANYM W GDYNI. — 50 NOWYCH GMACHÓW PRZYBYŁO W CIĄGU UB. ROKU. — GDYNIA LICZY JUŻ OKOŁO 24.000 MIESZKAŃCÓW. — OŻYWIONY RUCH PRZEMYSŁOWO - HANDLOWY. — NAPLYW FIRM OBCYCH DO GDYNI. — STOCZNIA GDYŃSKA.

(Korespondencja własna „Morza”).

Gdynia, w grudniu 1928.

Szybki rozwój miasta Gdyni, wskutek wyczerpania kredytów budowlanych, poważnie został ograniczony, co tem silniej daje się odczuwać z nastaniem mrozów.

Aczkolwiek tu i owdzie praca jeszcze wre, są to jednak roboty przy plantowaniu ulic — Mickiewicza i Alei Wolności, oraz nad wykończeniem, względnie zabezpieczeniem budowli przed zimą.

Zastój na rynku budowlanym, trudności płatnicze, szereg protestów weksli, kilka nawet upadłości, spowodowanych coprawda niezdrową spekulacją, oraz dezorientacja, co do przydziału nowych kwot, nie wpływają, jak należałoby oczekiwać, na tutejsze sfery zainteresowane, których nastrojów optymistyczny nie opuszcza.

Pożyczki budowlane, jak informuje B. G. K., udzielane będą bardzo oględnie, w wysokości niewyżej 60% kosztorysu i w pierwszym rzędzie na budowę tanich małych mieszkań dla ludności niezamożnej. Panujący tutaj głód mieszkaniowy daje się przede wszystkim we znaki tej właśnie lud-



Gdynia. Zakładanie kanalizacji i wodociągów.

ności robotniczej, która zamieszkuje okoliczne wsie, oddalone od miejsca pracy często o 20—30 klm., lub mieści się w szopach, naprędce skleconych z desek.

Około 50 kompleksów gmachów, przeważnie o 4—5 kondygnacjach powstało w roku ubiegłym. M. in. Gmach Banku Polskiego, Żegluga Polskiej i Poczty. Gmachy te budzą podziw obcych monumentalnością budowy i współczesnością form architektonicznych.

Poczta, Bank Polski, Gmach Żegluga po uroczystym otwarciu zostaną oddane do użytku w m. styczniu.

Zaludnienie miasta Gdyni stale wzrasta. Ostatnio wzrost ten wynosi 800 do 1.000 osób miesięcznie.

Jeszcze w kwietniu r. ub. Gdynia liczyła około 7 tys. mieszkańców stałych, a już w grudniu ma ich około 24 tys.

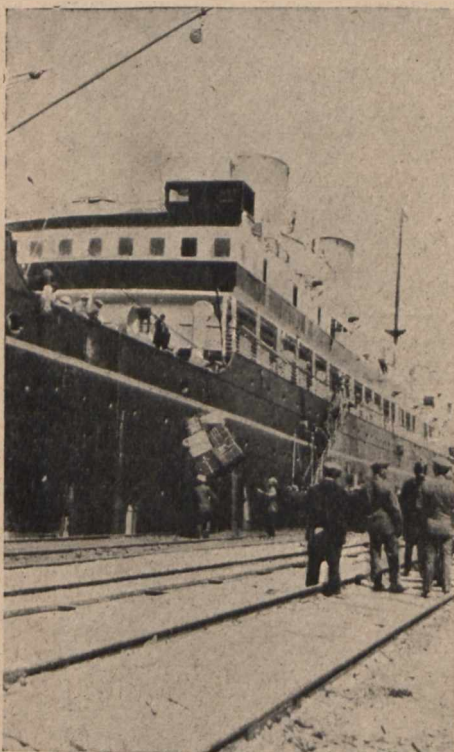
Ze wzrostem liczby mieszkańców, rozbudową miasta i portu, również stale rozwija się handel i przemysł.

Szereg firm krajowych i obcych zakłada swe oddziały, składy, warsztaty. Niektóre zamierzają przenieść nawet swe centrale. Tak naprz. „Rakowski”, jedna z większych firm, importujących śledzie, oraz „Danziger-Oelwerke” pertraktują z władzami centralnymi o przeniesienie swych zakładów z Gdańska do Gdyni, przyczem Zarząd „Danz. Oelw.” ma być złożony wyłącznie z Polaków.

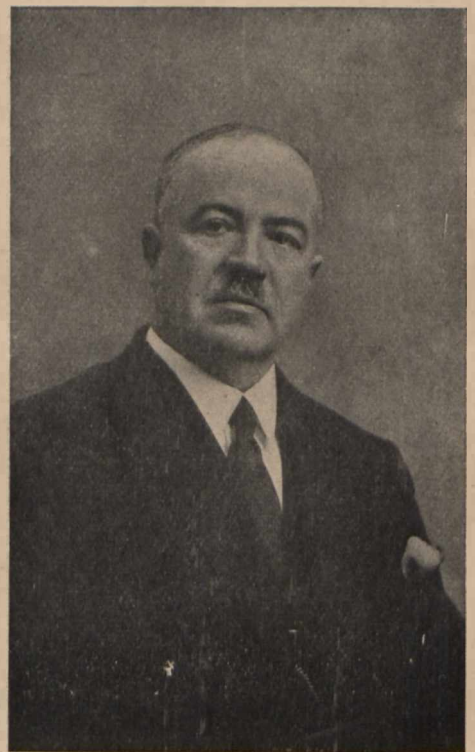
Firma „Elibor”, która jedna z pierwszych, założyła tutaj swój oddział, zamierza przenieść do Gdyni nietylko swój oddział Gdański, lecz również zarząd Centralny z Warszawy.

„Pepege” otwiera filię i skład eksportowy.

Transportowe niem.-gdańskie firmy, jak „Alldag”, która już wydzierżawiła w porcie nabrzeże i posiada olbrzymi dźwigar do ładowania: węgla, ce-



Z życia portowego w Gdyni. Wyładowanie bagażu pasażerskiego z parowca „Polonia”.



P. Stanisław Wirpsza, założyciel i dyrektor „Stoczni Gdynińskiej”.

mentu, nawozów sztucznych, „Endler & Messing“, Behnke & Sieg“, Schenker & Co.“ i t. d. otwierają swe oddziały.

Prócz tych około 20 firm obcych, jak informuje Izba Przem.-Handlowa, zamierza tutaj się osiedlić w początku roku 1929.

Silny postęp w rozwoju Gdyni, tego niezmiernie ważnego czynnika polskiej polityki gospodarczej, z którym, jak pisze „Vossische Ztg.“ i gdańska prasa niemiecka, poważnie należy się liczyć, powoduje coraz to silniejsze dążenie gdańskich sfer handlowych do opanowania rynku tutejszego.

Sfery te, widząc w budującym się porcie już duże możliwości pracy i zarobku, starają się pod własną, lub podstawioną firmą osiedlać się w Gdyni, aby nie być pominiętym w podziale zysków.

Dla walki z napływem firm obcych, zwłaszcza pośrednictwa handlowego i ochrony interesów firm krajowych, powstał rok temu „Związek Ekspedytorów Gdynskich“, na którego czele stoi p. Byczkowski, dyr. Warsz. Tow. Transportowego. Jednocześnie tutaj oddział Izby Przemysł.-Handlowej wystąpił z projektem o wprowadzeniu systemu koncesji, ponieważ obowiązująca polska Ustawa Przemysłowa nie przewiduje żadnych ograniczeń osiedlania się firm obcych, zwłaszcza gdańskich.

Powstanie Stoczni Gdynskiej, tej młodej, lecz ważnej placówki, której brak silnie dawał się odczuwać na naszym wybrzeżu, zawdzięczać należy w olbrzymiej mierze wybitnej energii znanego tutaj kupca i przemysłowca p. Stanisława Wirpisy, dyrektora f. „Elibor“ i członka zarządów szeregu instytucji.

„Stocznia Gdynska Sp. Akc.“ posiada już warsztaty i dok pływający do naprawy statków o pojemności do 5 tys. ton.

Właścicielami Stoczni Gdynskiej, przy nowym podziale i powiększeniu kapitałów, w 50% ma być Stocznia



Nowozmontowany w porcie gdynskim w basenie Marszałka Piłsudskiego dźwиг pływający gdańskiej firmy transportowej „Alldag“.

Gdańska, tow. międzynarodowe, i w 50% ciężki przemysł górnośląski: „Huta Pokoju“, „Laura“ i „Koncern Robura“.

Uruchomienie tej stoczni, prócz korzyści ekonomicznych i gospodarczych,

ma również znaczenie polityczne. Obce statki handlowe chętniej będą zawiąły do Gdyni, mając na miejscu możliwość naprawy.

WALDEMAR DOWNAROWICZ

POŁOŻENIE I POTRZEBY WARSTWY ROBOTNICZEJ W GDYNI

Liczba i charakter warstwy robotniczej¹⁾.

Robotników, pracujących w Gdyni przy robotach portowych, budowlanych, miejskich i innych, określić można cyfrą mniej więcej 10 tysięcy. 60% z tego, to mieszkańcy wybrzeża, posiadający swoje małe gospodarstwa, lub choćby tylko mieszkania, w których lokują się wraz z rodzinami. Życie mają przeto bardziej unormowane i mogą zużywać swoje zarobki w sposób bardziej celowy dla nich i ich rodzin.

¹⁾ Rzecz pisana we wrześniu, 1928.

Pozostałe 40% rzeszy robotniczej, to żywioł napływowy z całej Polski, zwabiony wieścią o ogromnych robotach podejmowanych w Gdyni. Żywioł ten, przez sam fakt dalekiej wędrówki po zarobek, dający dowód swej przedsiębiorczości, a więc poniekąd zdolności, ruchliwy, w pewnej części o podkładzie awanturniczym.

Ujęcie w pewne karby odrazu pierwszych kroków, a dalej bytowania robotnika przez organizowanie jego życia, ułatwianie jego pracy, umożliwienie właściwego użytkowania od-poczynku skierowałyby jego żywotność na właściwe tory.

Sprawa mieszkaniowa.

Odrzu po przyjeździe spotyka się tu robotnik z dużymi trudnościami. Nie będąc pewnym, czy znajdzie zaraz pracę, nie wynajmuje stałego mieszkania, zaś miejsca, gdzie mógłby się chwilowo zatrzymać za tanie pieniądze w Gdyni, niema. Widzi się więc po rogach ulic siedzących ludzi, którzy czekają na robotę. Pierwszą zatem potrzebą: to budowa baraków, rodzaju hotelu robotniczego. Hotel taki jest w Gdyni na Grabówce na ukończeniu²⁾. Ma pomieścić 300 robotni-

²⁾ Już wykończony.



1. Dworzec. 2. Szkoła powszechna. 3. Bank polski (na pierwszym planie) i dwa gmachy magistratu (na planie drugim). Józefa Piłsudskiego. 7. Kościół. 8. Wzgórze Oksywskie.

ków w dużych sypialniach z pryzcami do spania i szeregiem szafek do ubrań. Sypialnie rozłożone są po obu stronach szerokiego kurytarza, który mieścić będzie umywalnie. Jest on na tyle szeroki, że możnaby tam z łatwością założyć natryski ciepłe przy istniejącym już systemie centralnego ogrzewania. Całkowite obmycie ciała po całodziennej pracy jest ze względów higienicznych dla robotnika nieodbitą koniecznością. Całą szerokość budynku od frontu zajmuje długa jadalnia, mogąca służyć między okresami posiłku za świetlicę. Z tyłu budynku umieszczony jest szereg skanalizowanych ubikacji sanitarnych. Budynek mieści również obszerne kuchnie.

Hotel ten przez dostarczenie robotnikowi tymczasowego zamieszkania i posiłku na miejscu będzie doskonałym zaczątkiem, acz nie rozwiązaniem sprawy mieszkaniowej.

Ujemną stroną jest tu duża odległość hotelu od miejsc pracy, zaś w samym budynku małe i nisko umieszczone okna, które sprawiają, iż sale pomimo wysokich sufitów nie mogą być dobrze przewietrzane. Kurytarz przeznaczony do mycia winien być oddzielony choć wąskim kurytarzykiem od sypialni, aby ich nie zawilgacać. Wreszcie bezwarunkowo nie powinno się w sypialniach budować dwóch kondygnacji pryzc do spania jedna nad drugą i tak gęsto obok siebie, gdyż to zabiera zbyt dużo powietrza.

Mieszkań do stałego zamieszkania, można powiedzieć, niema w Gdyni zu-

pełnie. Robotnicy gnieźdzą się w brudnych, drogo opłacanych norach. Jacyś przedsiębiorcy prywatni pobudowali mizernie sklecone budki lub blaszanki, które przynoszą im za miejsce do spania tygodniowo 5 zł. Miejsce to wygląda w ten sposób: izba o ścianach z dziurawej blachy i wpół rozwalonym kominie bez blachy, gdzie więc nic zagrać ani ugotować nie można. Niesłychanie brudno, w zimie zimno, w lecie zbyt gorąco. Izba zastawiona całą łózkami, w rogu mikroskopijna miedniczka, oto wszystko. Tam się śpi lub wypoczywa po pracy. Inne pomieszczenia w drewniakach bodaj jeszcze gorsze. Budynek podzielony na izdebki mniej więcej 2 metry szerokie, 3 metry długie. Po obu stronach takiej klatki umieszczone jedna nad drugą po trzy pryzce podwójne, czyli że na jednej śpią obok siebie dwaj ludzie, (może jeden z nich chory). Razem w takiej izbie mieszka zatem 12 robotników, przy kompletnym braku wentylacji (małe okienko zamknięte). W razie jakiej epidemii sytuacja jest beznadziejna. Pomijając już epidemję, dla samego zdrowia niema tu możliwości obmyć się po całodziennej pracy nieraz w pyłe węglowym.

Poza stroną sanitarno-higieniczną, pomieszczenia takie wpływają ujemnie na cały bieg życia robotnika.

Sprawa żywienia.

Nie może on sprowadzić rodziny. Zmuszony jest żywić się poza domem

i albo poprzestawać na tak zwanem „suchem”, albo płacić wysokie ceny w różnych spelunkach, gdzie narażony jest na pokusę wódki i towarzystwo, odrywające go całkowicie od rodziny. Jeśli chodzi o ceny żywności, to z racji podwyższenia ich w sezonie tak przez sklepy jak i przez właścicieli szynków, płacą robotnicy niczem nieuzasadniony haracz.

Dwie te ważne bolączki: brak mieszkań oraz zorganizowanego żywienia wymagają szybkiego rozwiązania. Założenie kooperatywy mieszkaniowej (mieszkania po kilka w domkach z łazienkami lub łaźnią centralną) oraz otworzenie racjonalnej dostawy produktów żywnościowych, niezależnej od sezonu uzdrowiskowego, rozwiązałyby może sytuację. Obok tego dla robotników samotnych byłoby bardzo pożądane założenie stołowni.

Choroby i leczenie.

Jako skutek absolutnego braku urządzeń sanitarno-higienicznych, oraz w związku z pracą występujące liczne wypadki i choroby, wysuwają potrzebę poza poprawieniem warunków życia, jeszcze roztoczenia opieki lekarskiej oraz umożliwienia korzystania w pełni z ubezpieczeń w kasie chorych.

Wiadomości, zaczerpnięte z biura kasy chorych w Gdyni i szpitalika Sióstr Miłosierdzia, mówią, iż wśród zachorowań przeważają grypy i zapalenia płuc oraz wypadki przy pracy i skaleczenia, zgniecenia, złamania



4. Łuszczarnia ryżu. 5. Nowy gmach poczty. 6. Obok Bank Gospodarstwa Krajowego w budowie X Basen Marszałka 9. Molo i dźwigary mostowe do przeladunku węgla.

nóg, żeber, powodowane upadkiem z rusztowań. Mniej więcej liczyć można 8 wypadków lżejszych dziennie, 3 cięższe tygodniowo. Do biura kasy chorych zgłasza się po kartki do lekarzy na porady około 30 osób dziennie. Do opatrunków lub zabiegów w domu Sióstr Miłosierdzia zgłasza się dziennie około 12 pacjentów. Ubezpieczonych w kasie chorych jest 8.500 członków, którzy płacą wkładkę miesięczną, przeciętnie 12 zł. 50 gr.

Jakimi urządzeniami rozporządza się, aby odpowiedzieć potrzebom lecznictwa? Otóż kasa chorych w Wejherowie, zbierając tak znaczne fundusze od ubezpieczonych w Gdyni, zdobyła się dotąd tylko na założenie w Gdyni biura dla wypłaty zasiłków, oraz wydawania kartek na porady do 4 miejscowych lekarzy. Żadnych gabinetów z urządzeniami do leczenia, operacji czy opatrunków nie ma. Wszystkie cięższe wypadki, lub wymagające dłuższego leczenia wysyła się do Wejherowa, a ponieważ połączone to jest z trudnościami komunikacyjnymi, bo dotąd własnego samochodu nie było, więc skutkiem tego wogóle wielu wypadków racjonalnie leczyć nie można, ani też szybko ratować. To też jest powodem, dla którego cyfrowo trudno jest ustalić potrzeby ludności robotniczej w dziedzinie lecznictwa, bowiem często niemożność przeprowadzenia kuracji na miejscu zniechęca do zgłaszania się.

Co się tyczy kwestji szpitala, to w

ściśle tego słowa znaczeniu nic podobnego w Gdyni nie istnieje. Siostry Miłosierdzia przy założonym przez nich pensjonacie dla przyjezdnych gości, oddały dla chorych 9 łóżek i pokoi do uskuteczniania drobnych opatrunków i zabiegów. Pokoik ten, aczkolwiek czysty, tak, jak cały dom, jest zupełnym prymitywem i nie posiada żadnych urządzeń operacyjnych, czy leczniczych, z wyjątkiem małej szafki z drobnymi narzędziami.

W sferze projektów leży ze strony kasy chorych pobudowanie gabinetów leczniczych (fizykalnej terapii etc.) na terenie udzielonym przez towarzystwo budowy portu. Ze strony zaś Sióstr Miłosierdzia, urządzenie w nowo kończącym się domu 20 łóżek dla chorych.

Oczywiście, w żadnej mierze nie odpowiada to potrzebom Gdyni i na tem tle zarysowuje się nieodparta konieczność pobudowania dużego szpitala, zaopatrzonego we wszystkie nowoczesne urządzenia i oddanie go pod sprężyste kierownictwo, jak również przyśpieszenie rozszerzenia i usprawnienia działalności kasy chorych na dużą skalę. Poza to, jeśli chodzi o choroby społeczne, występujące w większym środowisku robotniczym, mianowicie o gruźlicę i choroby weneryczne, konieczne jest założenie stacji przeciwigruźliczej. Stacja przeciwweneryczna już została z ramienia województwa otworzona i poczyna funkcjonować.

Stosunki pracy.

Już sam początek, dostanie pracy, nastęcza wiele trudności. Napływ ludzi jest większy, niż możność natychmiastowego zużytkowania ich. Nikt tego nie ruguluje. Urząd pośrednictwa pracy nie istnieje. Najem uskuteczniają tak zwani „vorarbeiterzy“, czyli starsi robotnicy, zaufani przedsiębiorców. Na rogu ulicy czynią oni ugody, w której niejednokrotnie decyduje wciśnięta takiemu przodownikowi łapówka.

Kiedy już robotnik dostanie się do pracy, nawet niewykwalifikowany zarabia nieźle: od 1 zł. 18 gr.—1 zł. 20 gr. za godzinę. Praca jego jednak nie jest wcale chroniona ani ze strony urzędowej, bowiem w Gdyni niema inspektora pracy, ani ze strony społecznej, bo robotnicy nie są tam zorganizowani w związki zawodowe. Powszechnie panuje tu system pracy akordowy. W stosunki pracy wkradają się liczne nadużycia, z których najpowszechniejsze: to zwalnianie robotników bez dwutygodniowego wypowiedzenia. Powstające na tem i innym tle zatargi nie znajdują właściwego terenu do rozstrzygnięcia. Wprowadzenie w życie sądu pracy przyczyniłoby się do unormowania stosunków. Inspekcja pracy na tutejszym terenie powinna nosić inny charakter, niż to jest praktykowane na Pomorzu, gdzie w szeregu wypadków inspektorami pracy są półinteligenci, nie zda-

jący sobie sprawy z całokształtu zagadnień, dotyczących ochrony pracy.

Użycie wolnego czasu od pracy.

Właściwie zużyty czas wolny od pracy jest niezmiernie ważnym czynnikiem dla fizycznego i duchowego zdrowia robotnika. Zgarbione plecy, zapyłone płuca potrzebują wyprostowania i szerokiego oddechu. Dzisiaj robotnik nie mając przy sobie rodziny, mieszkając w najgorszych warunkach, idzie szukać towarzystwa w szynku. Gdyby było urządzone boisko sportowe robotnicze, dla uprawiania piłki nożnej, lekkiej atletyki, gdyby czynniki, decydujące w sprawach wychowania fizycznego zorganizowały szeroką propagandę na rzecz gier na świeżym powietrzu, kąpieli w morzu, dałoby to szybko dodatnie rezultaty.

Dokształcanie rzeszy robotniczej przez otwarcie kursów dla dorosłych, założenie czytelni z wyspecjalizowanym w dziedzinie oświatowo-bibliotekarskiej kierownictwem, byłoby niesłychanie pożądane. Świetlice, rodzaje klubów z muzyką, (radio) i kinem dałoby potrzebną rozrywkę i ochro-

niłoby specjalnie młodocianych od zepsucia.

Nastroje masy.

Co się tyczy tła politycznego, to zaznaczyć należy, iż żadne ze stronnictw nie uzyskało tu przewagi. Przy braku stałej organizacji nastroje są płynne. Dziś państwowe. Wyraz temu dał samorzutnie zwołany na dzień 12 sierpnia kongres robotniczy, rozpoczęty złożeniem hołdu Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej i Panu Marszałkowi Piłsudskiemu, oraz zakończony okrzykami na cześć Rzeczypospolitej. Kongres obradował nad sprawą mieszkaniową, drożyzną, koniecznością zaprowadzenia inspekcji pracy i o kasie chorych.

Ważną niesłychanie wydaje się być rzeczą zainteresowanie robotnika sprawą morską. Dotychczas brał on w niej udział jako nieświadoma maszyna. Złe warunki nie przyczyniały się do podniesienia wartości jego pracy. Ukazanie mu ważności morza, celowości wysiłków dla morskiej sprawy, uczyniłoby go świadomym współtwórcą potęgi morskiej, współuczestnikiem w

dziele państwem. Uświadamianie w tej dziedzinie zapomocą pogadarek, odczytów, wykorzystywania urlopów na zorganizowanie wycieczki mogłoby może wyjść ze sfer Ligi Morskiej i Rzecznej.

Praca w przyszłości.

Rzeczą w tej chwili jeszcze mało aktualną, ale taką, która aktualności zdobędzie natychmiast, po uzyskaniu przez robotników możliwości sprowadzenia rodzin, jest sprawa zorganizowania szerokiej opieki nad dzieckiem. Dotąd założono tu staraniem Ligi Morskiej i Rzecznej, oraz Polskiego Komitetu Pomocy Dzieciom, Stację Opieki nad Matką i Dzieckiem. Jest ona prowadzona przez lekarza i pielęgniarkę, pozostaje pod opieką p. Dyrektora Rummlowej. Znaczenie ma obecnie więcej propagandowe, niż opiekuńcze ze względu na małą frekwencję. Ma pod obserwacją 70 dzieci. Budżet jej wynosi 500 zł. miesięcznie. Przyszłość będzie wymagała przedszkoli-ochronek, boisk dziecięcych, przy szkole zorganizowania wzorowej biblioteki dziecięcej, oraz dożywiania dzieci. **MARJA UZIEMBŁO**

POWRÓT „LWOWA” Z MORZA CZARNEGO DO GDYNI

Statek szkolny naszej marynarki handlowej „Lwów” odbył w roku ubiegłym kilkumiesięczną podróż z Gdyni na morze Czarne. W numerze wrześniowym naszego pisma zamieściliśmy opis podróży „Lwowa” do Konstancy. W grudniu podało „Morze” historię pobytu naszego żaglowca szkolnego na wodach morza Czarnego i w portach Konstancy, Warny i Konstantynopola. Poniżej zamieszczamy ostatni artykuł z cyklu podróży „Lwowa” — o jego powrotnej wędrówce z Konstantynopola do Ojczyzny. *Redakcja.*

Urok pierwszej nocy spędzonej przez „Lwów” na redzie Konstantynopola podnosiła iluminacja miasta z jakiejś historycznej racji; iluminacja tak piękna i bogata, że przeniosła nas w kraje w bajkach zasłyszane. Kontury minaretów, wież, a często i budynków, świecące nieprzerwaną strugą świetlną, wywoływały wizję miasta baśniowego, a różne desenie, gwiazdy, księżycy i stateczki — lampjony pływające po Bosforze i Złotym Rogu, ożywiały to miasto konturów świetlnych.

Nazajutrz rozpoczął się szereg „wypadów” na miasto, bądź to w celu zwiedzania, bądź to zakupów różnych podejrzanych wschodnich osobliwości, lub wreszcie w celu poszukiwania rozrywek, jakich mogło dostarczyć miasto o tak egzotycznej przeszłości.

Naprawdę chyba przeszłości, bo teraz już dobrze trzeba szukać starej Turcji, a znajduje się ją najłatwiej tam, gdzie potężne mury, lub sama przyroda broni się przed działaniem uropejskiej ręki. Szukamy wschodu, zaś wschodu w ludziach dopatrzeć się trudno. Fezy widziałem gdzieindziej, ale nie w Turcji i kobiet za woalowanych już niema. Turcy szybko i silną ręką się europeizują, to znaczy tracą swoisty urok, pismo, zwyczaj i stroje, a przyswajają sobie mundur europejski: kapelusz i szare ubranie.

Komendant „Lwowa”, w asyście ofice-

rów, uczniów i Polonji konstantynopolskiej, złożył u stóp pomnika Kemal Paszy, owego człowieka żelazną ręką rządzącego Turcją, Niezwycięzonego — Ghasi, bohatera narodowego, wieniec ze wstęgą o napisie: „Statek Lwów twórcom nowoczesnej Turcji”. Zdjęcia z tej uroczystości zostały nazajutrz opublikowane w dziennikach tureckich.

W środę był wieczór w „Domu Polskim”, ognisku polskości na bliskim wschodzie, gdzie byliśmy bardzo gościnnie podejmowani, a nasi gospodarze starali się, aby nam czas jaknajmilej schodził, tak, że roztawano się bardzo niechętnie.

Dzień 7 września upłynął nam na ciągłych pożegnaniach. Wieczorem piętnastu wybranych dostało jeszcze urlop na ostatni „wypadzik” gdyż nazajutrz, skoro świt niemieliśmy opuścić, bodajże najpiękniejszą redę na jakiej „Lwów” stał. A że znalazłem się właśnie w grupce piętnastu, skorzystałem z tego, by pożegnać się z Konstantynopolem. Inżynierstwo K., których przypadkowo spotkaliśmy w Gallata zaproponowali nam wspólnie spędzenie paru godzin, na co chętnie się zgodziliśmy, gdyż pan K. znawca stosunków tureckich, bardzo ciekawie opowiada. Siedzieliśmy zatem w letniej kawiarni, gawędziliśmy miło, a orkiestra gra dla nas... wiązanek pieśni polskich. Noblesse oblige i aczkolwiek bicie brawa nie jest tu przyjęte, bijemy z zapalem i przesyłamy uśmiechy w stronę uprzejmej orkiestry.

Nazajutrz z brząskiem dnia, opuszczamy redę Stambułu. Wiatr silny, północno-wschodni, pomyślny. Szybko w oddali maleją minarety, jeszcze jak przez mgłę widać Aja Sofiję, Skutari, lecz wkrótce roztapia się wszystko w blasku — żeglujemy po wodach Morza Marmurowego.

Pędzimy niebywale szybko. Tak szybko, jak na torpedowcu. Powinniśmy być w Algierze, najpóźniej za dwa tygodnie. Tylko się o tem mówię, dyskutuje i robi zakłady. Dobry wiatr jest zawsze niewyczerpanym tematem do rozmów, właści-

wie tak jak i zły wiatr. Wogóle o wietrze zawsze się dużo mówi.

A wiatr tymczasem wieje i wieje. Już na drugi dzień wpadamy w Dardanelle, ani mowy o redukowaniu żagli; tak wąskie przejście, kanał poprostu, przechodzimy pod żaglami, bez pomocy motorów.

Na Morzu Egejskim wiatr wzmaga się. Miejsca, które, idąc w przeciwną stronę, z trudem przebywaliśmy, teraz przelatujemy. Ryzykujemy nawet przejście przez Doro, jest ono bowiem dla żaglowców bardzo niebezpiecznym z powodu silnego prądu, którego szybkość, przekracza szybkość, jaką dają nasze motory pomocnicze. Lecz wiatr tym razem dopisał i żeglujemy dalej.

Nazajutrz, t. j. w trzy dni po opuszczeniu Konstantynopola, mijamy przylądek Matapan, wracając tą drogą, co poprzednio przez Elephanisos. 10 września zakłady stoją tak, że w Algierze wobec tego nie możemy być później, niż 20 września. Jeden tylko bystry obserwator postawił fantastyczną datę 29. Jak się później okazało, ów obserwator również się omylił, gdyż w Algierze byliśmy ale... w październiku!

Znowu jesteśmy w klimacie Śródziemnego Morza. Znowu upały i plaża na statku... znowu pleśniej tytoń i ubrania..

Częste cisze zawieszają nas w bezwładzie między niebem błękitnym a zwierciadlaną powierzchnią morza. Niezapomniany urok wywiera cisza zupełna w nocy, i oświetlona światłem gwiazd, wygładzona, fosforyzująca, czarna, jak otchłań, woda.

Cisze wachty nocnej przerywa śpiewny głos „oka” czuwającego na przodzie statku, lub szum towarzyszącego nam kaszeta.

Na wysokości wyspy Pantellarji, lawirujemy zawzięcie, a zmęczenie manewrami jest tem przykrejsze, że spadła w tym czasie na „Lwów” plaga niezwykle złośliwych much maltańskich, czy sycylijskich, które pomimo krucjat z „patka-

mi" z żaglowego płótna i śmierci całych zastępów, przybývają w niezliczonych ilościach.

Po 19 dniach żeglugi rzuciliśmy na parę godzin kotwicę na redzie Bizerty, gdzie zostawiliśmy w szpitalu chorego ucznia, komunikacji z lądem nie utrzymując. Tęgoż samego dnia wychodzimy w dalszą drogę, zabierając z Bizerty przedsmak rozkoszy Czarnego Łądu.

Teraz rozpoczął „Lwów” żeglugę, która nazawsze będzie dla jej uczestników, martyrologią jego podróży. Jeszcze chyba żadnych wód tak dokładnie nie „zbadano”, jak północne wody Afryki pomiędzy Bizertą a Algierem (oczywiście z powodu złych wiatrów). Żeglowano na północ, południe, często i na wschód, a na „dokładniejsze badania” stawano w miejscu, nie posuwając się prawie zupełnie. Częste ciszsze, zmienne i słabe wiatry zupełnie nieskoordynowanie poruszają statkiem, a jedynie nocą udaje się wykorzystać krótkotrwałą bryzę lądową, ażeby posunąć się o parę mil bliżej do celu podróży.

Raz mieliśmy przedsmak burzy, ale o ironjo! Burzy bez wiatru. Lunał deszcz, a grozę ciszy w powietrzu i szelestu kropeł niesamowitego, powiększają grzmoty rozległe i przerywające czerń nocy, jasnością i blaskiem, krótkie błyskawice. Burza przechodzi szybko i znowu widać słabe światelko latarni Tenczu, świadczące wymownie, że od paru godzin stoimy na miejscu.

Nad ranem znowu te same kontury gór. W oddali majączy Marabout, bliżej Tisi Ourout, lub z niedostępną chmurką Garbalon. Tak zdążyliśmy się przyzwyczaić do górzystych zarysów Afryki, a tak powoli zmieniające swe kształty, że w końcu dojrawszy góry otaczające Algier nie dziwno się zbytnio i nie cieszą, gdyż patrzeć z daleka, nie znaczy osiągnąć.

Zbliżyliśmy się do nich dopiero w nocy, gdy zawiąta uprzejma bryza, pozwalająca wejść do Algieru pod żaglami i z przyzwyczajoną szybkością. Cumujemy się w nocy.

Dzień 3 października jest dniem przyjemnie zanotowanym w pamięci załogi „Lwowa”. Poczta! Stosy listów, pism i gazet z Polski wypełniają nam najmilej czas przed zejściem na ląd.

Z ciekawością zstępujemy pierwszy raz na brzeg Czarnego Łądu. Garstka naszych



Reda portu w Stambule.

mundurów szybko topnieje pomiędzy tłumem białych burnusów, kolorowych turbanów i czerwonych fezów.

Przebiegamy ciekawe ulice „pod kolumnami”, egzotyczne ogrody i aleje, lecz natrętni „boye”, chytre, małe arabczyki, uporczywie ciągną nas do Kasbah. Wkrótce znajdujemy i to tajemnicze „Kasbah”, starą dzielnicę arabską. Tu dopiero mamy przyjemność, odczuć, całą odrębność owego piękna świata maurytańskiego. Przepiękne typy mężczyzn arabskich, wyniosłych i jeszcze wyższych w swoich zwojach, białe postacie kobiet w „haikach” na twarzach, pozwalające intruzowi podziwiać tylko smagły policzek i piękne podługne oczy, brudni lecz w nowiutkich czerwonych fezach malcy i gdzieś zza podejrzanego zaułka przesuwający się mundur żuawa dopełnia tła starej dzielnicy.

O miłe wspomnienia z pobytu w Algierze postarał się dla nas honorowy konsul polski p. Rosé, urządzając wycieczkę do Sidi Madani i Blidy, miejscowości, położonych w przepięknych górach Algierji.

Z żalem wracamy z gór, wynosząc niezapomniane wrażenia, tak zresztą różne od dotychczasowych, że pamiętać je długo będziemy, choćby ze względu na urok kontrastu, który przecież nadaje życiu barwę i siłę. Na statku czeka nas niespo-

dzianka, nazajutrz mamy mieć gości, ba i to niemało gości! Mają nas bowiem odwiedzić uczennice pensyj francuskich w Algierze.

Nazajutrz zaś się okazało, jak miłutkie były małe francuzeczki, jak świetnie tańczyły i wiele śmiechu i wesołości z niemi na statek wjechało.

W sobotę prawie wszystkie statki opuściły port, gdyż ich armatorzy starają się o to, ażeby przypadkiem próżniaczo niedzieli nie spędzano w jurcie. „Lwów”, idąc za ich przykładem, też wyszedł w morze.

Początkowo idziemy bardzo szybko dobrym wiatrem, lecz przy dobrze znanym nam „Alboranie” wiatr zaczął się psuć i podobnie jak parę miesięcy temu, musimy lawirować przy tej wyspie, zapewne siedlisku wszystkich złych wiatrów na Morzu Śródziemnym. Wreszcie dn. 15 października, najeżona armatami skała Gibraltaru rzuciła groźne błyski od promieni wschodzącego słońca. Wkrótce mijamy Taryffę, Trafalgar i powoli zaczynamy się kołysać na długiej fali oceanu.

Niezbyt silnym północno-wschodnim wiatrem wysuwamy się poza przylądek C. Vincente, zmuszeni iść „przy wietrze” prawym halsem, — ponieważ w tych szerokościach w jesieni słaba jest nadzieja na zmianę wiatru. Ażeby wpaść w strefę wiatrów z ćwiartek zachodnich, musimy się wysunąć wspomnianym Nordostem głęboko w Atlantyk, gdzie od Azorów wieją silne pomyślnie dla nas wiatry. Po paru dniach wiatr zesłabł, a fala, stając się martwą, rzuca „Lwowem” gwałtownie z boku na bok. Temperatura stopniowo się zniża, z konieczności należy więc zapomnieć o beztrascie w ubraniu; zaczynamy wyciągać z różnych wilgotnych kątów szmatki cieplejszego odzienia. Nie używaliśmy ich przeszło trzy miesiące! To też początkowo nieprzyjemnie było wciągać na swobodne dotychczas ciało, sztywne płótno drelichu, lub niezbyt pachnące kożuchy.

W tym to czasie, tajemnicza i samotnie włócząca się za statkiem wędka, wypuszczana raczej ze zwyczaju, niż potrzeby, stała się sławna. Sława jej była zasłużona, bowiem jej haczyk stał się groźny dla tajemniczych mieszkańców oceanu. Pewnego razu wędrująca za statkiem niewielka, zgrabna rybka zaczęła się oń bokiem i przy ogólnym poruszeniu została wyciągnięta na pokład, następnie biedny żółw, gigant, dziwny twór wodnych przestrzeni, złapał się za oko i wzbudził sensację na zobojętniałym pokładzie. Lecz sława naszej wędki nie skończyła się tak



Na wycieczce do Sidi Madani (Algier). Po środku p. konsul Rosé.

prędko, jak prędkim był koniec pletwiastego żółwia, z którego zrobiono świetną potrawę, wędka bowiem złapała w parę dni później nasz... log¹⁾, który mieliśmy za stracony.

Zbyt wczesnie przyszedł północno-zachodni wiatr, tak że kładąc się w bejdown lewego halsu musimy trzymać kurs, zanadto zbliżony do C. Finisterre.

Mimo, że każde odchylenie wiatru w kierunku zachodnim wykorzystywano, zmieniając kurs w lewo, t. j. bliżej Nordu, a nawet N W (Północy ku zachodowi) w celu uniknięcia zbliżenia się do zatoki Biskajskiej, jak również w celu osiągnięcia większej szerokości geogr., gdzie w jesieni wiatry mają charakter sztormowy, lecz z zachodu i południo-zachodu tak pomyślnych dla nas, to jednak przy osiągniętej z trudem szer. półn. 47° wiatr zaczął zachodzić do Nordu wzrastając w siłę, a ogromna oceaniczna fala, która niewiadomo skąd się brała przy niezbyt silnym jeszcze wietrze, rzuca „Lwówem” potężnie. Chwilowy dobry kierunek, bliskość kanału (angielskiego), zaczęły nawet „sceptyków lwowskich” tak nastrojać, że żegluga zaczęła uważać za piękną. Zapewne ożywcze jesienne powietrze, dobra przejrzystość, „fresh wind”, bezpośrednia bliskość majestatycznych gór wodnych zakrywających widnokrąg i harmonijne wdzieranie się na szczyty i opadanie w doliny fal, czyni taką żegluga kojącą najgorsze nawet niedomagania i dolegliwości natury ludzkiej.

Złowróżną więc nutą, na ogólnym nastroju, odbiła się śmierć ulubionego naszego kociaka, żywego, zabawnego ładnego zwierzątka, jeszcze podczas pobytu w Maladze na „Lwów” przyniesionego. Jak zwykle, bawił się rozkosznie ze swoim, czarnym jak smoła, towarzyszem na relingu, gdy podczas jednego z gwałtowniejszych przechyłów znikł z naszych oczu za burtą.

Stało się to dnia 26 października pod wieczór, a już w nocy wiatr gwałtownie zaczął zachodzić i wzmacniać się, osiągając około pierwszej godziny po północy siłę sztormu.

Fala robi się niebezpieczną, gdyż ogromne grzywy zaczynają się ukazywać, a częste silne szkwały, powodują uzasadnioną obawę o żagle. Około drugiej godziny pękł

¹⁾ Przyrząd do mierzenia szybkości.

przy zwiżaniu wielki żagiel (grot), zaś na jutro po południu, przy dobrym szkwaśle wyleciał z likliny grot dolny mars żagiel, rwąc się na strzepy. Szczątki jego strzelały przez noc całą na wietrze jakby kto z pistoletów walił, a my z powodu tego marnego kawału płótniska nie mogliśmy się przełożyć na drugi hals i sztormować na zachód, a zmuszeni byliśmy zbroczyć z drogi w prawo i sztormować na fordewind (mając wiatr z tyłu), prościutko do tak troskliwie omijanej zatoki Biskajskiej.

Ażebymy nie lecieć zbyt szybko na skrzydłach wicherzyska, z wielkim nakładem pracy redukujemy żagle, zostawiając jedynie for dolny mars żagiel i jeden trójkątny na dziobie. Pomimo to, pędzimy szybko, początkowo w kierunku Biarritz, a potem na C. Santander.

Na drugi dzień, wiatr wzrósł jeszcze, a szkwały z deszczem, wodą morską i pianą jeszcze zwiększają szybkość.

Na mostku postanowiono działać niezwłocznie, widząc, że „sytuacja wiatrowa” nie ulega zmianie.

Jedyną rzeczą, którą można było zrobić, to zmniejszyć szybkość z jaką gnał nas sztorm w kierunku łądu. O zmianę kierunku, nawet na rumb pokusić się było trudno, gdyż potężna, wprost nie dająca się wyobrazić jedenastometrowa grzywiasta fala, natychmiast „Lwów” przechylała tak bardzo, że nie mieliśmy dotychczas pojęcia, by takie przechyły mogły istnieć. W dzienniku notowano 50° i „więcej”, gdyż większych przechyłów nasz przechyłomierz wskazać nie mógł, na większe nie będąc obliczony.

Podczas takich przechyłów statek bierze burtami wodę, a podnosząc się, pędzi ją po pokładzie, który i tak w kłębowisku lin i ludzi niesamowicie wygląda. Służba stała, jak oficerowie, pomocnicy i sternicy, pracując uwiązani, lub z linką w ręku, by podczas tych przechyłów nie być odrzuconym od miejsca im przeznaczonego. Cenniejsze przyrządy, jak kompas, sondy mocuje się linami specjalnie, by fala ich nie oderwała od pokładu. Dobrą nauką do rubki nawigacyjnej, konstatuję z przykrością skutki igraszek fal z mapami, sekstansami i locjami. Uczniowie nawigacyjni z humorem ratują resztki cennych przyrządów, przestrzegając jeden drugiego, by „nóg sobie nie zamoczył” podczas gdy cali byli zlni wodą. „Śred-

niego wzrostu” jak sam o sobie powiada 4 oficer, siedzi na stole i poważnie dowodzi, że wyborne są jego gumowe buty, gdyż ze środka wody nie wypuszczają ani kropelki...

Z wielkim nakładem pracy skonstruowano ogromną dryfkotwę, „arcydzieło” z bali, żaglowego płótna i niezliczonej ilości węzłów. Zwinawszy fordolny mars żagiel, z wielkim trudem udało się dryfkotwę z rufy wypuścić, hamując w ten sposób szybkość. Pod wieczór, dzięki niestrużonemu zabiegom naszego pierwszego oficera, wypuszczono jeszcze jedną dryfkotwę, mniejszą i szybkość pod samym takielunkiem i kierunkowym, trójkątnym żaglem na dziobie, zmalała do 4 węzłów. Wywieszono następnie dwie czerwone latarnie, jako sygnał, że nie możemy innym statkom dawać drogi, gdyż nie odpowiadamy za ruchy naszego statku.

W tym stanie przeczekano dobę, lecz ład, którego sąsiedztwo zaczęło teraz poważną budzić obawę, zmusił niedzielę 28.XI a zarazem dzień imienin pierwszego oficera spędzić bardzo pracowicie. Z ogromnym wysiłkiem przyszywano żagle na sztormowym wietrze, wyciągano dryfkotwy, wylewano oliwę dla uspokojenia fal, a wreszcie z dużym ryzykiem, z powodu fali i obawy o stęgi¹⁾, dokonano zwrotu, kładąc się szczęśliwie w bejdown prawego halsu, przy zcichającym bardzo szybko wietrze.

Wieczorem było po sztormie. Można było złożyć życzenia imiennowe pierwszemu oficerowi panu kapitanowi Tadeuszowi Szczygielskiemu, który dzień swoich imienin w roku 1928 dobrze będzie pamiętał.

Teraz znowu oczekiwała nas ciężka praca. Trzeba doprowadzić szybko statek do porządku. Roboty zaś z tem nie mało, gdyż podczas tych potwornych przechyłów, martwe przedmioty ożyły, tocząc z głupią zaciętością „ze sobą” walkę. Przedział cieśli okrętowego wygląda opłakanie, poprostu jak skład desek, a jest to dziełem „wojowniczego” warsztatu, który tłuł się po przedziale. Magazyn prowiantowy wygląda jak piwnica, w której wybuchł granat; potraskane beczki, połamane skrzynie a wszędobylskie kartofle i puszki „urozmaicają” niegdyś sławną z porządku świątynię naszego magazyniera. O naszym pomieszczeniu powiem niewiele. Faktem jest, że po dziś dzień mógłby czytelnik znaleźć różne przedmioty codziennego użytku, powbijane nieznaną siłą w różne kąty i szpary, a między kartkami książek naszej biblioteki ślady śledzi i innych niedoniesionych do talerzy potraw, podczas tego piekielka w Zatoce Biskajskiej. A że bodajże było to i całe piekielko może poświadczyć radjotelegrafista, który całe serje „sosów”²⁾ słyszał jak i wiadomości o zaginionych okrętach.

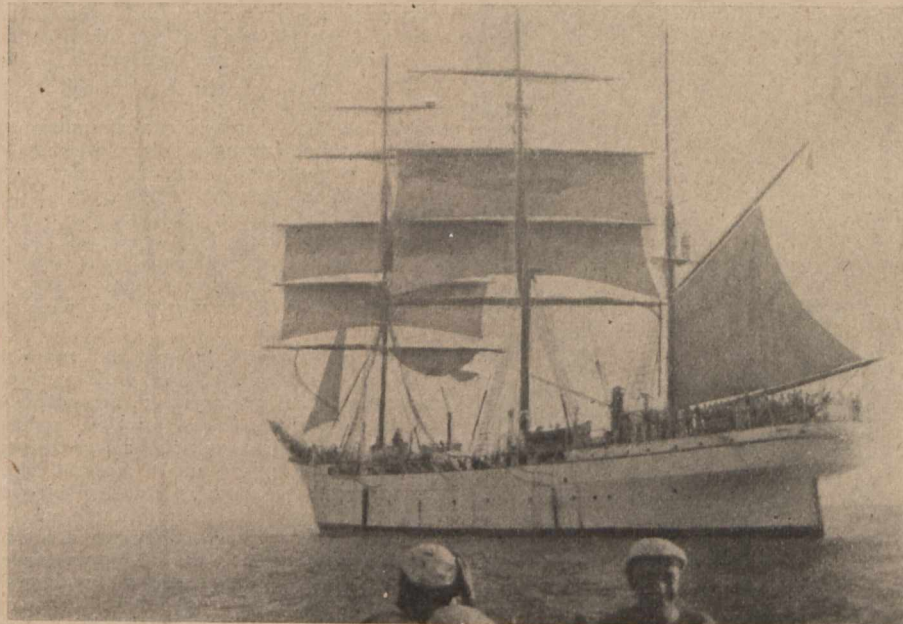
Sztorm odrzucił nas na południowo-wschód o 200 mil, ażeby znowu wrócić w strefę wiatrów z południo-zachodu, musimy posuwać się na zachód i północno-zachód. Robimy przez to wielką pętlę w Zatoce Biskajskiej, tracąc na tem niespełna 400 mil. „Sytuacja wiatrowa” dla „Lwowa” układa się najniepomyślniej. Upływa dobry tydzień zanim udało się przełożyć kurs na Kanał.

Tymczasem, z racji przedłużającej się podróży, zmniejszono wydawanie wody słodkiej, do śmiesznie małej ilości zmniejszono racje chleba, do którego sypie się mamałygi³⁾.

¹⁾ Górna część składowa masztu.

²⁾ Skrót S. O. S. z angielskiego „Save our Souls”. Sygnał nadawany przez statki wzywające pomocy.

³⁾ Kasza z kukurydzy.



„Lwów” pod Gibraltarem.

Przysły wreszcie dobre wiatry, z okropną kanałowo-jesienną pogodą, mgła, cieknąca olbrzymimi kroplami, typowy a „drizzling rain” od czasu do czasu do czasu nasycą swoją złośliwością wszystkich i wszystkich.

W kilka dni później wprowadza nas pilot do portu w Le Havre, gdzie przy pomocy nadzwyczaj sprawnych „Abeille V i XIX” (holowniki hawrskie) szybko przycumowaliśmy się przy Quai du Toukin w Bassin Bellot.

Dn. 14.XI po zakupieniu świeżego prowiantu i po odświeżeniu się po 37-dniowej podróży, ruszyliśmy tym razem z przeznaczeniem do Gdyni. W La Manche'u pomyślnie wiatry pozwalają szybko minąć cieśninę Dower i przy sztormowym wietrze i deszczowej pogodzie żeglować Morzem Północnym w kierunku Elby. Mamy rozkaz iść przez kanał Kiloński. Na północ od ławicy Tershelling dostajemy gwałtowny sztorm, barometr osiąga niewyjątkowo niski stan 719 mm., a bardzo silny wiatr drze nam w strzępy sztormowe dolne marsle.

Krótką, lecz gwałtowną falą szybko i nierównie szarpie „Lwowem” tak, że bardzo ciężkie szafy w naszym pomieszczeniu porwały liny, które były umocowane, rzucają się z burty do burty, niszcząc po drodze wszystko. Jedną z tych szaf, rozbijając się wyrzuca ze siebie całą zawartość, pozbawiając zupełnie lub niszcząc drogocenny i pracowicie zbierany, w półrocznej podróży, dobytek niefortunnnych właścicieli szafy.

Nad ranem pytamy przechodzącego parowca o pozycję sygnałem banderowym. Odpowiedź otrzymujemy bardzo niedokładną, tak że korzystać z niej nie możemy.

Uprzejme jednak słońce, na moment wyrzało z za chmur i pozwoliło określić pozycję. Natychmiast przełożono kurs na ujście Elby.

Okazało się, że byliśmy bardzo blisko Helgolandu, skąd szybko znalazłszy się

koło Elby, przyjmujemy pilota i wschodzimy do rzeki.

Z powodu panującego sztormu zmuszeni byliśmy zatrzymać się na redzie Cuxhaven, gdzie z dużym nakładem pracy, zdjęto górne reje i opuszczono stengi, przygotowując statek do przejścia przez kanał Kiloński.

Nad ranem 19.XI zdjęto się z kotwicy i około 8-ej wprowadzono statek do pierwszej szluzy w Brunsbüttelkog.

Zamieniliśmy pilota rzeczno kanałowego i o 9-ej rozpoczęliśmy żeglugę kanałem.

Wieczorem cumujemy się na 15 minut w szluzie Holtenau w celu przyjęcia zamówionego telegraficznie prowiantu, i natychmiast wchodzimy do popstrzonej mnóstwem różnokolorowych świateł zatoki Kilońskiej.

Nazajutrz rano, obejmujemy już służbę na wodach Bałtyku. Przy bardzo pomyślnym wietrze mijamy okręt lat. Giedser Rev. Arkonę, sławną starosłowiańską Wyspę Rugję i żeglujemy w kierunku Bornholmu. Z rufy dostrzeżono jakiś parowiec na widnokręgu. Wkrótce parowiec ów zmienia kurs i idzie prosto na nas. Na rufie jego łopocze polska bandera. Statek ów to „Poznań”, a zobaczywszy nas śpieszy z przesłaniem pierwszego pozdrowienia. Po wymianie sygnałów „Poznań” ruszył swoim kursem, a my podnieceni bliskością Ojczyzny tylko o Niej rozprawiamy. Wieczory uprzyjemnia nam radjotelegrafista, dając słuchać miły nam głos „Hallo! Hallo! Polskie Radio Warszawa, Kraków... lub najświeższe wiadomości z „Tu polska Agencja Telegraficzna Warszawa”. Raz nawet, słyszeliśmy jak o nas mówiono.

Nazajutrz znowu zmienia kurs polski statek „Robur I”, ażeby się z nami przywitać.

Prostu Polską już pachnie. Ba! Nawet już widać! Jak gwiazda bliższy latarnia w Rozewju. Już nawet widać latarnię helską...

Dziś napewno już ujrzemy Gdynię.

Ale gdzie tam. Rozgniewał się słusznie Bałtyk na nas, że go chcemy po macosze potraktować. Jeżeli mogliśmy tygodnie całe spędzać na obcych morzach, dlaczegoż to tak krótko mamy żeglować po jego wodach?

Zsyła nam tedy chyba sam Smętek wiatry przeciwne, odrzucając daleko od Gdyni. Dziwnie z owym złośliwym djablikiem ręką w rękę chodzący, przysyłany nam przez władze portowe w Gdyni, mocny jak sama nazwa świadczy, holownik „Ursus” pociągnął nas na holu troszeczkę, urywa go i śnać nie chcąc się na gniew Smętka narażać i wołac mieć w nim sprzymierzeńca, żwawo rusza w stronę portu, na nas się nawet nie patrząc, dzielnie rozpedzając swoją silną pierśią i potęgą swoich maszyn, niezbyt jeszcze wtedy rozbrykane fale.

My tedy... powoli stawiamy wysłużone sztormowe żagle i z zalem patrzymy na niktące w oddali polskie wybrzeże...

Zamiast więc rozkoszy ojczyznoportu, znowu wracamy w dobrze nam znany „stan morski”.

Koniec jednakże, nastąpił dopiero po czterech dniach żeglugi po wzburzonem Bałtyku. Dnie te należą chyba do najprzykrzejszych, jakie spędzono na Lwowie, a myśl o naszej bezsilności w najgorsze wprawiała humory. Czwartego dnia, gdy bliżej już Szwecji byliśmy niż Polski, wiatr odszedł o sześć rumbów, tak że przełożyliśmy kurs na Hel. Puszczono motory, a ponieważ warunki sprzyjały, nazajutrz rano mijamy Hel, przyjmujemy „Ursusa”, z którego pozdrowia nas kapitan Portu widocznie wzruszony z powodu doniosłości chwili.

Chwila zaś naprawdę była doniosła. Ursus wziął hol. Za parę minut cumujemy się w basenie wewnętrznym. Może z serc drgania „Lwów” zadrzał lekko... Nie wiem...

MICHAŁ LESZCZYŃSKI

JAK ZATONAŁ STATEK NIEMIECKI „HERRENWYK”?

Raport A. Rasmusena, kapitana okrętu Bałtycko-Amerykańskiej Linji „Estonja”, dotyczący akcji ratunkowej 13-tu ludzi z niemieckiego okrętu „Herrenwyk” na Atlantyku, co wydarzyło się w dniu 22-go i 23 listopada 1928 r.

Dnia 22 listopada 1928 r. o godzinie 11.30 przed południem, kiedy okręt „Estonja” był w drodze z Nowego Yorku do Gdańska, wioząc pasażerów polskich, i znajdował się na 56°26' północnej szerokości i 25°00' zachodniej długości, uchwycił radjotelegraf sygnał „S. O. S.” z niemieckiego okrętu „Herrenwyk”. Okręt ten podał, że znajduje się w pozycji 56° północnej szerokości i 24° zachodniej długości, jednak nic nie zaznaczył, co się stało. Miejsce to znajdowało się około 120 mil morskich na południowy-wschód od pozycji okrętu „Estonja”.

Kiedy otrzymaliśmy sygnał wołający o pomoc, nasz okręt „Estonja” walczył ze strasznym huraganem W-N-W, który trwał od 2-ch dni. Morze było wzburzone i wielkie bałwany rzucały okrętem gwałtownie. Okręt „Estonja” skierował się w stronę okrętu wołającego o pomoc, jadąc z boczno-poprzecznym wiatrem. Wydany został rozkaz: „zamknąć wszystkie otwory i okna na pokładach!” O godzinie 11 m. 45 wszystko było gotowe i okręt nasz skierował się w stronę okrętu „Herrenwyk”. Radjotelegrafista stale komunikował się z okrętem „Herrenwyk”, jako też z różnymi innymi okrętami, które podały, że także śpieszą z pomocą. „Herrenwyk” wkrótce potem znowu podał pozycję 55° północnej szerokości, 24° zachodniej dłu-

gości. Myśmy zmienili odpowiednio kierunek, i wkrótce szczęśliwie udało nam się za pomocą naszego wskaźnika radjokierunkowego otrzymywać sygnały z zagrożonego okrętu. Przez cały czas mogliśmy właściwą drogą dążyć do okrętu „Herrenwyk”. W przeciągu popołudnia, otrzymaliśmy depeszę od kapitana okrętu „Herrewyk”, który zawiadomił nas, że okręt ratunkowy „Seefalke” wyruszył na pomoc. Wkrótce potem otrzymaliśmy wiadomość także z okrętu „Transylwania”, że przybył on do zagrożonego okrętu.

Ponieważ jeszcze nie wiedzieliśmy, jak poważne uszkodzenia poniósł „Herrenwyk” i biorąc pod uwagę, że okręt ratunkowy wyszedł na spotkanie z Lamanch'u, zdawałoby się, że jest możliwość uratowania okrętu i w takim wypadku nie byłoby potrzeby nieodwołalnego ratunku życia ludzkiego, zwłaszcza, że okręt „Transylwania” znajdował się już na miejscu. Około godziny 4.30 po południu, została wysłana depesza do kapitana okrętu „Herrenwyk” z zapytaniem, czy jest konieczne, byśmy przybyli na ratunek, ponieważ „Transylwania” znajduje się już na miejscu i że ratunkowy okręt został wysłany na pomoc. Dopóki czekaliśmy odpowiedzi, zmniejszyliśmy bieg. O godzinie 5.30 po południu, otrzymaliśmy z „Transylwanji” odpowiedź, w której by-

ło zaznaczone, że ciężkie bałwany uderzyły okręt „Herrenwyk”, i wylały pomieszczenie Nr. 1 i Nr. 2, a również splukaly mostek kapitański, pomieszczenie dla map i komin okrętu. Okazało się z depeszy, że sytuacja jest krytyczna. Natychmiast został wydany rozkaz przez kapitana okrętu „Estonia”, by pełną siłą dążyć naprzód i przy pomocy naszego wskaźnika radjokierunkowego trzymaliśmy kierunek wprost do zagrożonego okrętu.

Drogą radjo-telegraficzną otrzymaliśmy zawiadomienie, że „Transylwania” z powodu wysokich bałwanów nie mogła spuścić ratunkowych łodzi na morze. O godzinie 10.15 wieczorem, „Estonia” przybliżyła się do „Herrenwyk’u”. Zauważyliśmy „Transylwanię”, wielki pasażerski angielski okręt stojący blisko „Herrenwyk’u” i spuszcający łódź ratunkową. Burza zmniejszyła się, dał jednak silny wiatr — morze było bardzo wzburzone i bałwany silnie rzucały „Estonią”.

Ponieważ barometr opadał, byliśmy w obawie, że burza znowu się wzmocni po północy. Dlatego było rzeczą konieczną spuścić ratownicze łodzie jaknajprędzej. „Estonia” zbliżyła się ku przodowi zagrożonego okrętu i łódź ratownicza została spuszczona do wody z pomocnikiem kapitana F. Andersenem, oraz 5 najlepszymi marynarzami naszego okrętu: Niels'em

Hansenem, Waldemarem Nielsen, Ejner Nielsen, Hans Hansen'em i Christjanem Ulrichem.

Pomocnik kapitana zawiadomił, że łódź ratunkowa dobrze się wywiązuje z zadania.

Akcję ratunkową rozpoczął pom. kap. Andersen w ten sposób, że marynarze rozbitego okrętu, zaopatrzeni w pasy ratownicze rzucali się do wody, a załoga łodzi ratunkowych wciągała ich do łodzi. Marynarze początkowo wahali się skakać do wody, po dłuższym jednak namyśle jeden z nich skoczył, a gdy został wciągnięty do łodzi, zaczęli skakać i inni i w ten sposób wyratowano 6-u ludzi. Trwało to przeszło godzinę. W międzyczasie zaczęła padać ulewny deszcz, co wskazywało, że burza nadchodzi. Z pozostałych marynarzy, żaden nie chciał wskoczyć w morze, choć pom. kap. Andersen w gorących słowach zachęcał do tego. Widząc, że nie osiąga skutku, wydał rozkaz, by łódź ratunkową skierować do okrętu „Estonia”, gdzie przybyła o godzinie 12^{1/2} w nocy, t. j. w półtorej godzin od chwili opuszczenia okrętu. Uratowani marynarze, przemoczeni, zostali wciągnięci na pokład i otoczeni opieką. Siła wiatru zwiększała się znów. Deszcz z burzą kilkakrotnie ustawał, ale morze wzburzało się coraz silniej. Księżyc zaszedł, ściemniło się zupełnie, tak że zbyt ryzykowne byłoby wysłać znów łódź ratunkową do okrętu, dlatego też łódź została wciągnięta na swe miejsce.

Zdecydowano czekać dnia. Wkrótce potem, uszkodzony „Herrenwyk” wysłał iskrową depeşe, z prośbą o przysłanie łodzi na pomoc. Jednak było to niemożliwe, z powodów wyżej wymienionych. O świtaniu burza rozszalała się i przeszła w orkan, bałwany morskie rzucały gwałtownie naszym okrętem. Niepodobnie-

stwem było spuścić łódź ratunkową na wodę, choć tonący okręt, jak można było wnioskować, nie mógł się długo utrzymać na powierzchni przy takiej burzy. Kiedy się rozwidniło, „Transylwania” zniknęła powoli z horyzontu. „Estonia” trzymała się możliwie blisko rozbitego okrętu, by go osłonić od bałwanów morskich. Jednak burza przeszkadzała temu. Wymienialiśmy depeşe z rozbitkami, którzy prosili o pomoc, obawiając się, że okręt utonie lada chwila. Widzieliśmy, jak wielkie bałwany przechodziły przez tonący okręt, jednak nie mogliśmy zrobić nic więcej, jak osłonić go i natchnąć nadzieją załogę, składającą się z 20 ludzi, zapewniając, iż zrobimy wszystko, by ją uratować. Burza zwiększała się, bałwanów z wielką siłą przechodziły przez nasz okręt, zalewając nawet kominy. Wszyscy na naszym okręcie pragnęli ratować rozbitków, ale było to beznadziejne. „Estonia” stanęła, jak było wspomniane, na długości 3 — 4 okrętów od „Herrenwyk”, prawą stroną od wiatru i w naszych oczach „Herrenwyk” pograżył się w wodzie. Najdłużej widać było środek okrętu, pełen gęstego dymu i pary, lecz i to pokryły fale.

Było to dnia 23 listopada o godzinie 9.50 rano. Szczątki rozbitego okrętu pływały dokoła! „Estonia” ruszyła ku nim i zauważyła rozbitków, trzymających się rozbitych części okrętu. Do godziny 11.30 przed południem, udało się nam uratować siedmiu marynarzy zatopionego okrętu. Widzieliśmy kilku pływających w pasach ratowniczych, lecz niepodobniestwem było wydobyć ich, ze względu na szalejącą burzę i brak współudziału z ich strony. Załoga „Estonji” wolna od służby, pomagała w pracy ratunkowej. Czwarty pomocnik kapitana Aage Bach, przywiązany na linie, skoczył kilkakrotnie między

szczątki okrętu, żeby ratować tonących. Dzięki jego bohaterstwu, został wyratowany, jako trzynasty, pomocnik maszynisty, p. Ebenhusen, tęgi, 51-letni mężczyzna, który pozostawał w wodzie przez 1^{1/2} godziny. Przywiązał on, rzuconą sobie linę do prawej ręki, Aage Bach z wysiłkiem ciągnął go, udało mu się za drugim razem. Marynarze pełniący służbę na maszcie oddali także wielką usługę, gdyż śledzili i wskazywali rozbitków. Mimo burzy wytrwali na służbie 1^{1/2} godziny bez przerwy, póki akcja ratownicza nie skończyła się, t. j. dopóki pomocnik maszynisty p. Ebenhusen nie został wyratowany.

Z początku widzieli oni dwóch ludzi na belkach, z których jednym był Ebenhusen, drugi został zabity przez części rozbitego okrętu. Załozde było przykro, że mimo jej wysiłków zginęło tylu ludzi, a straszna burza przeszkadzała w niesieniu pomocy.

Gdyby „Estonia” nie była tak dobrym oceanicznym statkiem, nie wytrzymałaby nacisku wiatru i wody na bok okrętu, i nie byłibyśmy w stanie nieść pomocy. Nie wyszliśmy jednak bez szkody, gdyż ciężka fala, podczas niesienia pomocy tonącym, przeszła przez tylny pokład okrętu, złamała szynę ładunkowej windy i spuściła ją w morze.

Burza nie ustawała. O 3-ej godzinie popołudniu, poszukiwania musiały być zaniechane, gdyż trwanie dłużej w tej pozycji było dla nas niebezpieczeństwem. Zwróciliśmy się w stronę wiatru z małą szybkością do godziny 8-ej wieczorem. Pogoda poprawiła się i okręt zwrócił się na wschód, w stronę Gdańska całą szybkością.

Uratowani marynarze, pod opieką lekarza, siostry i kucharza w ciągu dnia wrócili do sił.

NA „NIEMNIE” WZDŁUŻ POŁNOCNEGO WYBRZEŻA AFRYKI

TORRE ANNUNZIATA. — BONE. — ORAN (ALGIER).

Na pokładzie s/s „Niemen”.

Księżycowa noc okryła srebrnym całunem daleką przestrzeń morską. Tysiączne gwiazdy odbijają swe migotne źrenice w stężalym granacie wód. Statek nasz posuwa się milcząco wśród nocy. Czasem rozbija dziobem na setki fosforyzujących iskieł większą jakąś falę, — czasem jęknie uderzony w bok wałem wodnym, — czasem powtórzy wszystkimi swojemi linkami i śrubkami skargę gnającego w nieskończoność wichru.

Na statku samym cisza martwa. Załoga, zmęczona intensywną pracą przy wyjściu z Torre, śpi we wnętrzach okrętu snem twardym i zasłużonym. Słychać tylko głuche kroki wachтового oficera, — od czasu do czasu parę urywanych słów tych z załogi, co pełnią służbę nocną.

Uśpiony statek sunie rytmicznie przez wody morza Śródziemnego ku wybrzeżom Afryki. Wypróżniony bezlitośnie w Torre Annunziata ze swego cennego ładunku, pokornie poddaje się rozbujałym falom morskim. Pochyla swe boki z jękiem żalonym i gra jakąś potężną wielotonową skargę. Wszystko żyje na nim: każda lina, każda śruba, każdy przedmiot drga dreszczem rozkołysanego morza i jego pieśnią złowrogą. Rozhukany wichur gna swe rozpostarte skrzydła poprzez daleki, srebrny, nieskończony przestwór.

Bone, 25—26.XI 1928.

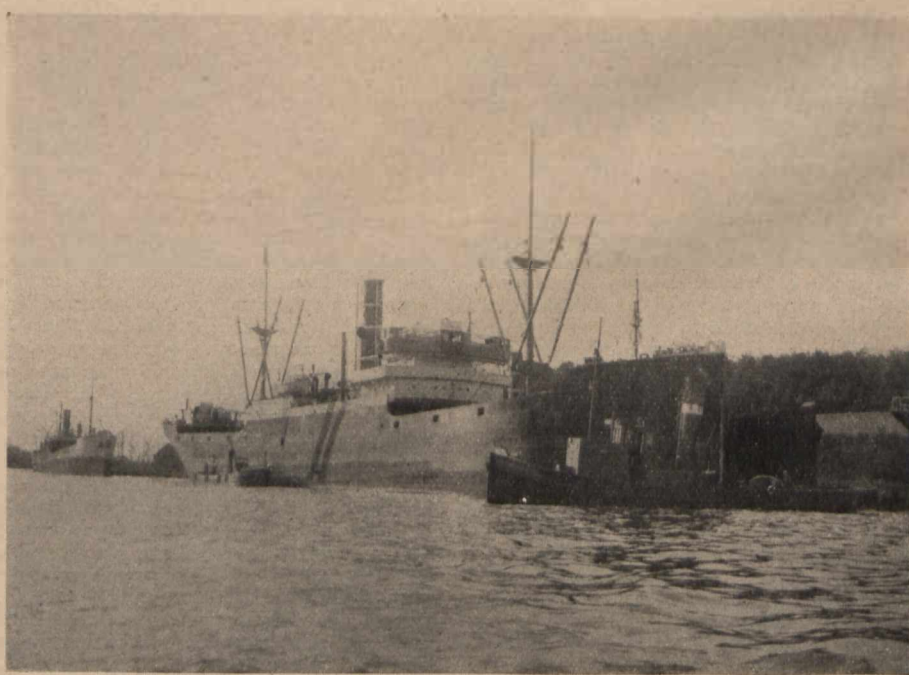
Po dwóch dobach zmagania się pustego statku z rozbujałym żywiołem zbliża-

my się wreszcie późnym wieczorem ku wybrzeżom Algieru. Setki światel przybrzeżnych; to cel naszego pierwszego etapu — port algierski Bône.

Statek nasz podaje sygnał o pilota. Uprzejmy, pogodny pilot trancuski wpro-

wadza nas do portu. Gdy się patrzy na tego dobrodusznego Francuza, mimowoli ciśnię się na myśl porównanie z Italczykami. Ta sama rasa romańska, a co za kolosalny kontrast.

Poza ogólnymi zaletami Francuzów,



S/s „Niemen”.

rzuca się wyraźnie w oczy życzliwy stosunek władz francuskich do okrętów polskich. Wszelkie formalności są tu istotnie tylko formalnościami, które przeprowadza się szybko i bez najmniejszych biurokratycznych szykan. A weźmy Italię: czemu nazwać zaimprovizowaną przez władze faszystowskie w Torre kilkakrotną zbiórkę załogi „Niemna” i w rezultacie niedoliczenie się ich ilości?

Przycumowano nareszcie do dźwigów elektrycznych, gdzie jutro rozpoczniemy ładowanie 4.000 ton fosforytów z pobliskiej Constantine.

Ładowanie rozpoczyna się nazajutrz o godz. 4 rano. Dźwigi brzęczą bezustanku, ładowanie posuwa się imponująco szybko.

Biały, lepki pyłek fosfatowy poczyna przenikać wszędzie i pokrywać ścisłą warstwą wszystkie zakamarki i kąty okrętu. Czas uciekać na ląd.

Bône, miasto, pochodzące jeszcze z XI wieku, przeszło w w. XVI na kilkuletni okres z rąk Arabów pod panowanie Hiszpanji. W połowie XIX wieku odeszło wraz z innymi miastami Północnej Afryki do Francji i od chwili tej datuje się rozwój cywilizacyjny miasta i portu.

Rozwijającą się powagę tego portu algierskiego wykazują cyfry statystyczne, obliczające na około 3.500 ilość statków, zawijających do Bône w ciągu roku i wyładowujących lub naładowujących około 1 i pół miliona ton towarów, w ostatnim wypadku przeważnie fosforytów.

Prace konstrukcyjne w porcie trwają w dalszym ciągu. Francja powojenna inwestuje duże kapitały w rozbudowę swych kolonii afrykańskich.

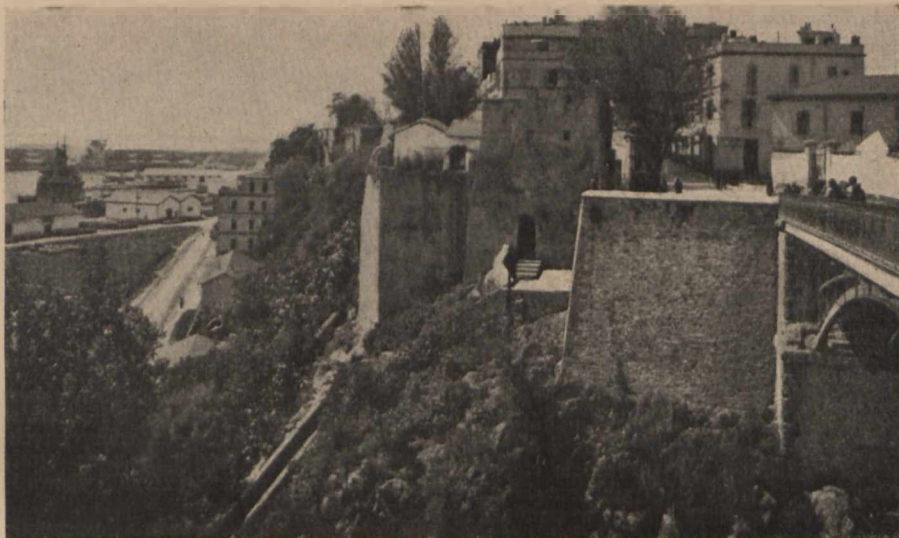
4.000 ton fosforytów naładowano w ciągu 12 godzin. Statek nasz zagłębił się odpowiednio w wodę. Nie będzie już się bujał, jak pusta beczka.

Ładowanie zakończone. Zamykanie z trzaskiem luk, kroki pośpieszne załogi, miarowy oddech rozpalonych kotłów — oto jaskółki szybkiego odjazdu. Tramp spełnił swój obowiązek: wsiąknął w swoje wnętrza nowy ładunek i musi odejść. Istotnie, służba dorożkarska, jak to dowcipnie jeden z niewielu naszych klasycznych marynarzy określił. Dorożkarz przywoził, dorożkarz odwoził, dorożkarz gotów do nowych usług.

Wreszcie powtarza się nanowo zwykła ceremonia: przeraźliwy sygnał, wzywający pilota, głuchy trzask podnoszonych kotwic, tubalne komendy kapitana z wyniosłego mostku, wreszcie rytmiczne bicie serca okrętu, który rozwinął całą swą szybkość.

Pogodne, ciche, prowincjonalne Bône pozostaje za nami.

I znów wśród fal bezkresnych ku no-



Bône — stare forty.

wym etapom wędrówki. Do Oranu, do wiekowego, surowego, ruchliwego Oranu.

27—28.X 1928 r.

Dwie doby płyniemy wzdłuż lądu Afryki. Statek nasz o zapełnionych wnętrzach sunie ciszej i spokojniej poprzez błękitne wody. Rozkoszujemy się wszyscy tym łagodnym wypoczynkiem, który nabiera tyle wyrazu i treści po mocnym bujaniu. Dwudniowe przejście z Torre do Bône było istotnie huśtawką najpierszorzędniejszego gatunku. Tracąca co chwilę równowagę biedna powłoka cieleśna chwylała się raz po raz stałych przedmiotów, sufity pomieszczeń zmieniały z djabelską szybkością swój pochył, wszystkie nieumocowane utensylja, ułożone bezwładnie w szufladach i na podłogach, jęczały przy najmniejszym zetknięciu ze sobą. Statek, pusty doszczętnie, opadał w głębiny morskie o 25 stopni pochyłu.

To też łatwo zrozumieć tę błogą ciszę serca i... żołądka, która ogranała wszystkich, nawet zaprawioną w walkach z morzem załogę, kiedy spokojne fale niosły nas do Oranu.

Oran, 28.X—2.XI 1928 r.

Z wieczornych, opalowych oparów wynurzać się poczyna piękna zatoka Oranu. Po prawej stronie wyniosły, nagły szczyt górski ostro wrzyna się w niebo. To Aidur o wysokości 372 metrów strzeże wjazdu do portu. Na samym wierzchołku tego rdzawego stożka górskiego rysuje się ciemna, surowa sylwetka ruin fortu Santa Cruz. Zaborcze ręce zdobywców hi-

szpańskich wzniosły tę twierdzę obronna po zdobyciu Oranu w w. XVI.

Maszyny nasze na dany sygnał z telegrafu kapitana zmniejszają bieg. Statek nasz staje na redzie w oczekiwaniu pilota. Wreszcie typowy kuter portowy przybija do burty. Wprawny pilot francuski zawisa na spuszczonej drabince linowej i za chwil parę stoi już na mostku przy boku kapitana. I znów oddział marynarzy na dziobie pod wodzą st. oficera i takież na rufie pod kierownictwem II oficera milcząco i sprawnie wypełnia rozkazy kapitana. Rzucane z mostku przez potężną tubę. Wreszcie tak dobrze znany grzechot spuszcanych kotwic oznajmia chwilę przycumowania. Drgający dotąd życiem wewnętrznym kadłub statku zamarł znowu na dłuższych dni kilka postoju.

29.X 1928 r.

Złote promienie wstającego słońca kołaczą do okrągłego iluminatora. Godzina 7 rano. Poranek jasny, pełen czystej świeżości jesiennej. Za chwilę ceremonia celna. Trzech dobroduszników celników francuskich winduje się na statek. I oto już siedzą, jak zwykle, w salonie kapitana. Spisy prowiantów sprawdzone, tradycyjny kieliszczyk (w danym wypadku Marsali) wypity przy wymownym typaniu białkami grubiutkiego celnika-gourmanda i... formalności zakończone.

Szybkonogi kuter niesie nas do brzegu. Rozrzucone amfiteatralnie 150-tysięczne miasto wyrasta przed nami coraz bliżej, coraz wyraźniej. Po prawej stronie na



Widok na zatokę Oranu z fortu Santa Cruz.



Oran. Promenade de Létang.

brunatnym zboczach gliniastym rozsiadł się majestatycznie cały stary Oran. Setki kamiennych, różowawych domków arabskich o płaskich dachach cisną się ku sobie jakby w strachu przed zachłanną zabobrością dumnie rozpostartej dzielnicy europejskiej.

Wzdłuż wyniosłego wybrzeża morskiego biegnie piękna Promenade de Létang, wysadzona wielkimi drzewami cytrynowymi i pełna małych ogródków palmowych. Widok stąd istotnie godzien uwagi i zachwyty. U stóp wzgórza piękna zatoka, znaczone kolorowymi plamami leżących w porcie statków, — po lewej stronie pełna kamiennej, dumnej góry Santa Cruz, — w oddali, u stóp Aidur, wije się krętym węzłem malownicza droga autobusowa do Tlemcen, stolicy środkowego Mohrebu w wiekach średnich. A z Tlemcen w 40 godzin jazdy autobusem wyposażony w czas i czeki turysta szczęśliwie dotrzeć może poprzez tonącą w palmach Oudjda, poprzez majestatyczny Fez i Meknes oraz omywany przez fale Oceanu dumny Rabat — do Casablanki, ożywionej stolicy handlowej Marokka.

Rozległe, ruchliwe miasto europejskie nosi typowe piętno miast północno-afrykańskich, gdzie tani szyk europejski styka się bezpośrednio z malowniczą biedotą tubylców. Główne ulice miasta pełne magazynów europejskich o mniejszej lub większej tandecie, — u eksporterów francuskich nabrała bowiem pełnego prawa obywatelstwa maksyma „bon pour l'Orient”. Wśród gwarne gołtłu europejskiego mijają nas raz po raz wyniosłe, dumne sylwetki Arabów, prawdziwych panów kraju. Owinięci z artyzmem w różnokolorowe burnusy i białe keffijeh przesuwają się majestatycznie wśród zaafowanego ludka handlowego Oranu, obojętni na to tempo szaleńcze cywilizowanego życia. Cała głębia ich credo zawarła się w jednym krótkim słowie „Insz Allah”, jeśli taką jest wola Ałłacha — i potęgą wpływu tego credo wyraźnie i dobitnie rysuje się na pięknych rysach tych synów Mahometa.

Skromny ładunek 490 ton trawy przedłuża jednak nasz postój. Ładunek ten, aczkolwiek korzystny do przewozu, bo frachty nań są wysokie, wymaga jednak dużo cierpliwości. Trawa „nie lubi” deszczu, każda więc zmiana pogody przerywa pracę i odwleka jej zakończenie ad infinitum. Zwłaszcza w okresie kapryśnej jesieni. Na drugi dzień naszego przybycia do Oranu zrywa się na morzu sztorm. Syreny leżących na kotwicach statków lub wchodzących do portów raz po raz wzywają pomocy znikomych pozornie holowników. Troską każdego jest teraz zabezpieczenie statku od zerwania się z kotwicy. To też załoga nasza umacnia przycumowanie zapomocą wytrzymałych lin, t. zw. kokosówek. I słusznie, bo dwie t. zw. stalówki zerwał nam rozchukany wiatr. Odcięci od lądu, bo stoimy na kotwicach, a dojazd do brzegu wobec fatal-



Meczet w Oranie.

nej niepogody utrudniony, spędzamy czas w naszym domu na wodzie w oczekiwaniu lepszych koniunktur atmosferycznych.

Wreszcie słońce wyrzało z za brudnych obłoków i trawa grzecznie zezwoliła sobie ładować.

Zapełnieni więc prawie doszczętnie tym cennym ładunkiem, uperfumowani do mdłości zgłnitym zapachem skropionej wodą trawy opuszczamy wreszcie i Oran



Casablanca. Marabut Sidi-Belin'a.

po 5 długich dniach postoju z kursem na Casablanke.

3—6.XI 1928 r.

Pogodne, spokojne morze. Zdała od lądu i wrażeń wszelkich suniemy poprzez wody morza Śródziemnego ku Atlantykowi. Czasem minie nas w radosnych, pluskających podskokach większe jakies rozrabiane grono dellinów, czasem spotkamy po drodze szybkobieżne parowce pasażerskie, albo w górze, w błękitach, zawarczy z oddali motor aeroplanu. I nic więcej. A przed nami, za nami i ze stron obydwoh jednako błękitne wody, zlewające się z czystym niebem w jeden harmonijny obraz ciszy i spokoju.

Schodzący łagodnie wieczór kładzie na barwy jasne swą szafirową dłoń. Niebo i morze pokrywa jakby w omdleniu cichym jakiś czarowny płaszcz, utkany z szafiru i złota. I w tej wieczornej, szafirowej chwili zdaje się nagle, że z wód tych cichych i firmamentu niebios wyłoni się raptem zaklęta postać z obrazów An-

drea del Sarto. Tyle szafiru i złota wokoło.

4/XI o 2 w nocy mijamy cieśninę Gibraltarską. Po lewej stronie z mgieł nocnych wyrasta wysoka postawa gór Sierra Bulones. Migocące światła Ceuty przedzierają się ku nam przez mroki nocy. To hiszpańskie Marokko. Gdzieś, dalek ku południowi, niedostępne góry Riflu chronią zazdrośnie pokonanych wojowników bohaterskiego Abd-el-Krima.

Na prawo Gibraltar. Wysunięty w morze Europa Point i sylwetka rozsiadłej szeroko Góry Małp.

Radjotelegrafista nasz nawiązuje krótki flircik z angielską stacją Gibraltar. Poczyna wymownie mrugać światłem.

— Niemen — Żegluga Polska — Gdynia...

— Dont understand — z odległości 7 mil odpowiada migające światło Gibraltar.

— Niemen — Żegluga Polska — Gdynia — powtarzamy z cierpliwością uwodzącej kobiety.

— Niemen — Żegluga Polska — Gdynia — mruga migotne dalekie oko Gibraltar.

— Oran — Casablanca.

— Oran — Casablanca — świetlnym echem oddaje nam Gibraltar.

I dziś „Niemen” — statek polski — wciągnięty zostanie do listy parowców, które minęły Gibraltar. Dla propagandy młodej bandery polskiej i trudnej do wymówienia przez cudzoziemców nazwy Gdyni, znaczenie niemałe.

Wreszcie, po paru godzinach ostatni plusk wód śródziemnomorskich i słony, szeroki dech Oceanu.

2 doby niesie nas Atlantyk. Spokojna fala i cicha pogoda składają się wymownie na ujednostajnienie naszego życia na pokładzie. Zdarzenie każde wyrasta w tych okolicznościach do wypadku wielkiej wagi. Transportowana przez nas „menażerja” z Algieru uprzyjemnia życie. Flegmatyczne kameleony o wylupiających, wszytkowidzących oczach zawisają akrobatycznie na ogonach w ciepłym słońcu, wnikałym przez okrągłe iluminatory. Dzikię jeszcze małpy, trenowane uporczywie przez swych właścicieli-marynarzy, przerywają raz po raz ciszę na statku piskiem i śmiechem. Przyciągnięte zapachem trawy rodzimej zrywają się gwałtownie z łańcuszków, ginąc na długie godziny w puszczach nieprzebytych. Posuwające się dystygowanie żółwie „werandują” na pokładzie, zblazowane i obojętne na wszystko przez pryzmat wielu krzyżyków istnienia. Tylko jeden z tych skorupiaków panów przy najmniejszym bujaniu statku rozpoczyna z flegmą anglika dosyć pośpieszny spacer po pokładzie. Nie śpieszno mu widocznie dotrzeć przed czasem nad... Bałtyk.

Tradycyjne huczenie naszego aparatu radjowego, łapiącego stację przybrzeżną, oznajmia zbliżanie się do Casablanki.



Casablanca. Marabut Sidi-el-Kernan'a.



Uliczka arabska w Casablanke.

Umysł nastawia się mimowoli na odbieranie jakichś wrażeń niezwykłych w tym Marokku, słonecznym i bojowym.

Marokko to niedostępne góry Riffu, ojczyzny Abd-el-Krima i jego bohaterskich wojowników; Marokko — to wyniosła smuga wysokogórskiego Atlasu; Marokko — to złoty piasek pustynny na Południu, sypiący w oczy pod kopytami ognistych rumaków niepokonanych farysów ze szczepu Szenia; Marokko — to koronka i mozaika meczetów odwiecznych, murów omszałych i dumnych fortec Kasbah; Marokko — to złote, jasne słońce, iskrzące się w sadzawkach dawnych pałaców sułtańskich; Marokko — to kobiety o zakwefionych twarzach i czarnych, gorących oczach; Marokko — to stężała w malowniczych łachmanach duma mieszkańców; Marokko — to spuścizna wiekowa po władnym Mohrebie.

Ale Marokko pozatem to i splątanie zewnętrzne cywilizacji Zachodu z kulturą Wschodu; — to protektorat francuski, tworzący z „Empire Chérifien” i osoby sułtana jakiś tragikomiczny szyld; — to wojska francuskie, z Legją Cudzoziemską na czele, gnębiące szczepy miejscowe za ich zakamieniałe ukochanie wolności. Z jednej strony pełna godności nędza mieszkańców, z drugiej — oszalałe jakieś podjum teatralne przesadzonych człowiczków z Zachodu, na którym wszyscy grają, ale... tylko dla siebie.

Z sułtańskiej Auffy, z Casablanka portugalskiej, zdobytej na korsarzach przez don Ferdinanda w w. XV, z Dar-el-Beidy marokańskiej nie pozostało dziś żadnego śladu. Parę marabutów, czyli grobowców pośmiertnych protektorów muzulmańskich z wieku zeszłego, wielki meczet wzniesiony w połowie XVIII stulecia przez sułtana Sidi Mohammeda Ben-Abd-Allaha — oto wszystko.



Casablanka. Place de France.

„Pacyfikacja” Marokka, rozpoczęta przez wojska francuskie w r. 1907, wycisnęła na Casablance swe nieciekawe piętno.

Odtąd Casablanka poczęła wznosić swe białe europejskie mury w tempie iście amerykańskim, zdobywając sobie miano „d'une ville-champignon”.

Dziś miasto, będące ciągle jeszcze w okresie rozbudowy, od strony Oceanu lśni bielą swych murów, utrzymanych częściowo w niedoskonałym stylu marokańskim.

Jeśli chodzi o cywilizację, Francja tu dokonała wiele.

Gdyby nie majaczące cienie sylwetek Berberów na ulicach, — gdyby nie jaskrawe koloryt południowego słońca, możnaby chwilami przypuścić, że jest się gdzieś, w wygodnym mieście Europy.

Nie usłyszymy tutaj z łatwością śpiewu muezzina lub muzyki arabskiej, nie ujrzemy prawdziwej architektury marokańskiej, — jeno przy każdej najmniejszej okazji igrają w słońcu bandery i proporce trójkolorowe.

Oto Marokko.

HALINA BOBINSKA

HISTORJA PEWNEGO KWADRANSU PO ÓSMEJ

Nie wiem, czy znajdzie się w Polsce marynarz, któregooby nie molestowano, by coś opowiedział o burzy. Jest to dowodem, że naród lądowy z burzą łączy pojęcie najgroźniejszego niebezpieczeństwa oraz największych przeżyć i wrażeń marynarza. Mało kto jednak ciekaw jest innych wynurzeń, a już o mgłę to chyba nikomu nie przyjdzie do głowy zapytać. Tymczasem jest to niemniej niebezpieczna historia niż z burzą, niemniej też i wrażeń z nią się łączy.

Na statku podczas mgły panuje największa cisza. Stąpa się niemal na palcach, mówi się szeptem, a czujne oczy i uszy służby wyciągają się, aby wyłowić „z nieba” każdy szmer, każdy odgłos, mogący zwiastować niebezpieczeństwo.

Statek zmniejsza swą szybkość, a chcąc zorjentować innych, co do swego położenia, daje sygnały syreną lub specjalnym rogami, albo też bije w dzwon, o ile stoi na kotwicy.

Cisza ta z jednej strony, a monotony dźwięk rogu lub dzwonu, powtarzający się nieraz przez długie godziny w regularnych odstępach czasu z drugiej, wytwarzają jakiś nastrój niepewności i każdy kapitan niewątpliwie woli mieć do czynienia z burzą, niż mgłą i ciągłą niepewnością o los powierzonych mu ludzi i statku.

Mgła nie zawsze jest jednakowa. Czasami przychodzi zwolna, sunąc na statek niby ściana, czasem opada nagle jak gęsta załona. Nieraz pokrywa morze tylko cienką warstwą, tak, że widzi się nad nią sterzące maszty sunących okrętów, cią-

gnie się nieraz nieprzerwanie dziesiątkami mil, a czasem znów przerywaniami pasami o większej lub mniejszej szerokości. Przeważnie zdarza się podczas ciszy, rzadziej przy wietrze, — zawsze jest jednak niemila i niebezpieczna.

Statek szkolny „Lwów”, którego podróżę dałyby w sumie długość przybytych mil morskich, dostateczną na blisko trzykrotne opasanie ziemskiego równika, w swoich wędrówkach miał również niejedno zdarzenie we mgłę. Jedno z nich podajemy poniżej w suchym, oficjalnym brzmieniu protokołu o wypadku.

(W r. 1922 „Lwów” około 22 sierpnia opuścił po raz drugi port gdański, udając się w podróż do Liverpoolu. Na pokładzie statku prócz oficerów i stałej załogi znajdowało się około 80 uczniów Szkoły Morskiej w Tczewie).

PROTOKUŁ.

przesłuchania świadków, zarządzzonego rozkazem p. kapitana statku szkolnego „Lwów” w sprawie uderzenia w statek przez rybacki kuter „Herold S. S. 70” o godz. 20 min. 07 w dniu 29 sierpnia 1922 r. w Skageraku : = 57° 33,5 N, = 9° 6,5 Ost.

Przesłuchano następujące osoby:

1. Marynarz Jarbuszewski

do osoby:

Nazywam się Leopold Jarmuszewski, liczę lat 35, wyznania rzym.-kato-

lickiego;

do sprawy:

Znajdowałem się na dziobie od godz. 19-ej. Przed nastąpieniem mgły widzia-

łem zapalone przepisowo światła na statku. Przed zmianą posterunku na oku raptownie statek został okryty gęstą mgłą. Słyszałem już kilkakrotnie sygnały syreny na „Lwowie”, gdy wprost na kursie dał się słyszeć stuk motoru. Natychmiast, będący na oku uczeń Cieślak pobiegł na rufę, aby zameldować o tem, a ja zacząłem krzyczeć, iż przed nami statek. Kilkanaście sekund po tem przed dziobem wyłonił się ze mgły maszt kutra i nastąpiło zderzenie. Po zderzeniu kuter otarł się o burtę „Lwowa”, tylny maszt jego został złamany, i nie przerywając roboty motoru kuter zginął we mgłę. Kilka minut potem znów w pobliżu usłyszałem stuk motoru na kutrze, ale znów żadnych świateł widać nie było. Przed zderzeniem również ani świateł żadnych nie widziałem, ani sygnałów z kutra nie słyszałem. Kiedy kuter odbił od statku, widziałem na nim zapalone dwa silne białe światła, które kilka minut przy oddalaniu się kutra były zupełnie jasno widoczne.

(—) Leopold Jarmuszewski.

2. Uczeń 2-go kursu szkoły morskiej w Tczewie Cieślak.

do osoby:

Nazywam się Tadeusz Cieślak, liczę lat 18, wyznania rzym.-kato-

lickiego;

O godz. 20 obejmowałem służbę 3 odwach, nim na zbiórce odbyło się rozdzielenie robot i wyznaczenie posterunków, przeszedł jakiś czas. Zostawszy naznaczony na oko wraz z kandydatem Małeckim, przyszedłem na dziób kilka minut po bicju sklanek. Przedewszystkiem obejrzałem

światła; choć mgła już była gęsta, przepiślowe światła, białe na topie masztu i zielone i czerwone na burtach widziałem zupełnie jasno. Będąc na dziobie, usłyszałem raz tylko sygnał syreny ze „Lwowa”, przedtem na zbiorce słyszałem je kilka razy. Zdążyłem tylko powiedzieć kandydatowi Małeckiemu, aby dobrze teraz uważał na wszelkie odgłosy, gdy wprost na kursie usłyszałem stuk motoru. Żadnych świateł nie było widać, ani też innych dźwięków czy sygnałów nie słyszałem. Natychmiast pobiegłem na rufę, aby zameldować, a marynarz Jarmuszewski i kandydat Małecki krzyczeli z boku, że statek idzie. Podbiegając do rufy, słyszałem komendę kapitana „stop motory” i „całą wstecz”, a będąc na rufie widziałem już maszt i żagle kutra z początku koło dziobu „Lwowa” z lewej burty, a potem, jak kuter przepłynął wzdłuż lewej burty ze złamanym tylnym żaglem i zgiął we mgłę. Usłyszałem komendę o spuszczeniu szalupy i wróciłem na swój postereunek na dziób. Z rozkazu kapitana postereunek na oku zdałem natychmiast uczniowi Starballe, a sam przyszedłem na rufę. Kiedy kuter oddalał się od statku już po uporządkowaniu jego pokładu, widziałem na nim silne białe światło na fokmaszcie, przyczem zwróciłem uwagę, że stuku motoru już słycać nie było, a światło we mgłę jeszcze było widoczne. Po zderzeniu koło kran-belki na dziobie została część żagla z kutra, która po przybiciu kutra do „Lwowa” była nań zwrócona.

(—) Tadeusz Cieślak

3. Kandydat do Szkoły Morskiej w Tczewie Małecki;

do osoby:

Nazywam się Stanisław Małecki, lat 22, wyznania rzym.-katolickiego;

do sprawy:

Na wyznaczaniu posterunków w odwachu zostałem przydzielony „na oko”, na dziób wraz z uczniem Cieślakiem. Kiedyśmy weszli na dziób, uczeń Cieślak rzekł do mnie: „Teraz musisz dobrze słuchać, bo mgła wielka, i wzrokiem mało się zobaczy”. Może przesłała jedna minuta w kompletnej ciszy, gdy usłyszałem, że mniej więcej na kursie coś niewyraźnie „tyka”. Powiedziałem o tem Cieślakowi, żeby się przysłuchał, i on zaraz poleciał o tem meldować na rufę, a ja zacząłem krzyżeć, że niebezpieczeństwo przed nami. Żadnych świateł na przodzie nie widziałem, żadnych sygnałów, prócz syreny na „Lwowie”, nie słyszałem. Nie przeszło i kilka może sekund, gdy zauważyłem, że trochę z lewa leci na nas jakiś statek. W tejże chwili nastąpiło zderzenie i na tym statku powalił się tylny maszt. Póki ten statek przechodził wzdłuż naszej lewej burty, mniej więcej do połowy „Lwowa” słyszałem wyraźnie stuk jego motoru, ale dalej nie słyszałem już tego stuku, gdyż motory na „Lwowie” również pracowały bardzo głośno. Jednocześnie słyszałem komendę: „do szalupy ratunkowej”, „szalupę spuszczać”. Po kilku minutach znów usłyszałem na dziobie stukanie motoru i jednocześnie sygnały syreny, a po chwili, jak się okazało, ten sam statek przybił do naszego. W tym czasie przez starszego w odwachu ucznia Kosko zostałem z posterunku zmieniony i zawołany na rufę, gdzie zdałem przed kapitanem statku sprawozdanie z tego, co zaszło. Gdy już zeszedłem z rufy i byłem na szkaforcie, widziałem, jak kuter odszedł od „Lwowa”. Wtedy na nim było zapalone

silne białe światło, które przez kilka minut, po odplynięciu było jasno widać.

(—) Stanisław Małecki

4. Uczeń 3-go kursu Szkoły Morskiej w Tczewie Prokulski.

do osoby:

Nazywam się Jerzy Prokulski, licząc lat 20, wyznania rzym.-katolickiego;

do sprawy:

Po zbiorce 3-go odwachu szedłem na rufę dla objęcia służby nawigacyjnej, idąc usłyszałem już sygnały naszej syreny; przy objęciu służby zastałem już bieg motorów średni i wskazówki telegrafu maszynowego były na „średni”. Gdy bili 8 szklanek, słyszałem z dziobu meldunek krzykiem „lampy się palą”. Według obliczenia słońce tego dnia i w tej szerokości musiało mieć swój widoczny zachód o godz. 8. m. 2 astronom. czasu na zegarze okrętowym. Po objęciu służby stałem na bakburcie i patrzyłem naprzód. Mgła była nadzwyczaj gęsta. W kilka minut później usłyszałem krzyki z dziobu, których właściwą treść trudno było zrozumieć. Kapitan, który stał na górnym mostku i własnoręcznie dawał sygnały syreny, natychmiast dał rozkaz: „oba motory stop” i „całą wstecz” i w chwilę potem usłyszałem trzask i ujrzałem jakiś maszt i żagiel, przesuwał się tuż przed bukszprytem. Potem widziałem, jak kuter, na pokładzie którego widziałem paru ludzi, przesunął się wzdłuż naszej lewej burty i zgiął we mgłę. Żadnych świateł na kutrze nie było. Potem była komenda „szalupę ratunkową spuścić”, lecz na wodę zupełnie szalupa spuszczone nie była, a pozostawała wisieć przygotowana tuż nad wodą. Po daniu do motorów rozkazu „całą wstecz” z maszynowego telegrafem maszynowym odpowiedziano „prawy motor stop”, lecz kapitan powtórzył rozkaz „całą wstecz” i motor czas jakiś jeszcze tak pracował, gdy znów dano z maszynowego znać, że maszą go zatrzymać. Lewy motor dano naprzód, zawróciliśmy na kontr-kurs i poszliśmy w kierunku, dokąd oddalił się kuter ciągle dając sygnały syreny. Po kilku minutach usłyszeliśmy sygnały kutra na rogu i kuter podszedł do naszej sterburty. Kiedy potem kuter odchodził od nas, miał on na fokmaszcie silną białą latarnię i drugie białe światło około steru. Światło na fokmaszcie jeszcze przez długi czas po odejściu kutra było widoczne.

(—) Jerzy Prokulski

5. Kierownik maszyn inżynier Czarniecki;

do osoby:

Nazywam się Franciszek Czarniecki, licząc lat 56, wyznania rzym.-katolickiego;

do sprawy:

Kilka minut przed 20-tą znajdowałem się w maszyni, kiedy otrzymałem rozkaz od kapitana dać powietrze do syreny i jednocześnie telegrafem maszynowym był wskazywany bieg „średni” obu motorom. Kilka minut po 20-jej telegraf maszynowy wskazał: „oba motory stop” i „oba motory całą wstecz”. Następnie prawy motor był zastawiony pracującym wstecz, a lewy motor dano „średnią naprzód”.

Po kilku manewrach prawy motor zarządził się, i ja osobiście zameldowałem kapitanowi, że puścić go w ruch ryzykownie, jednak jeszcze raz motor był puszczone wstecz. Kiedy motory były zatrzymane natychmiast było przystąpione do zbadania przyczyny rozgrzewania się cylindrów, okazało się, że pompa chłodząca nie dostarczała dostatecznej ilości wody z powodu zanieczyszczenia siatki w rurze ssącej i niesprawnego działania z tej ra-

cji wentylów. Po kilku godzinach wszystko było doprowadzone do porządku.

(—) Fr. Czarniecki

Zakończono

Dnia 31 sierpnia 1922 r.
Statek szkolny „Lwów”.

Inżynier (—) S. Ancuta

2-gi oficer st. szk. „Lwów”.

(—) Ziolkowski

kpt. st. szk. „Lwów”.

Lakonicznie te i czysto rzeczowe zeznania świadków służyły jako materiał dowodowy winy niemieckiego kapitana z Hamburga, który szmuglując na swym statku spirytus do Szwecji zaniedbał zasadniczych ostrożności, przez co zarówno swój statek i załogę, jak również i innych mógł narazić na poważne niebezpieczeństwo.

Składając protest morski, kapitan ów zeznał, że na „Lwowie” nie było przepisanych świateł, ani też nie podawano sygnałów. Sąd jednak orzekł winę niemieckiego kapitana, powodując się zarówno zgodnym zeznaniem świadków jak i faktem, że jak gdzie, ale na statku szkolnym wykluczone jest, by mogło zajść jakiegokolwiek uchybienie przepisom o bezpieczeństwie.

Kiedy po uzyskaniu od „Lwowa” doraźnej pomocy i sporządzeniu o wypadku protokołu, kapitan T. Ziolkowski dał ten protokół do podpisu kapitanowi „Herolda”, ostatni oświadczył, że... stracił swe okulary, a nie mogąc wskutek tego zapoznać się osobiście z treścią dokumentu — nie może go podpisać.

Pomogła jednak radykalnie krótka uwaga kpt. Ziolkowskiego na temat, że „jak kto jest ślepy, to z kapitaństwem jego koniec”.
S. K.

MORZE, CUDOWNE MORZE.

(Wiersz wygłoszony dn. 7 grudnia 1928 r. na Koncercie-Raucie ku uczczeniu 10-lecia Ligi Morskiej i Rzecznej, przez artystkę teatrów warszawskich p. J. Nosarzewską-Adwentowiczową).

*Morze, cudowne morze!
Ile uśmiechów i krwi w twojej głębi,
kiedy płoniesz w jutrzni, lub kiedy gorze
twe łono w zachodzie, i wir się kłębi,
a ty olbrzymie, szalone
pędzisz swe fale — płomienie
w bezmiar — nieprzeliczone
jak przeznaczenie...*

*Morze, cudowne morze!
Azali nie jesteś jak życie,
czasem radosne jak zorze,
czasem tonące w błękicie,
to znów ponure i groźne,
błyskawicami zionące,
to jak śmierć mroźne.
Lecz kiedy chcesz — jesteś płonące
obietnicami kochania —
zaczarowana królowna —
co rąbek płaszcza odsłania,
i jako lira jest śpiewna...*

*Morze, cudowne morze!
Tęskniłem za tobą wiek cały.
W gwiazd srebrnych porze,
jawiło się niby pragnienie,
jak orzeł biały,
co za lasami — górami
tkał gniazdo — marzenie!...
Przyzwałem Cię zakłębiami
i w prawdy sakrament wierzę,
żeś moje na wieki, o morze,
na dolę i na niedolę —
tak niechaj Bóg mi pomoże.*

*A jeśli kto się ośmieli
choć jedną kroplę zabierze —
to za to utoczyć pozwolę
całą swą krew do topieli.*

MIECZYŚLAW GURANOWSKI.

MARYNARKA WOJENNA

BLOKADA MORSKA

Pod blokadą morską rozumiemy działania floty wojennej jednej strony wojującej, zdążające do przerwania komunikacji morskiej między portem, portami, częścią wybrzeża lub całym wybrzeżem drugiej strony, i innymi miejscowościami. Blokada może mieć na celu niedopuszczenie do wyjścia w morze floty przeciwnika bez bitwy, lub niewpuszczenie znajdującej się w morzu floty do portu lub portów blokowanych. Ten rodzaj blokady, jako operacja czysto bojowa, należy do strategii i taktyki i nie jest tematem niniejszego artykułu.

Blokada, będąca przedmiotem naszej uwagi, ma na celu przerwanie obrotu towarowego, pasażerskiego i pocztowego. Statek usiłujący przedrzeć się przez strefę działania morskich sił blokujących, ulega konfiskacie, a w razie ucieczki — zatopieniu; sankcje te są środkiem kary za próbę przerwania blokady i odstraszania innych amatorów od podobnych prób. Dążeniem blokady handlowej jest osłabienie gospodarcze przeciwnika przez wstrzymanie wywozu z jego kraju towarów, które ten sprowadza zza granicy, spowodowanie braku tych towarów, często niezbędnych dla prowadzenia wojny lub normalnego życia ludności. Jakie znaczenie ma dla państw zachowanie zagranicznego obrotu towarowego, mogliśmy zauważyć w czasie wojny 1914 — 1918 r.

Blokada, jako środek walki, dotyczący nietylko stron wojujących, lecz i neutralnych, których handel morski w wypadku blokady ponosi znaczne straty przez wstrzymanie obrotu handlowego ze stroną blokowaną, — wymaga ścisłego i wyraźnego ujęcia w normy prawne, możliwie mniej krzywdzące neutralnych. Pierwszą próbę takiego normowania znajdujemy w ordonansie Stanów Generalnych Prowincji Zjednoczonych, odnoszącej się do blokady portów Flandrii. Ordonans wyraża nie ustania, że blokada, aby być uznana, ma być rzeczywistą (t. j. winna być wykonywaną przez dostateczne siły morskie, mogące strzedz skutecznie dostępu od strony morza do całego obszaru miejscowości blokowanej) i powszechnie wiadomą. Każdy statek ukazujący się w strefie działania sił blokujących, ma ulegć konfiskacie, o ile zamiar przerwania blokady będzie dowiedziony.

Anglia zawsze wykazywała tendencję do wylamywania się z pod powyższych zasad, które stały się podwaliną prawa o blokadzie, i traktowała blokadę w sposób bardzo korzystny dla strony czynnej. W dążeniu do blokowania największych przestżeń przy najmniejszym wysiłku, admiralicja angielska poczęła stosować blokadę kamienną, t. j. zatapianie barek, naładowanych kamieniami, na nurtach wejść do portów lub w ujściach spławnych rzek; blokadę okrężną, wykonywaną przez jeden okręt, krążący wzdłuż brzegów przeciwnika, — wreszcie blokadę gabinełową, zwaną także papierową angielską lub fikcyjną, polegającą jedynie na ogłoszeniu pewnych miejscowości nadmorskich lub całego wybrzeża za pozostające pod blokadą, nawet bez prób rzeczywistego strzeżenia wybrzeży. Strach

konfiskaty statków odstraszal jednak wielu amatorów od podtrzymania komunikacji z miejscowością fikcyjnie blokowaną. Wytworzył się stan zupełnie nie-normalny.

Pierwsza Liga Zbrojna Państw Neutralnych wyraziła w swej deklaracji 1780 r. zasadę, że dla uznania ważności blokady, koniecznym jest, by wejście do portu blokowanego było strzeżone przez okręty wojenne, stojące nieruchomo (na kotwicach) i dostatecznie blisko, by niebezpieczeństwo próby wejścia do portu było oczywistym. Takie ujęcie sprawy było zbyt krępującym dla sił blokujących, gdyż nieruchomo stojące statki tracą możliwość działania w ruchu, im właściwego; ten sam błąd popełniła Druga Liga Zbrojna Państw Neutralnych, potwierdzając deklarację swojej poprzedniczki. Logiczniejszą jest konwencja Anglii i Rosji z r. 1801, określająca, że dla rzeczywistości blokady jest wymaganiem, by statki państwa blokującego były postawione nieruchomo (na kotwicach) lub krążyły dostatecznie blisko, powodując jawne niebezpieczeństwo próby wejścia do portu blokowanego. W myśl tej zasady statki blokujące mają odpowiadać jednemu z dwóch powyższych warunków, a nie obydwu łącznie, jak wymagały deklaracje Pierwszej i Drugiej Lig Zbrojnych Państw Neutralnych.

Deklaracja Paryska 1856 r. uznaje blokadę za obowiązującą, jeżeli jest rzeczywistą, t. j. wykonywaną przez dostateczną siłę morską, by w rzeczywistości nie dopuścić do portu blokowanego statki, usiłujące przerwać blokadę. Brak ściślejszego określenia warunków ważności blokady wywołał różnicę w interpretacji tego przepisu.

Zakaz blokowania wybrzeży przez ustawienie na larwaterach min zakotwiczonych lub rozrzucenie min błądzących nie

był przestrzegany w wojnie 1914 — 1918 roku. Sposób ten stosowały zarówno Niemcy, jak i państwa koalicyjne. Praktyka tej wojny wprowadziła nowe, jeszcze bardziej niebezpieczne metody blokowania. Jesienią 1914 r. Anglia ogłosiła całe morze Północne za „military area”, t. j. za obszar, który ze względu na rozrzucone na nim miny pływające i patrolujące łodzie podwodne jest niebezpiecznym dla każdego statku, wobec czego statkom neutralnym zaleca się unikać tego obszaru. W odpowiedzi na ten krok admiralicja niemiecka ogłosiła wody, otaczające wyspy Brytyjskie za „Kriegsgebiet” (obszar wojenny), a każdy statek nieprzyjacielski, który znajdzie się na tych wodach, będzie torpedowany przez łodzie podwodne bez uprzedzenia i dania możliwości ratunku załodze i pasażerom. Wówczas Anglicy zaczęli praktykować wywieszanie bandery neutralnej przy wejściu w „kriegsgebiet”, Niemcy zaś oświadczyli, że nie będą odpowiadać za zatopienie statku neutralnego, wobec nadużywania bandery neutralnej przez Anglików. Obostrzenie wojny i blokady podwodnej wreszcie osiągnęło najwyższe napięcie w początku 1917 r., kiedy Niemcy ogłosiły część morza Północnego i oceanu Atlantyckiego za „Seesperre”, t. j. obszar, na którym każdy statek, bez różnicy, nieprzyjacielski czy neutralny, będzie zatopiony bez uprzedzenia i dania możliwości ratunku załodze.

W literaturze prawa międzynarodowego spotykamy dwa kierunki w prawniczym ujęciu blokady: system francuski, łagodniejszy dla neutralnych, lecz mniej odpowiadający życiowym zadaniom blokady, i angielski — surowszy, bardziej kasuistyczny, lecz więcej przystosowany do praktyki i bardziej celowy.

Francuzi traktują blokadę jako operację wojenną, zlokalizowaną w rejonie działa-



Z życia naszej marynarki wojennej. O. R. P. „Wilja” w porcie gdańskim.
Fot. W. Antoszewicz.



Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej podczas defilady na polu wyścigowym w Warszawie, w dniu Święta Dziesięciolecia Niepodległości — 11.XI 1928 r.
Fot. Z. Tyszel.

nia floty blokującej; statek, który wyszedł z tego rejonu, lub jeszcze w jego granice nie wszedł, nie ponosi żadnego ryzyka. Siły i dyslokacja eskadry blokującej są obojętne, byleby wejście do blokowanego portu lub miejscowości było połączone z oczywistym niebezpieczeństwem, i by statek, usiłujący przerwać blokadę, nie mógł przejść nieopstrzeżenie. Notoryczność Francuzi rozumieją, jako indywidualne zawiadomienie o blokadzie każdego statku, zbliżającego się do strefy tylko przez okręt należący do eskadry blokującej, co ma być zapisane do dziennika statku przez oficera zawiadamiającego, z wyszczególnieniem czasu zawiadomienia i obowiązku stosować się do zakazu wejścia do portu blokowanego. Notyfikowanie drogą dyplomatyczną lub ogłoszenie w dzienniku urzędowym nie jest wystarczającym.

System angielski uważa blokadę za operację wojenną, nie zlokalizowaną na obszarze działania sił blokujących. Skład i liczebność eskadry blokującej zależy od warunków miejscowych i nie może być bliżej określony. Równe traktowanie wszystkich bander neutralnych jest koniecznym warunkiem ważności blokady. Dla notoryczności wystarcza zawiadomienie ogólne — drogą dyplomatyczną lub przez ogłoszenie w dzienniku urzędowym państwa blokującego. Jeżeli blokadę ustanawia z własnej inicjatywy dowództwo eskadry, wówczas Anglicy zawiadamiają poszczególne każdy statek neutralny, zbliżający się do obszaru działania eskadry blokującej, lecz tylko w pierwsze dni, poczem blokadę uważa się za wiadomą wszystkim.

Statek, który usiłował przerwać blokadę lub ją przerwał, nie jest wolny od pościgu z chwilą wyjścia ze sfery działania eskadry. Statek taki może być prześladowany przez okręty wojenne państwa, blokującego przez cały czas podróży, aż do osiągnięcia portu, będącego celem dalszej jego podróży. Usiłowanie przerwania blokady rozpoczyna się z chwilą wyjścia statku w morze w celu przedostania się do portu blokowanego, i od tej chwili ponosi ryzyko przytrzymania i konfiskaty. Ponieważ armatorzy, w celu zmniejszenia ryzyka, posyłał sta-

tek do jakiegoś portu, leżącego blisko miejscowości blokowanej, by w ten sposób skrócić niebezpieczną część podróży, Anglicy zastosowali do blokady teorię ciągłości podróży (continueous voyage). Zgodnie z tą teorią, wszystkie przejścia statku w drodze do blokowanej miejscowości rozpatrują się jako wykonanie jednego planu, od chwili powzięcia zamiaru przerwania blokady aż do wejścia do obszaru działania sił blokujących — a po wyjściu z tego obszaru — aż do wejścia do następnego portu przeznaczenia. Towar zaś, przeznaczony do miejscowości blokowanej może być skonfiskowany przez cały czas podróży, choćby miejscem jego najbliższego wyładowania miał być inny port; statek, transportujący towar, pozostaje wolny, o ile dowiedzie, że nie wiedział o przeznaczaniu towaru do miejscowości blokowanej.

W 1908 i 1909 roku w Londynie odbyła się międzynarodowa konferencja w celu opracowania zasad wojny morskiej. Konferencja ta była przygotowana przez rząd angielski i dzięki zebraniu przez niego referatów różnych państw i wszechstronnego opracowania tego materiału, konferencja miała zadanie znacznie ułatwione. Obrady rozpoczęły się 4 grudnia 1908 r. i zakończone zostały 26 lutego 1909 r. posiedzeniem końcowym, na którym zostały przyjęte zasady, znane pod nazwą Deklaracji Londyńskiej 1909 r., która dotąd pozostaje najlepiej opracowanym kodeksem, zawierającym przepisy o blokadzie, kontrabandzie wojennej, łupie morskim i t. d.

Postanowienia Deklaracji Londyńskiej o blokadzie są następujące:

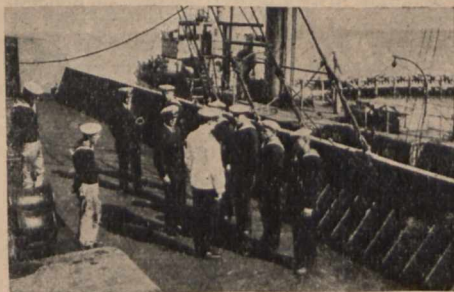
Blokada ogranicza się do wybrzeży nieprzyjacielskich i nie może zamykać dostępu do wybrzeży neutralnych, i ma być wykonywana przez siły bojowe, dostateczne do istotnego zamknięcia wejść do wybrzeża blokowanego; kwestja skuteczności blokady jest kwestją zasadniczą. Deklaracja blokady winna ustanowić: 1) termin rozpoczęcia blokady, 2) granice geograficzne blokowanej miejscowości i 3) termin ulgowy, którego należy udzielić statkom neutralnym dla opuszczenia portu blokowanego. Deklaracja winna być podana do wiadomości rządów

państw neutralnych lub przedstawicieli tych rządów, akredytowanych przy rządzie blokującym, oraz władz miejscowych obszaru blokowanego (przez dowódcę eskadry). Chwilowe oddalenie się eskadry wskutek złego stanu pogody nie znosi blokady. Przepisy, odnoszące się do deklaracji i podania jej do wiadomości mają zastosowanie przy każdej zmianie warunków blokady (rozszerzeniu lub ograniczeniu), zniesieniu lub podjęciu jej na nowo. Jeżeli statek, wchodzący w strefę działalności eskadry blokującej, nie wiedział o blokadzie i niema podstaw do posądzeń, iż wiadomość tę posiada, lecz ukrywa, należy oficjalnie zawiadomić go o blokadzie. W tym wypadku zawiadomienie ma być udzielone przez oficera eskadry blokującej i wpisane do dziennika okrętowego statku z podaniem czasu zawiadomienia i miejsca, w którym się statek wówczas znajdował. Przypuszcza się znajomość deklaracji o blokadzie u statku, który opuścił port neutralny po upływie czasu dostatecznego, by wiadomość o blokadzie była w tym porcie otrzymana; statek może złożyć dowód przeciwny (dowód braku wiadomości). W razie niebezpieczeństwa pozostawania w morzu (awaria, burza), statek neutralny może wejść do portu blokowanego i następnie z niego wyjść, pod warunkiem nie załadowywania i nie wyładowywania żadnych towarów. Deklaracja Londyńska uchyla zasadę ciągłości podróży i ładunku i nie usprawiedliwia sekwestru statku lub ładunku, znajdujących się poza rejonem działania sił blokujących; w jednym tylko wypadku można sekwestrować statek poza tą strefą, mianowicie, gdy pościg statku, usiłującego przerwać blokadę, okręt wojenny państwa blokującego rozpoczął w tej strefie, pościgu nie przerywał, i w międzyczasie nie nastąpiło zniesienie blokady. Statek, któremu udowodniono usiłowanie przerwania blokady, ulega konfiskacie. Towar, znajdujący się na skonfiskowanym statku ma być zwolniony, o ile właściciel towaru dowiedzie, że nie wiedział i nie mógł wiedzieć w chwili załadowania o zamiarze statku przerwania blokady. Równość traktowania wszystkich bander neutralnych przez eskadrę blokującą jest warunkiem koniecznym.

Niestety, Deklaracja Londyńska nie przewidziała i nie mogła przewidzieć nowych form blokady, praktykowanych w wojnie 1914—1918 r. Deklaracja, wobec niestosowania się do niej w tej wojnie, przestała obowiązywać. Przed prawnikami powstaje zadanie uzupełnienia tej deklaracji, uzgadniając w miarę możliwości, trudne zadanie — interesy państw neutralnych z interesami stron wojujących.

Szerokie stosowanie blokady i przesładowanie kontrabandy wojennej w rozszerzonej interpretacji tych pojęć prowadzą do bardzo podobnych rezultatów. Do tego tematu jeszcze powrócimy.

HENRYK BROSZKIEWICZ



Z życia naszej marynarki wojennej. Raport karny na O. R. P. „Wilja”.

PRZYGODA „ADMIRAŁA”

OPOWIADANIE BULWAROWE

Na bulwarze często widywaliśmy szturmiana starannie ubranego w dobrze skrojony mundur. Twarz jego mogła wzbudzić nasze zainteresowanie jedynie z powodu swej brzydoty, a to, że zawsze oglądaliśmy się za nim, trzeba prędzej przypisać ekscentryczności uniformu.

Nazywaliśmy go „admiralem”. Kotwica — ten symbol i godło pracowników stoney wody, była reprezentowana na jego mundurze tak obficie, że, jak się wyraził jeden z nas, brak jej było chyba tylko na plecach. Guziki i guziczki mięły, jak gwiazdy na niebie, pobłyskując kotwicami i kotwiczkami...

Szukał on, jak i my wszyscy, posady i ta wspólność interesów zdecydowała o naszym zbliżeniu.

Był to morowy czas dla nas wszystkich, początek wojny. Każdy urządzał się to tu, to ówdzie, ale przeważnie na dobrze płatnych posadach. Zmobilizowani — na transportowcach i trawlerach, a szczęściarze, którym udało się w ten, lub w inny sposób wywinąć od frontu, — na statkach, uprawiających spekulacyjną żeglugę. Nieliczni tylko entuzjaści, lub „nieodolny życiowi”, poszli do okopów.

Nasza paczka starych bywalców bulwarowych rozpełzała się z tego powodu z każdym dniem z przerażającą szybkością i wkrótce pozostali tylko „ostatni mohikanie” z „admiralem” w swem gronie.

Tym nie wiodło się strasznie z powodu wielkiej skromności, ambicji i innych szlachetnych cech charakteru — jak zwykli byli mawiać — na których nie poznawali się pracodawcy, no i my, mający wytarte czoła i dawno zaangażowani.

Pokątnie szeptano coś o bardzo skromnych, a nieraz wprost eterycznych dyplomach niektórych „mohikanów” — to znów o dziedzicznym lenistwie i tchórzostwie „bulwarowych szturmanów”, kiedy pewnego pięknego popołudnia gruchnęła wieść, że „admiral” dostał nadzwyczajną posadę „starszego”, zadając kłam wszystkim niegodnym płotkom.

„Mohikanie” się zaniepokoiłi: — taka mała i taka posada — to nie do uwierzenia! Skromność, ambicja, i inne szlachetne cechy ich charakterów wołały o pomstę do nieba. Wewnętrzny spokój ich ducha był zakłócony.

Sprawa wkrótce się wyjaśniła. Ktoś widział „admirala” w porcie z naszymi na rękawach aż po łokcie trzema złotymi galonami oeromnei szerokości. Stał podobno, dumnie podpartszy się pod boki, dla lepszego zaprezentowania swych naszywek na dziobie trembaki. Ładujące deski, ceble, dachówki, wapno i inne materiały budowlane. A więc był tylko „starszym oficerem” (bo nie było młodszycych) trzy-masztowego szkunerka „Łabędź”.

„Mohikanie” z pewną ulgą odetchnęli. Mogli znów w poczuciu swej moralnej wyższości nie przejmować się niczem na świecie, leniwie wstawiając swe „reumatyzmy” na dobrotliwe działanie promieni słonecznych i napawać się pięknem „rodzimego” bezbrzeżnego żywiołu.

Jednakże pewien ferment pozostał wśród bywalców bulwarowych. Rozmowy, prowadzone z większym ożywieniem, niż zwykle, komentując tak, lub inaczej zdradę „admirala”, — i wszyscy oczekiwali go na bulwarze z pewnością filozofów, znających słabostki ludzkie. Bo czyż mógł odmówić sobie najwyższej ekstazy spaceru po bulwarze w splendorze kąpiących złotych nowych naszywek?

Zjawił się pod wieczór następnego dnia. Bił od niego blask fantastycznie naszytych galonów. Zdaleka rzeczywiście łatwo było go wziąć za admirała, albo co najmniej za komandora. Jakiś rezerwista, siedzący wśród swej rodziny na przeciwległej ławce, zerwał się na równe nogi, oddając honory. „Admiral” lekkim, przyzwalającym gestem podniósł leniwie swą rękę do czapki i zatrzymując ją w pół drogi, z wielką godnością, omdlewałym ruchem pozwolił żołnierzowi usiąść.

„Mohikanie” przyjęli „admirala” bez entuzjazmu, wyrażając w ten sposób swą pogardę dla znikomych małości życiowych. Jeden z nich, „stary wyjadacz”, w odpowiedzi na powitanie „admirala”, splunął najpierw przez zęby, a potem, przesunawszy zagąstłego papierosa z jednego kąta ust do drugiego, — poprosił o zapalnik.

— Ja tam zupełnie nie zwracam uwagi na te wszystkie „trembaki” i inne „łajby”, na które „porządne” marynarza może zapędzić jedynie traf, lub głupi młodociany sentyment, lecz nigdy logiczne rozumowanie — mówił po chwili, jakby kontynuując przerwana rozmowę. Patrzył przytem wyraziście na bezwasa, płaską twarz „admirala” o niskim, ściętym czole. Chciał mu dać nauczkę, że nie warta była ta „zdrada” zachodu.

— Nie warto było, jak to się mówi, ręk walczyć. Czyż niema na świecie parowców, gdzie szanujący się szturman znajdzie wszelkie wygody, łatwą służbę i porządne żarcie? — perorował. — Zresztą nie jest teraz tak źle z posadami... Mnie właściwie nie śpieszy się tak bardzo. Mam już zapewnione miejsce starszego oficera na „Eugenii” — wiecie, co poszła z cukrem do Batumu — biedak musi iść na front, a mnie proszą na jego miejsce. Zresztą — pal diabli cały ten kokosowy interes i wszystkich spekulantów z ich poborami i gratyfikacjami. Złapie taka mała podwodna gdzie na morzu i gotowe piwo u Abrahama. Brak oficerów na transportowcach — chcą mnie wziąć z pocałowaniem ręki. Chodzą, wiecie, w kolumnie, w porządeczku, jeden za drugim, a po bokach torpedowce żerują tam i z powrotem — bezpieczniej... A na żaglowcach z zasady nie służę — nie jestem morusem.

Zaczęło się ożywione omawianie, poruszonych kwestyj. Posypały się żarciki i docinki osobiste. Przyrównywano „admirala” do sławnych żeglarzy ubiegłej epoki, wyruszających na małych stateczkach żaglowych w świat nieznaną.

— Niemiecki leitenant z łodzi podwodnej, postawiony twarzą w twarz z „admiralem”, złęknie się i ucieknie — śmiał się jeden — „admiral” zaś na swym raczym okrecie dopędzi zbiega i weźmie go do niewoli.

— E prędzej naodwrot — dodał inny — bo niemieckie łódź uważał takie chodzące „złoto” za głównodowodzącego flota...

„Wyjadacz” chciał właśnie zacząć nową przemowę z elokwencji starego facecionistę ale „admiral” podniósł się z ławki i, ledwie skinawszy ugalonowaną ręką na pożegnanie, poszedł wzdłuż bulwaru.

Był teraz w swoim żywiole i prędko zapomniał o żartach i docinkach. Stał po żwirze, jak paw, głaskany spojrzaniami kobiet, lgnących zawsze do umundurowanych postaci. Przeżywał najlepsze swoje chwile, niestety już tak krótkie. Miał chęć pozostania tutaj dłużej, ale myśl o robotcie, która go czekała jeszcze na statku, chociaż czuł do niej wstręt zawodowego łazęgi, przemogła.

Zboczył na schody, wiodące do portu i szybko przeskakując kamienne stopnie, palił mosły za sobą z myślą o nowych podobojach. Odwrot niezawsze jest porażką. Czasem konieczny jest dla nabrania nowych sił do tem skuteczniejszej walki.

„Admiral” spojrzął na przeświecające już gdzieś gdzieś szwy swego wspaniałego munduru, błyszczące łokcie i specyficznie wypchnięte na kolanach, choć bardzo starannie zaprasowane spodnie. Tak, — w tym mundurze można święcić triumfy jedynie o zmierzchu. Nagwałt potrzebne było orzeźwiającej tchnienie pewnej sumy pieniędzy, żeby znów w całej pełni napawać się szczęściem. A co warte jest życie bez uśmiechów szczęścia? Niestety nie urodził się synem bankiera; marny los nie dał mu renty — przeciwnie poskąpił bardzo dóbr doczesnych.

Przemógł się więc i przyjął posadę. Inaczej nie mógł postąpić, choć bolał nad tem bardzo, że będzie zmuszony wyruszyć na morze i wyrzec się na pewien czas „uśmiechów szczęścia”. Obiecywał sobie jednak nie wysłuchiwać długo chamowatego szypa. Jak tylko będzie miał nowy mundur w kieszeni, puści starego kantem i zacznie pławić się w ekstazie bulwarowych zwycięstw.

Zaprzątnięty myślami znalazł się wkrótce w swej komórcie, zapalił ogarek świecy, ostrożnie zdjął ubranie, oczyścił je z pyłu, odpolerował sukienkiem guziki i pogładziwszy miłośnie złote galony, — rzucił się na koję.

Nad ranem „Łabędź” wyszedł z portu przy silnej lądowej bryzie.

Zakończenie tej prawdziwie budującej historii napotkałoby na niepokonane trudności (chyba, że wymyśliłbym jaką niegodną bajkę), gdyby po kilku latach, zupełnie zresztą niechęć, nie podsłuchał przypadkiem rozmowy dwóch marynarzy.

W drodze ze statku do domu, przebrnąwszy męczące schody, zatrzymałem się na chwilę na bulwarze, żeby odpocząć trochę i skrócić papierosa. Usiadłem na ławce koło dwóch młodych ludzi, zajętych rozmową. Wymieniali właśnie znane mi nazwisko i jeden z nich zaczął opowiadać drugiemu o ostatniej podróży „Łabędzia” (widocznie należał do załogi) i smutnym losie „admirala”. Nadstawiłem uszu, szukając rozgrzeszenia swej niedyskrecji w niepomahowanej ciekawości.

— Podróż mieliśmy dobrą — mówił — Po kilku dniach, okrążywszy Tarchankut, ujrzeliśmy przed sobą górzyste wybrzeże Krymu. Wieźliśmy materiały budowlane do Semeizu. Pewnego dnia popołudniu (było to w niedzielę), kiedy brak było za ledwie kilku mil do redy, wiatr zupełnie ustał i zapanowała absolutna cisza. „Łabędź” kołysał się beznadziejnie na martwej fali, nie posuwając się zupełnie naprzód.

Stary zarządził holowanie szalupą i chociaż nie było to dla nas bardzo przyjemne, nie widzieliśmy narazie innej rady. Spuściliśmy szalupę i we czterech ciągnęliśmy „Łabędzia” na holu. Na statku pozostał stary przy sterze i kuchareczek w kambuzie. Pogoda była prześlizna, tylko za gorąco dla takiego harowania.

Wiostowaliśmy już kawał czasu, oblewając się potem i robiąc coraz częstsze odpoczynki. Drewniany mostek, jako tako skłonej na wybrzeżu przystani, był już zupełnie dobrze widoczny, kiedy ukazał się na dziobie nasz szturman.

Wielki to był oryginał. Lubował się ogromnie w błyszczącym mundurze i galonach, no i odpokutował za to nieborak...

Żeby pan go tylko wtedy widział! Wystrójony — jak admirał na oficjalne przyjęcie! Wygalowane ręce wsparł na biodrach i patrzył zwycięsko, błędząc wzrokiem pogromcy serc nad naszymi głowami.

Obejrzałem się za siebie i... zrozumiałem. Koło przystani zebrał się różnobarwny bukiet odświętnie ubranych przedstawicieli pięknej płci Semeizu. O! był to wielki zjadacz serc i baby lgnęły do niego ogromnie, a może prędzej do jego munduru, bo był przyzwoity, jak grzech śmiertelny. Zresztą — kto je tam rozumie... Styszeliśmy coś o tem jeszcze w porcie.

Pozwoliliśmy sobie właśnie z powodu ukazania się szturmana na dłuższy odpoczynek kiedy raptem tuż koło statku za bulgotało coś w wodzie, powierzchnia lek-

ko falującego morza wydeła się, ukazując naszemu przerażonym oczom jakiś czarny, ociekający wodą, podłużny przedmiot.

Łódź podwodna!

Wszystko, co było potem, odbyło się z nienaturalną i wprost przerażającą szybkością, jak w kalejdoskopie.

Miotający się bezradnie po pokładzie szpyer, został bez pardonu strącony wraz z kucharczykiem do naszej szalupy. Szturmana zawlekli uzbrojeni marynarze na pokład łodzi i zepchnęli gdzieś nadół, zamykając lukę. Nie wiem nawet, kiedy zaczęliśmy śpiesznie wiosłować w kierunku łądu, szczękając zębami, choć było gorąco i byliśmy obłani potem od stóp do głów.

W zapadającym zmroku majaczyły przez kilka chwil jakieś uwijające się po pokładzie „Łabędzia” cienie, a potem uj-

rzeliśmy parę nikłych płomyków w olinowaniu.

Po chwili buchnęły ku niebu czerwone płomienie z objętych pożarem żagli, wyrzucając z sykiem na wszystkie strony rakietki iskier.

Odruchowo przestaliśmy na moment wiosłować i wtedy usłyszałem nieludzki głos szypira:

— Boże, zmiłuj się! — — — — —

Z pasją rzuciłem niedopalonego papierosa (trzeciego z rzędu) daleko przed siebie, i podniosłem się z ławki. Ospale jakoś wlokąc się do domu, myślałem o dalszych losach „admirala”: może pracuje ciężko w ciemnych nawpół zalanych wodą kopalniach Zunguldaku, a może zginął gdzie marnie...

Sic transit gloria mundi!

Tak przemija sława światła!

TADEUSZ SZCZYGIELSKI.

Z WĘDRÓWEK „WITEZIA”

Poniżej drukujemy wyciąg z dziennika okrętowego jachtu „Witeż”. Prosta, niewyszukana telegraficznymi skrótami pisana treść przygód „Witezia” i jego załogi w czasie jednej z wielu wędrówek tego pięknego jachtu po Bałtyku, da czytelnikowi nie tylko wierny obraz podróży, ale i nauczy go, jak należy prowadzić dziennik okrętowy.

Red.

WYCIĄG Z DZIENNIKA OKRĘTOWEGO JACHTU „WITEŻ”.

Gdańsk, stocznia, 12 lipca 1928 r. Na pokładzie p. generał Marjusz Zaruski, Michał Lauðański i kpt. inż. Zygmunt Horyd. O godzinie 15-ej odcumowali się od przystani i częściowo pod żaglami, częściowo holowani przez spotkany holownik „Słowacki”, wyszli z kanału gdańskiego, o godz. 22-ej stanęli u burty ORP. „Iskra” w porcie wojennym w Gdyni.

Dn. 13, 14 i 15/VII—28 r. na cumach w porcie wojennym.

Dn. 15-go zakrętował się członek Y. K. P. Feliks Wadowski, tegoż dnia, o godz. 10.30 przeszli do mola kuracyjnego, gdzie jacht został sfilmowany przez operatora L. M. i Rz. O godz. 21.30 wrócili na poprzednie miejsce do portu wojennego. Dn. 16/VII i 17/VII na cumach przy „Iskrze”, po odejściu „Iskry” 17/VII przy krypie 123. Przyprawienie jachtu do porządku, uzupełnienie braków ożaglowania i olinowania. Przyjęto na pokład zapas prowiantu i wody.

Dn. 18/VII—28 r. lista załogi: kapitan, generał Marjusz Zaruski, zastępca — Michał Lauðański, żeglarze: Stanisław Ołtarzewski, Feliks Wadowski i kpt. inż. Zygmunt Horyd — wszyscy członkowie Y. K. P. Dn. 18/VII godz. 18.30 odcumowali się i wyszli z portu przy lawirowaniu. Grot zarefowany, wiatr S W, pochmurno. Po przejściu mola kuracyjnego, kierunku na latarnię Hel. Godz. 21, przejście latarni Hel. Kurs N O. Godz. 23, widoczna lat. Jastarnia, zmiana kursu na N. W.

Dn. 19/VII godz. 1, kurs N W siła wiatru 5, fala 5. Godz. 2, kurs S S O barometr spada — 757, pochmurno. Godz. 4, burza z błyskawicami, wiatr O siła 7—8. Godz. 5, grot zarefowany do 1/3. Sztorm, kierunek S O. Godz. 6, zmiana kursu N W 7-ma S S O — Sztorm. Godz. 8, kurs S O 9-ta trawers Helu, wiatr W. Sztorm. Powrót do Gdyni. Żeglarz Ołtarzewski

poważnie zachorował, należało go wysadzić na ład. Godz. 13-ta, wejście do portu Gdynia przycumowanie do O. R. P. „Bałtyk”. W dniu od 21 do 27/VII na cumach w porcie wojennym w Gdyni. Czekało na załatwienie formalności wojskowych dla kapitana Horyda i podchorążego Mańkowskiego. Odpowiedź nadeszła dn. 26/VII wieczorem. Dn. 27/VII, godz. 9.45, odcumowano się z portu wojennego Gdyni. Kurs na Hel. Wiatr N O t O. Godz. 15-ta trawers Helu kurs na Rozewie. Godz. 19-ta trawers Jastarni. Rzucano log. Godz. 20-ta N W t W log 113, wiatr N O, barometr 75.6. Godz. 23-cia, trawers Rozewia log 129 i 3/4. Zmiana kursu na N W. Dnia 28/VII godz. 1, kurs N W t W, log 138 1/2 wiatr N O., stan morza 1, barometr 75.5, zachmurzenie. Godz. 4, zmiana kursu na W, log 149, wiatr S O, morze 2, barometr 75.4. Godz. 6-ta kurs W. t. N, log 157, bez zmian. Godz. 7, kurs W, bez zmian. Godz. 10-ta, kurs W, odrefowano żagle. Godz. 10.50, żagle zaryfowano. Na horyzoncie chmury. Godz. 12, W 1/2 N, log 176, wiatr S. siła 5, barometr 75.1, fala 2. Godz. 19, kurs poprzedni, log 210, wiatr S W., siła 3, fala 1, barometr 75.1. Słychać bardzo silne wyładowania atmosferyczne. Godz. 20, zmiana kursu na W 1/2 S. Godz. 21-sza, wszystko bez zmian wiatr S S W., siła 3, log 218. Godz. 24, bez zmian.

Dn. 29/VII zmiana kursu na N W., log 232. Mgła, widoczność 100 mtr., do godz. 7, bez zmian. Widoczność zwiększyła się. Godz. 7, zauważono latarnię lawirowanie celem rozpoznania. Godz. 8 stwierdzono, że jest to „Utklipan”. Godz. 9.40, kurs S S W., wiatr S W, log 257, barometr 75.3, morze 1. Godz. 14, zmiana kursu na W t N., zachmurzenie. Godz. 15, kurs W t S, log 275, wiatr S W t W. Godz. 18, w kierunku N N W., ukazała się wyspa Hanö. Kurs W t S 1/2 S, log 275, wiatr S W t S., siła 4, fala 4. Godz. 21.50, ukazała się latarnia Lagersholm. Godz. 22.15, kurs W., log 303 1/2, wiatr S W, st. 4, fala 4, barometr 75.6.

Godz. 23-cia, kapitan generał Marjusz Zaruski, wychodząc na wachtę, wskutek obsunięcia się nogi z progu i upadku lewym bokiem na drzwi kajuty, złamał sobie żebro.

Godz. 24, bez zmian.

Dnia 30/VII, godz. 0.20, zmiana kursu na S t W. Godz. 4, zmiana kursu na S t O. Godz. 9, lawirowano pomiędzy Skillinge a Sandhammeren, przy wietrze S W. 4—5, fale 4—5, log 363, wyjęto. Godz. 13, bez zmian, lawirowanie. Godz.

14.15, żagiel grot — rwie się. Spuszczono grot, postawiono fok N 1. Zastępca kapitana Lauðański, przystąpił do szycia grotu. Godz. 15, ukazał się Borholm — w siedmiu milach. Siła wiatru 6, fala 5. Godz. 17, grot naprawiono, spuszczono fok N 1 i postawiono grot. Lawirowanie w dalszym ciągu do godz. 3-ej, dn. 31/VIII Uwaga: w ciągu kilku nocnych godzin, silna fosforyscencja morza — zjawisko rzadkie na Bałtyku.

Dn. 31/VII, godz. 3, kurs W t S, wiatr S, siła 3, stan morza 2, barometr 75.7. Godz. 7.15, bez zmian, trawers Ystad. Godz. 10, ukazały się kminy fabryczne Tralleborgu. Godz. 12.10, minęliśmy latarnię pływającą Tralleborgsret. Godz. 14, zmiana kursu na W S W 1/2 W. Godz. 14 minut 15 kurs poprzedni, wiatr S S W., siła 3, fala 3, barometr 75.6, trawers Falsterboref. Godz. 14.50, przyjmujemy na pokład pilota szwedzkiego do lat. Drogden. Godz. 17, dochodząc do Drogden w 4-ch milach od Kopenhagi, zląpał szkwał W N W o sile od 8—9. Zmiana kursu na Malmö. Godz. 19.30, wejście do portu w Malmö. Stanęliśmy na bezcze koło szwedzkiego Y. K. Przyszedł urzędnik celny.

Dn. 1/VIII, postój w porcie Malmö. Naprawa żagli. Czyszczenie mosiądzu. Porządkowanie jachtu. Wizyta w szwedzkim Y. K. Godz. 13, wysłano depeszę do Y. K. P.

Dn. 2/VIII, godz. 7.30, wyjście z portu Malmö kurs na Kopenhagę. Wiatr W S W., siła 2. Godz. 8.45, przejście koło latarni pływającej Lots. Godz. 14.15, wejście do portu Kopenhaga. Godz. 14.30, przycumowanie w wolnym porcie. Godz. 15, holownik przyholował jacht na bezczkę koło duńskiego królewskiego Y. K. Godz. 15.25 przycumowano do bezczki. Czyszczenie i porządkowanie jachtu.

Dn. 3/VIII, postój w porcie kopenhaskim. Wizyta u pośta polskiego Rozwadowskiego. Wysłano depeszę do Y. K. P. Gen. Zaruski był u lekarza. Żebro się zrasta.

Dn. 4/VIII, godz. 1, wizyta sekretarza poselstwa pol. na jachcie. Obiad z sekretarzem poselstwa w królewskim Yacht-Clubie. Wpisanie się do książki tegoż Klubu. Uzupełnienie żywności. O godz. 19.30, przyszedł na jacht fotograf poselstwa pol. celem dokonania zdjęć. Godz. 10.15, odcumowanie w Kopenhadze i wyjście z portu. Wiatr O, siła 2, morze 1. Godz. 12.30, rzucono log, minięto okręt latarniczny „Drogden”. Godz. 15.15, minięto okręt latarniczny, Falsterboref. Godz. 16, kurs S

0¹/₂ S. Wiatr O. 2, morze 3, barometr 75.9. Godz. 16.25, kurs N O, log 22, wiatr 2, morze 3, barometr 76.0. Godz. 18, kurs S O, log 27, reszta — bez zmian. Godz. 19, kurs S O, cisza. Godz. 19.45, wiatr O N O. Godz. 22.50, silny szwał N O. Zarefowano żagiel. Godz. 24, kurs S, log 31³/₄, wiatr N O, siła 1, fala 3, barometr 76.1.

Dnia 6/VIII, od godz. 1 do 3 cisza, o godz. 3, kurs O N O, wiatr N, siła 1, morze 1, barometr 76.2, o godz. 4.50, pokazała się latarnia Smyge-Huk. Od godz. 7-ej do godz. 21-ej, żegluga wzdłuż wybrzeża od Trelleborgu do Sandhammeren. Godz. 21, kurs O S O, log 80¹/₂, wiatr S O.

Godz. 24, kurs O³/₄S, log 90⁹/₄, wiatr S t W. 1.

Dn. 7/VIII, godz. 1, kurs OSO, stan morza 1. Trawers latarni Hammer—Odde. Godz. 4, średnia szybkość jachtu — 8 węzłów. Ukazała się latarnia Christiansö. Godz. 9.45, kurs OSO¹/₂S, log 143, wiatr N W., siła 2. Słonecznie. Godz. 19, kurs tenże, log 206¹/₄, wiatr NW, siła od 6—7, fala 5, barom. 76.0 Niebo pogodne. Słonecznie. Godz. 19.50, kurs zmieniony na S O. Wiatr N W, siła 7. Rumpel uszkodzony. Godz. 20, po dziobie ukazała się latarnia Stilo. Godz. 20.40 ukazała się latarnia Rozewie. Godz. 24, kurs S O log 230, wiatr NW7, fala 6. Widoczność słaba.

Dnia 8/VIII, godz. 2, trawers latarni Rozewie. Żegluga wzdłuż wybrzeży do Helu. O godz. 5.25, ukazała się latarnia Jastarnia. Pochmurno, lekka mgła, barometr 75.9. Godz. 6.30, trawers latarni Hel. Wyjęto log. Godzina 8, lawirowanie pomiędzy Helem a Gdynią. Godz. 12.05, wejście do portu woj. Gdynia. Godz. 12.10, przycumowano się praw burta do krypy 123. Yacht oddano pod opiekę bosmana Y. K. P. Pileckiego. Teżoż dnia, członkowie Y. K. spożyli wspólną kolację połączoną u kapitana Horyda.

podpisał kap. jachtu

gen. M. ZARUSKI

NA SZLAKU CYKLONU

OD 12 DO 20 WRZEŚNIA 1928 R.

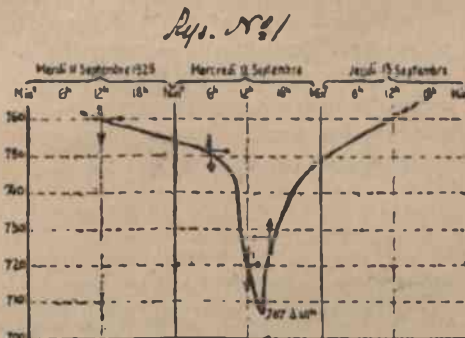
Wiadomości, które nadeszły z Antylli o strasznym spustoszeniu, jakie na Gwadelupie poczynił szalejący tam ostatnio cyklon nic a nic nie były przesadzone. Kolonja ta poniosła daleko cięższe straty, niż te, które dotknęły Tamatwę; w czasie katastrofy, w marcu 1927 r. Liczba ofiar przewyższa o wiele podaną cyfrę, bowiem naliczono ich już 782, przyczem nie uwzględnia się znacznej ilości rannych.

Huragan, posuwając się swoim szlakiem, z niemniejszą furją zaczął Porto-Rico, wyspy Bachamskie i Florydę, gdzie straciło życie 2.300 osób.

Nie można spokojnie czytać opisu tej tragedji w liście, nadesłanym do paryskiej „L'Illustration” przez p. M. Gilbert de Chambertrand'a, profesora rysunków w liceum Carnot w Pointe-a-Pitre. Człowiek ten z nadzwyczajnie zimną krwią, nie zważając na zniszczenie własnego domu, notował z godziny na godzinę natężenie cyklonu i towarzyszące mu zjawiska, co pozwalało na zrobienie wykresu ciśnienia barometrycznego, który podaje niżej rysunek.

„Dnia 11-go września zaraz po południu zerwał się wiatr w kierunku północnym, podczas gdy barometr wskazywał ciśnienie 760 i stopniowo zaczął spadać — pisze p. Gilbert de Chambertrand. — Był to dla nas znak, że gdzieś musi być depresja cykloniczna. O godz. 16-ej ciśnienie 758. Przy zachodzie słońca zauważyliśmy na horyzoncie ciemne, ołowiane chmury, wrzące wielkie perturbacje atmosferyczne. O godz. 20-ej ciśnienie 756, wiatr znacznie się wzmocnił i dał porywami. O północy uważałem za wskazane wzmocnić niektóre drzwi mego mieszkania. Barometr 754. Między północą a 5-tą rano 12-go — 752. O 7-ej — 750. Od tego czasu wszystko szło w przyspieszonym tempie. Wiatr coraz silniejszy. O 10-ej barometr — 745. Otrzymałem depeszę z San-Juan de Porto-Rico, że centrum depresji znajduje się w 300 milach od Gwadelupy i idzie na nią. Mój dom stał na podniesieniu i był odosobniony, wobec czego o 10-ej przeniosłem się do domu sąsiedniego, położonego niżej i więcej osłoniętego. Zabrałem dwoje dzieci i mój rtęciowy barometr, jedyną rzecz, która mi pozostała. W południe dom mój zawalił się. Barometr wskazywał 720, wiatr zmienił kierunek i znacznie się wzmocnił, ciśnienie jeszcze głębsze.

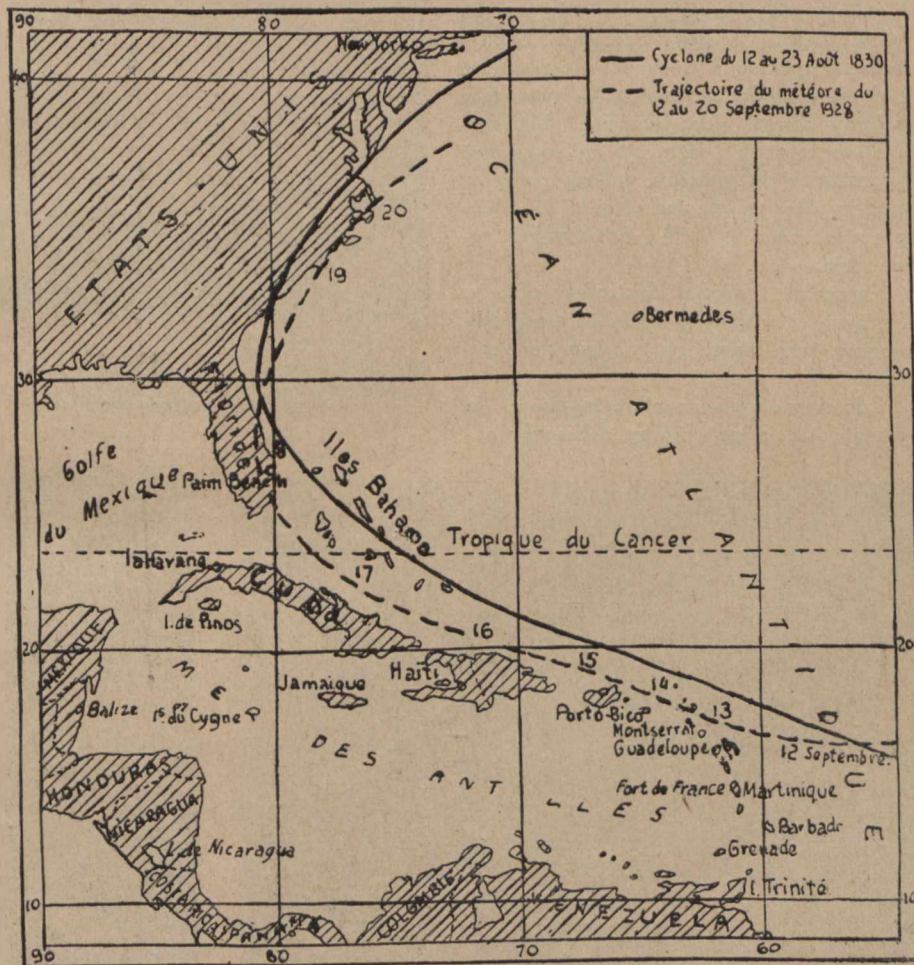
Teraz słychać było tylko straszny huk zrywanych dachów, walących się murów; morze wtargnęło do miasta przez nabrzeże, niszcząc doki i magazyny. Dom, do którego się schroniłem, zaczął się walić i stał się niebezpieczny; dach zrywany był kawał po kawał sufity górne piętra zwały się na podłogę z okropnym hałasem. Woda wdierała się stru-



mieniami, a wiatr doszedł do niezwyklej siły. Nakoniec o godz. 14-ej nastąpiła cisza, niebo się oczyściło w zenicie, co trwało około dziesięciu minut, podczas których zdążyłem zanotować najniższe ciśnienie, jakie mogłem zaobserwować —

707 m/m. Wiatr, który poprzednio dał od północy, raptownie przeszedł na południowy i dał z taką samą wściekłością. Do godziny 4-ej było istne piekło; niejednokrotnie dom drżał i odczuwaliśmy jak się podnosił; jednak pozostał na swoim miejscu. Około godziny 16-ej z radością skonstatowaliśmy, że barometr podniósł się do 728. Między 18-tą a 19-tą — 735, a o 21-ej — 745, i narreszcie 13-go o 4-ej podniósł się do 754, podczas gdy wiatr, którego siła stopniowo się zmniejszała, ostatniemi wysiłkami znącał się nad zrujnowanem miastem. O 7-ej, gdyśmy się odważyli opuścić dom, barometr wskazywał 756.

Co za straszny widok przedstawił się naszym oczom: domy poprzewracane, zburzone, ulice zawalone gruzami; z drzew, o ile nie były one wyrwane z korzeniami, pozostały tylko pnie, огоłoczone z gałęzi i liści. Kraj zmieniony do niepo-



znania. Ziemia kompletnie spustoszona. Z trudem zorganizowano pierwszą pomoc. Byliśmy świadkami strasznych i rozpaczliwych scen, odbywających się przy wyciąganiu trupów z pod gruzów. Obecnie jesteśmy pozbawieni wszelkiej komunikacji, mając przed sobą widmo głodu i epidemii wśród ulic zawalonych żelastwem, belkami i szczątkami zburzonych domów".

NIEZWYKŁY KARAMBOL

Kanały wielkiego portu, to niczem najruchliwsze arterje współczesnego miasta. Ryk syren okrętowych, ostre gwizdki pilotów, okrzyki marynarzy, zgrzyt łańcuchów kotwicznych, stuk wind, wszystko to na tle sunących w różnych kierunkach okrętów, mimowoli nasuwa analogię do, dajmy na to, zgiełkliwego skrzyżowania ulic Marszałkowskiej i Alej Jerolimskich w naszej Warszawie.

Wśród manewrujących kadłubów widzimy zarówno ciężkie olbrzymy, które we wnętrzach swych przyniosły setki, nieraz tysiące pasażerów z innej półkuli, widzimy i maleńkie, zwinne „ferry” — rodzaj tramwajów wodnych, szybkobieżne turbinowe statki pasażerskie i smukłe, wolno pełznące żaglowce, to znów sapiące z wysiłku, ciężko załadowane przeróżnym towarem statki frachtowe.

Każdy z nich dąży do wyznaczonej mu przystani lub w morze, czyni to jednak ostrożnie, bez zbytejnego pośpiechu, gdyż sytuacja zmienia się z chwili na chwilę i stale wymaga przystosowania do nowych okoliczności. Chwilowa nieuwaga, o parę sekund spóźniona decyzja, niezaradność załogi, czy wada maszyn — powoduje szkody nieraz niepowetowane. Już najłżejsze „otarcie” burtą statku może być przeszkodą do podjęcia dalszej podróży, a nierzadko kończy się krótszym lub dłuższym leżeniem w doku i kosztownym remontem.

Załączone zdjęcia ilustrują jedną z licznych, a w danym wypadku niezwykłą kolizję, jaka się zdarzyła w porcie Newcastle przed laty 20.

Zderzyły się dwa wielkie żaglowce. Na skutek starcia, reje i liny zahaczyły na-

Ta klasyczna trajektorja w formie paraboli, mająca łuk nachylenia ku północy u brzegów Florydy, jest prawie identyczna z cyklonem, który srożył się prawie 100 lat temu z 12-go na 19-go sierpnia 1830 r.

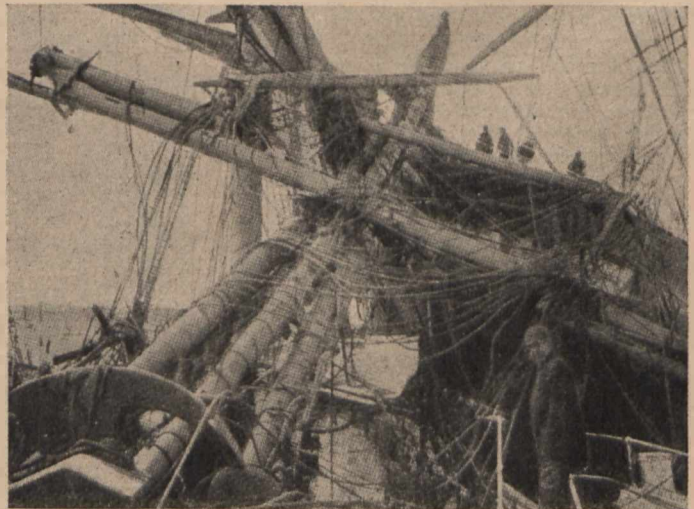
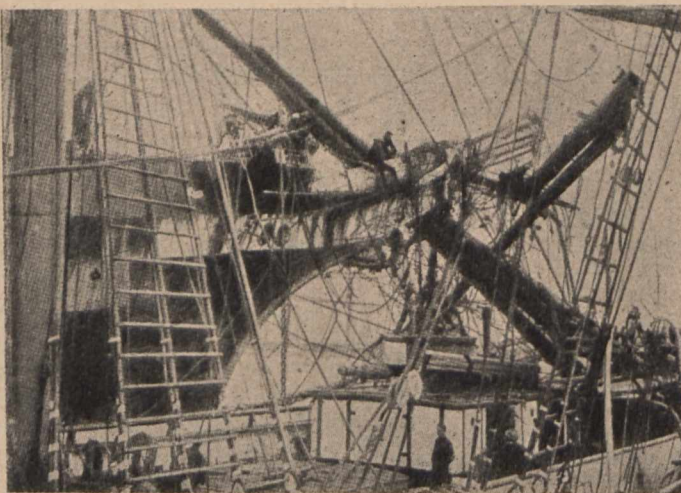
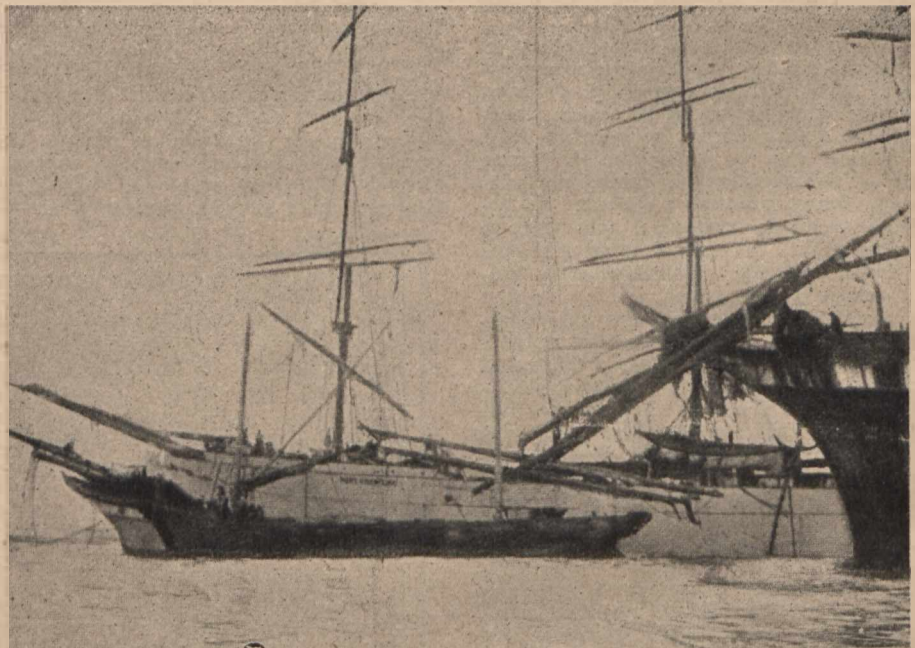
Według „L'Illustration” z francuskiego przełożył T. STECKI

wzajem o siebie, splątały się, pozbawiły obydwaj statki możliwości manewrowania i pędzone przytłoczeniem prądem, zostały zniesione na trzeci żaglowiec, który stał na kotwicy i nie zdążył w porę umknąć. Nastąpiło nowe silne zderzenie. Wywracające się maszty, spadające reje, potraskane bugszpryty, — wszystko to oplątane linami utworzyło taki węzeł gordyjski, że upłynęło parę dobrych dni, zanim wspólny wysiłek trzech połączonych załóg zdołał go rozwikłać.

S. K.

ŻEGLUGA HANDLOWA POMIĘDZY SZWECJĄ A POLSKA

W Żegludze Handlowej Szwecji zaszły ostatnimi czasy zmiany, mogące mieć dla Polski znaczenie. Większość akcji najpoważniejszego towarzystwa żeglugi w Szwecji i Stockholms Rederiaktiebolaget „Svea” przeszły w ręce konsorcjum zw. „Kreugerkoncern”. Do nowego zarządu weszły między innymi: Konsul Generalny Rzeczypospolitej Polskiej Torsten Kreuger oraz inż. Georg Widell, członek zarządu Państwowego Monopoli Zapalczanego w Warszawie. Tow. „Svea” utrzymywało do tej pory dwoma niedużymi statkami stałą linię pasażerską, oraz towarową między Sztokholmem a Gdańskiem. Statki tej linii do Gdyni nie zachodziły. Obecnie, wobec ciągle wzrastającej frekwencji między Polską, a Szwecją tow. „Svea” zamierza uruchomić wielki komfortowy statek pasażerski między Sztokholmem a Gdańskiem z ewentualnym zaходом do portu Gdyni.



KRONIKA

UTWORZENIE MORSKIEGO INSTYTUTU RYBACKIEGO.

Dnia 3 b. m. odbyło się w Ministerstwie Przemysłu i Handlu zebranie organizacyjne Morskiego Instytutu Rybackiego.

Zebranie zajął p. Minister Przemysłu i Handlu inż. Eug. Kwiatkowski, stwierdzając, że kwestja rozwoju rybactwa morskiego jest nierozdzielnie związana z programem morskim Państwa i stanowi zagadnienie, którego doniosłość była dotychczas niedoceniana. Pan Minister wyraził przekonanie, że sprawy tej gałęzi życia gospodarczego zyskają w krótkim czasie zrozumienie ich ważności w całym społeczeństwie polskim i że wówczas tempo rozwoju rodzimego rybołówstwa morskiego okaże takąż szybkość jak polskiej marynarki handlowej.

Celem Instytutu jest przyczynianie się do rozwoju polskiego rybołówstwa morskiego i związanego z niem przemysłu rybnego przetwórczego oraz handlu rybami morskimi.

W skład Zarządu weszli p. p.: prof. M. Siedlecki — stały delegat R. P. do Międz. Rady do badań morza w Kopenhadze, inż. St. Łęgowski — Nacz. Wydz. Portowego w Min. P. i H., H. Pistel — Nacz. Wydz. Żeglugowego, M. Bilek — delegat rządowy w Gdyni, W. Wejers — Dyr. Oddz. B. G. K. w Gdyni. Do Komisji Rewizyjnej wybrani zostali: p. p.: Cz. Petelenz — konsultent dla spraw morskich w B. G. K., Dr. B. Bator — Radca Min. P. i H., M. Juszkiewicz — Kier. Oddz. w Min. P. i H.

Rozległe zadania, jakie ma do spełnienia Morski Instytut Rybacki dotyczą za-

ówno produkcji jakoteż przetworu i konsumpcji ryb morskich, będących artykułem pierwszej potrzeby i posiadających dzięki swym zaletom odżywczym przy względnej tanioci niezmiernie ważne znaczenie dla szerokich warstw ludności pracującej.

STATEK SZKOLNY „ISKRA” WRÓCIŁ DO GDYNI.

29 listopada o godz. 10 rano, statek szkolny marynarki wojennej zawiął do portu wojennego w Gdyni, dokąd przybył z Dunkierki. „Iskra”, jak i „Lwów”, musiała stoczyć ciężką walkę z burzliwymi wiatrami, przybyła jednak do portu macierzystego bez jakichkolwiek uszkodzeń.

Z WARSZAWSKIEGO TOWARZYSTWA ŻEGLUGI.

Na jednym z ostatnich posiedzeń Rady Ministrów w Warszawie postanowiono wykupić udziały prywatne Warszawskiego Towarzystwa Żeglugi, celem reorganizacji go, jako państwowego przedsiębiorstwa żeglugi rzecznej.

Powodem tej reorganizacji są znaczne długi Towarzystwa wobec skarbu państwa, których ściągnięcie w inny sposób naraziłoby skarb na znacznie większe straty. Upaństwowione towarzystwo przejdzie pod zarząd Ministerstwa Komunikacji i spodziewać się należy, że spowoduje to złagodzenie konkurencji kolei z drogą wodną z korzyścią dla żeglugi rzecznej i dla przemysłowego rozwoju całej Polski.

Z POLSKO-BRYTYJSKIEGO TOWARZYSTWA OKRĘTOWEGO.

Organizujące się pod powyższą nazwą towarzystwo okrętowe przejmie w najbliższym czasie 4 statki o łącznej pojemności 18.000 ton. Statki te należące poprzednio do „Ellerman's Wilson Line” noszą nazwę „Kowno”, „Kolpino”, „Smoleńsk” i „Tasso” i służą do przewozu pasażerów oraz produktów żywnościowych. Otwarcie ruchu na linii Gdynia — Le Havre — Londyn spodziewane jest w styczniu r. 1929.

RUCH PORTOWY GDYNI W LISTOPADZIE.

Naogół ruch portowy w listopadzie był słabszy, niż w miesiącach letnich, chociaż pod koniec miesiąca nieco wzmógł się.

Zawięło do portu 87 statków o łącznej ładowności 78.659 n. t. r. Przywieziono: 740 t. tomasówki, 350 ton drobnicy, 200 t. ryżu, 55 t. śledzi, 23 t. wina, 15 t. karczuku, wina i kakao.

Wyszło w ciągu miesiąca 82 statki o łącznej ładowności 76.251 n. t. r. Wywieziono: węgla eksportowego 136.968 ton, węgla statkowego 6.802,5 t., części do maszyn 88 ton (do Szanghaju) i ziarna koniczyzny oraz wyki 29 ton (do Havru), — czyli wywieziono razem 143.888 ton. — Obrót towarowy w listopadzie wyniósł 145.271 ton.

Wywieziony węgiel przeznaczony był do: Belgji 2720 ton, Danji 23.098, Finlandji 14.111, Francji 2580,5, Holandji 6.784, Litwy 2511,5, Łotwy 6.780, Norwegji 20.183, Szwecji 55.795 ton.

KOŁO HANDLU ZAMORSKIEGO W GDYNI.

W połowie listopada powstało w Gdyni Koło Handlu Zamorskiego, jako samo-

dzielna sekcja Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

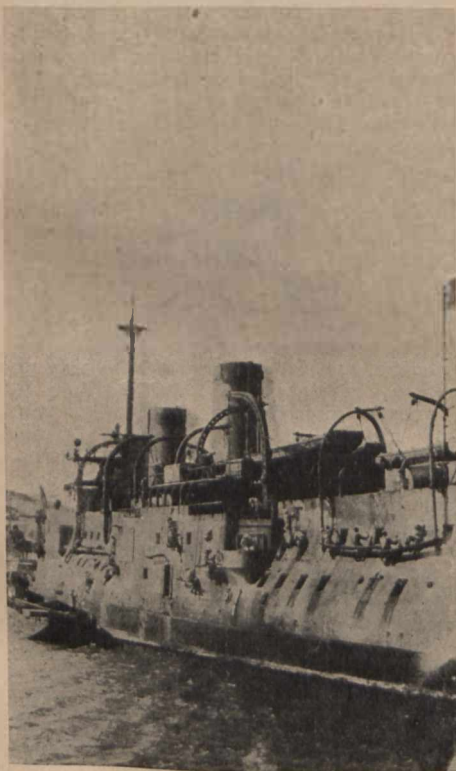
Wybrany został komitet organizacyjny i weryfikacyjny. Do Koła mogą być przyjmowane firmy: żeglugowe, maklerskie, zajmujące się ekspedycją zamorską i handlem zamorskim, oraz wszystkie firmy i osoby, których przyjęcie do Koła przyczyni się może do rozwoju handlu portowego i zamorskiego.

NIEMIECKIE SUBWENCJE DLA DROBNYCH PRZEDSIĘBIORSTW ŻEGLUGOWYCH.

Z wyasygnowanej przez rząd niemiecki na fundusz zapomóg dla drobnych przedsiębiorstw żeglugowych kwoty 3 milionów marek, 900 tysięcy zostało przeznaczony na zapomogi bezzwrotne, reszta zaś została oddana do dyspozycji trzech banków, udzielających pożyczek armatorom. W ostatnich czasach w bankach tych nagromadziła się tak wielka ilość wniosków o udzielenie pożyczki, że banki były zmuszone do wstrzymania pożyczek.

WYPADKI MORSKIE W LISTOPADZIE.

Pora jesienna należy do najbardziej niebezpiecznych i trudnych w żegludze na Bałtyku i morzu Północnym. To też w okresie miesięcy jesiennych notujemy największą ilość wypadków morskich. W r. b. pogoda była szczególnie ciężką. Przez wody północne przeciągnęło parę rozległych i głębokich niżów, które spowodowały b. silne burze. Na skutek tychże w dniu 19.XI zatonał polski parowiec „Robur II”, własność polsko-skandynawskie-



Z życia naszej marynarki wojennej. Skrobanie burt na krążowniku O. R. P. „Batoryk”.



Wolne od zajęć chwile uprzyjemniają sobie nasi marynarze żeglowaniem po zatoce Gdańskiej.

go Towarzystwa Transportowego. Załoga w liczbie 19 osób uratowała się na szalupie. Wypadek wydarzył się w zatoce Botnickiej, podczas podróży ze Skutehanin do Gdańska. W czasie mgły ze śnieżną zawięją statek trafił na mieliznę, gdzie uszkodził sobie ster. Następnie został zniesiony na skałę na której leżał od 8 godz. wieczorem 18.XI do 11 min. 30 dnia 19.XI, kiedy zatonał. Statek był ubezpieczony na pełną wartość.

Mniej więcej w tym samym czasie inny parowiec tegoż towarzystwa, „Robur III” zderzył się ze statkiem angielskim, wyszedł z przygody jednak cało, nie odnosząc większych uszkodzeń.

Statek „Warta”, własność „Żegluga Polskiej” w drodze z Afryki do Gdańska wytrzymał ciężką burzę w zatoce Biskajskiej, na skutek czego doznał pewnych uszkodzeń i zmuszony był dla reperacji zawinąć do portu Southampton.

Statek szkolny „Lwów” również w tym czasie znajdował się na morzu, jednak żadnych szkód nie doznał, z wyjątkiem straty części żagli.

PLĄCE ROBOTNIKÓW PORTOWYCH W GDYNI

Podpisana w dn. 19 listopada ostateczna umowa rozjemcza, dotycząca niedawnego strajku robotników portowych, ustala jednakowe płace dla wszystkich robotników, przewidując różne stawki, zależnie od przeładowywanego towaru. Stawki te wynoszą: Przy przeładunku węgla: zł. 1.20 za godzinę, złomu żelaznego zł. 1.32, drobnicy zł. 1.35, artykułów żrących zł. 1.40 za godzinę.

Umowę zawarto od dn. 2.11.28 na jeden rok. Podpisali ją pracodawcy z jednej i Polski Związek Transportowców z drugiej strony.

WYWÓZ CUKRU PRZEZ GDYNIĘ.

Przemysł cukrowniczy rozpoczął starania o umożliwienie wywożenia cukru przez Gdynię. Dotychczas artykuł ten wywożony był przeważnie przez Gdańsk i Szczecin.

WIZYTA P. MINISTRA KWIATKOWSKIEGO W GDYNI.

W dniu 8 grudnia p. Minister Przemysłu i Handlu odwiedził Gdynię, gdzie zapoznał się z postępami prac budowlanych w porcie.

HOTEL DLA ROBOTNIKÓW W GDYNI.

W listopadzie został otwarty w Gdyni na Grabówku hotel robotniczy im. marszałka Józefa Piłsudskiego. Hotel może pomieścić 300 osób i posiada własną kantinę, tanią kuchnię, czytelnię gazet oraz odbiornik radiowy. Niska opłata, wynosząca 4 złote tygodniowo za łóżko z pościelą oraz kawą rano i wieczór umożliwi robotnikom korzystanie z dogodności tego hotelu.

Z MARYNARKI WOJENNEJ.

Nasza marynarka wojenna rozwija się w dość szybkim, chociaż w stosunku do rzeczywistych potrzeb niewystarczającym tempie.

Ostatnio spuszczone na wodę w Caen 1.540-tonowy kontrtorpedowiec „Wicher”, który zostanie wykończony na wiosnę r. 1929; drugi okręt tegoż typu wejdzie do linii w jesieni przyszłego roku. W ciągu następnych dwóch lat wejdą do linii podwodne łodzie-stawiacze min o wyporności 980—1.250 ton: „Rys”, budowany na stoczni Chantiers de la Loire w Nantes, który wkrótce zostanie spuszczonej na wodę, „Zbik”, budowany w Caen oraz „Wilc”, budowany w Hawrze.

PIERWSZY POLSKI MORSKI JACHT HARCERSKI.

Na stoczni „Stemaryn” w Bydgoszczy buduje się odkryty kuter wycieczkowy, o pojemności około 4 ton i wymiarach: długość 7.80 mtr., szerokość 2.03 mtr., wysokość 0.79 mtr., powierzchnia żagli — 34.50 mtr.².

Jest to jacht typu „Dora”, używany powszechnie w Stanach Zjedn. Am. Póln. jako „Standard Sea-Scout Boat” dla szkolenia młodzieży w zawodzie żeglarskim.

NOWY PODRĘCZNIK MORSKI.

Nakładem Instytutu Wydawniczego Szkoły Morskiej w Tczewie został ostatnio wydany podręcznik p. t. „Astronomia żeglarska”, opracowany przez kapitana A. Ledóchowskiego. Cena podręcznika zł. 7.

PIERWSZE POLSKIE BADANIA RYBOZNAWCZE NA BAŁTYKU.

Ostatnio podjęto pracę morskich badań ryboznawczych. Do badań tych użyto dwumasztowiec „Gazda”, o pojemności 15 ton, który od kilku tygodni prowadzi badania ryboznawcze na Bałtyku.

Charakterystycznym jest, że wody, sąsiadujące z wybrzeżem polskim obejmują w tych samych celach szwedzki statek badawczy „Skagerak”.

GDYŃIA — JAFFA.

Żyd. Ag. Tel. donosi o rozpoczęciu rokowań w sprawie zaprowadzenia stałej bezpośredniej linii okrętowej Gdynia — Jaffa, celem przyczynienia się do nawiązania bliższych stosunków handlowych między Polską a Bliskim Wschodem. Pomysłowy wynik tych rokowań przyczyni się niewątpliwie do rozwoju naszych stosunków handlowych z Bliskim Wschodem t. j. z Turcją, Persją, Afganistanem i Egiptem.

NOWE NIEMIECKIE OLBRZYMY MORSKIE.

W dniu 15 sierpnia na stoczni Blohm & Voss w Hamburgu nastąpiło uroczyste spuszczenie na wodę czterośrubowego okrętu transoceanicznego „Europa”. Kolos ten liczy 46.000 ton brutto, a siła jego maszyn wynosi 100 000 HP.

W dniu 16 sierpnia spuszczonego drugi bliźniaczy kolos „Bremen”, zbudowany na stoczni Deutschen Schiff- und Maschinenbau A.-G. w Bremie.

Obydwa okręty, mogące zabierać na pokład 3200 pasażerów zamówione zostały przez Two Norddeutscher Lloyd.

Budowę rozpoczęto latem 1927 r. i na każdy z nich zużyto po 25.000 ton blach stalowych, profilów i ciężkich bloków ze stali lanej.

LITEWSKA FLOTA HANDLOWA.

W prasie warszawskiej znajdujemy wzmiankę, jakoby bawiący w Kownie znany finansista niemiecki Juliusz Barmał, który niedawno zawarł z magistratem m. Kowna umowę na koncesję budowy tramwajów elektrycznych, obecnie zaoliarował

OD ADMINISTRACJI

Jedynym i wyłącznym przedstawicielem czasopisma „Morze” na W. M. Gdańsk i Pomorze jest p. Waldemar Downarowicz. Adres przedstawicielstwa: Gdynia. — Gmach „Polskiej Agencji Morskiej”.

Administracja Ligi komunikuje, że pp. Michał Ralski, Józef Lech i Zygmunt Zundelewicz nie pracują, jako akwizytorzy, i nie mają prawa pobierać jakichkolwiek wpłat na rzecz Ligi ani „Morza”.

wał rządowi litewskiemu pomoc w budowie litewskiej floty handlowej.

W związku z tą propozycją powołano do życia Towarzystwo Floty Handlowej, na czele z generałem Żukauskasem. Barmał wszedł do Towarzystwa z kapitałem 7 milionów litów. Rząd litewski zagwarantował Towarzystwu transport 110.000 ton rocznie.

PODATEK OD BILETÓW OKRĘTOWYCH.

Rząd hiszpański nałożył na obce przedsiębiorstwa żeglugi podatek obrotowy w wysokości 50 pesetów (65 zł.) od biletu z Hiszpanii do Ameryki. Dekret królewski został przyjęty na radzie gabinetowej dn. 21 sierpnia r. b.

Jest to nowy krok w polityce morskiej tego państwa, zmierzający do poparcia własnej żeglugi, zwłaszcza na liniach, prowadzących do dawnych kolonii hiszpańskich, gdzie ruch emigracyjny jest najsilniejszy.

OCHRONA ŻYCIA LUDZKIEGO NA MORZU.

Rząd Wielkiej Brytanii zwrócił się do rządów wszystkich większych państw żeglarskich z zapytaniem, czy są one gotowe do podjęcia przerwanych na skutek wielkiej wojny prac w dziedzinie ustalenia międzynarodowych przepisów o ochronie życia ludzkiego na morzu. Jednocześnie z zapytaniem wymienione państwa otrzymały zaproszenie na konferencję, zwolywaną w tej sprawie do Londynu.

Jesienią i zimą 1913/14 roku po zatonięciu „Titanica” zwołano konferencję państw żeglarskich, która opracowała „międzynarodową umowę o ochronie życia ludzkiego na morzu”. Umowa ta została podpisana przez wszystkie państwa, które wzięły udział w konferencji, nie została jednak ratyfikowana z powodu wybuchu wojny.

FLOTA GDĄSKA MAŁEJE.

Pod banderą wolnego miasta pływają obecnie dwie różne floty: 1) 14 statków, należących do hamburskiego przedsiębiorstwa „Baltisch-Amerikanische Petroleum-Import-Ges.”, które rzadko pokazują się w Gdańsku i poza banderą nic nie mają z Gdańskiem wspólnego (chodzi tu tylko o korzystanie w razie potrzeby z przywilejów flagi gdańskiej), 2) statki kilku przedsiębiorstw żeglugi, oddawna w Gdańsku osiadłych, jak: sp. akc. „Weichsel”, „F. G. Reinhold”, „Danziger Reederei”, „Hamburg — Danzig Linie”, „Behne u. Sieg”, „Sieg u. Comp.”, których to statków niewiele już zostało, niektóre zaś z nich utrzymują się w dawnej roli jedynie dzięki maklerstwu i innym interesom kupieckim. Statki te, zdolne do pływania po morzu i należące do Gdańszczan liczą 44 jednostki o pojemności 4.405 netto ton. rej., nie dochodząc nawet do 7 tys. ton brutto. Jeszcze przed paru laty miała flota gdańska pokaźniejsze rozmiary i w r. 1924 liczyła 38 statków morskich o pojemności ogólnej 29.000 t. brutto. W ostatnich latach większe parowce zostały sprzedane, a w posiadaniu Gdańsk zostały statki turystyczne, lichtugi, holowniki i inne małe statki, odbywające służbę w porcie na martwej Wiśle i wybrzeżu. Okazuje się, że niema w Gdańsku armatorów, którzyby mieli ochotę i środki do handlu morskiego na własnych statkach i własna żegluga wolnego miasta nie odgrywa już żadnej roli nawet na Bałtyku, nie mówiąc o nawigacji na dalszą morze.

Upadek żeglugi gdańskiej odbija w sposób jaskrawy od ogromnego wzrostu obrotów towarowych i ruchu obcych okrętów w porcie tamtejszym.

JUGOSŁAWJA TWORZY WŁASNĄ LINIĘ DO AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

Dwa duże jugosłowiańskie towarzystwa okrętowe „Atlaska” i „Jugoslovenska” połączyły się ostatnio w jedno towarzystwo p. n. Jugoslovenski Lloyd, Sp. Akc. Nowa Spółka posiada 25 parowców o 205.000 ton. Poczynając od stycznia, towarzystwo to będzie utrzymywało stałą i regularną komunikację pasażersko-towarową z Trjestu do portów Ameryki Południowej.

UPADEK PORTU W SZCZECINIE.

Już od dłuższego czasu omawiana jest w Niemczech sprawa portu w Szczecinie, który rzeczywiście ogromnie obecnie podupadł. Obróty zmniejszyły się w zastraszający sposób. Konkurencja Gdyni, która jak niedawno jeszcze głosili Niemcy miała zagrażać Gdańskowi, zupełnie mu nie zaszkodziła, stała się jednak bardzo groźna dla portu w Szczecinie. Celem zapobieżenia dalszemu upadkowi portu, rozwinięto ogromną propagandę i to ze względów nietylko gospodarczych co politycznych, podkreślając na każdym miejscu polityczną stronę tego zagadnienia. Oprócz propagandy opracowano jednak szczegółowy plan akcji zapobiegawczej, który zawiera następujące zasadnicze punkty:

1. Przyznanie ulgowej taryfy kolejowej towarom masowym (ruda), kierowanym na Szczecin.
2. Wykończenie rozbudowy stacji kolejowej (kolej obwodowa).
3. Budowa nowego dworca kolejowego.
4. Regulacja Odry.
5. Rewizja stawek portowych oraz
6. Racjonalizacja urządzeń portowych.

KSIAŻKI I CZASOPISMA NADEŚLANE.

Młody pisarz-marynista, *Tadeusz Dębicki*, którego oba pierwsze utwory: „Z dziennika marynarza” i „Moieni Nzadi” przyjęte były przez krytykę i publiczność bardzo przychylnie, napisał nową

„opowieść morską” p. t. „Od brzegu do brzegu”. (Nakł. Gebethnera i Wolffa. Cena zł. 5).

W osobie *Bolesława Szczepkowskiego*, autora powieści p. t. „Niedźwiedź”, która ukazała się właśnie na półkach księgarskich, literatura piękna zyskuje nowy, dzielny talent epicki. (Nakł. Gebethnera i Wolffa. Cena zł. 7.50).

„Przegląd Morski”. — Toruń. — Grudzień 1928. Nr. 1. — Rok I. — Wydawnictwo Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. — Z żywym zadowoleniem witamy to wydawnictwo, poświęcone sprawom fachowym marynarki wojennej i życzymy mu pełni powodzenia.

„Flota Narodowa”. — Nr. 1. — Grudzień 1928 — Warszawa. — Ukazał się numer pierwszy nowego czasopisma „Flota Narodowa”. Papier bardzo dobry. Piśmo, jak głosi nagłówek, jest organem Komitetu Floty Narodowej (?).

KONKURS.

Lwowski Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej ogłasza niniejszem konkurs na następujące stypendja:

1) jedno stypendjum im. Izby Handlowej i Przemysłowej we Lwowie w kwocie zł. 1.080.

2) jedno stypendjum im. Ks. Andrzejostwa Lubomirskich w kwocie zł. 900.

3) jedno stypendjum im. Lwowskiego Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej w kwocie zł. 1.080.

O stypendja te mogą się ubiegać w roku szkolnym 1928/29, niezamożni uczniowie i wychowankowie polskich szkół marynarskich, narodowości polskiej, pochodzący z województwa lwowskiego, i wykazujący się conajmniej dobrym postępem w naukach i wzorowym zachowaniem się.

Stypendja te mogą być przyznane w całości, lub też częściowo jako zasilki na cele naukowe i będą wypłacane w ratach. Wrazie pogorszenia się stypendy-



Z życia Oddziału L. M. i R. w Złoczowie. Wycieczka do Podhorzec na tle kaplicy zamkowej Sobieskiego.

sty w naukach, lub złej opinii, stypendjum zostanie cofnięte.

Ubiegający się o stypendja, względnie zasilki winni wnieść podania zaopatrzone w zaświadczenia: niezamożności, przynależności do województwa lwowskiego, studjów w jednej ze szkół morskich i o postępach w naukach pod adresem: Zarząd Lwowskiego Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej — Lwów, ul. Czarnckiego 18. Województwo.

We Lwowie, dnia 28 listopada 1928.

Za Zarząd:

Prezes:

(—) *Dr. Stanisław Niemczycki.*

Sekretarz:

(—) *Wilhelm Todt.*

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i R. Z.

LIGA I JEJ PRACE W GRUDNIU R. UB.

Wzrastająca niemal z każdym miesiącem liczba oddziałów i członków Ligi wykazała potrzebę wyszukania nowych form organizacyjno-administracyjnych, któreby ułatwiły działanie placówek Ligi i nadały im większą sprężystość. W tym celu przystąpiono do łączenia oddziałów, znajdujących się na danym terenie, w okręgi, mające za zadanie podnieść życia organizacyjnego i jego regulowanie.

Z istniejących — Śląski Okręg Ligi, jednoczący 21 oddziałów — stał się już wybitnie propagandowym ośrodkiem ideałów Ligi nietylko na terenie swoim bo i na wybrzeżu, gdzie dał się poznać z licznych wycieczek i wystąpień. Późno może, lecz z przyczyn, których dość długo usunąć nie można było, powstał w ub. miesiącu Okręg Stołeczny L. M. i R., którego terenem działalności jest m. st. Warszawa i wszystkie podmiejskie miejscowości. Okręg skupia dziś narazie 13 oddziałów, z których 7 znajduje się w samym mieście, reszta na

provincji. Rada Okręgu ukonstytuowała się bez ograniczenia ilości mandatów, przyjmując za zasadę delegację przedstawicieli wszystkich oddziałów Okręgu, według norm, obowiązujących na Walny Zjazd Delegatów. Do prezydium Rady wybrano p. p.: Stanisława Laskowieckiego z oddz. P. K. O. jako prezesa, J. Bocheńskiego z oddz. M. P. i H. jako wiceprezesa i Z. Andrzejewskiego z oddz. Im. Jana z Kolna jako sekretarza. Do Zarządu powołano p. p.: Dr. G. Załęckiego jako prezesa, Niedzielskiego jako wiceprezesa, Sukiennickiego jako sekretarza, Szczyt-Niemirowicza jako skarbnika, i jako członków: doktorową Makowską, Lewensteina, Kamińskiego, Światłowicza, Szyrowskiego i Jacynę.

Widomy ten rozrost Ligi i fakt, że sprawa morska w Polsce po przejściu swych smutnych okresów zupełnej obojętności społeczeństwa i braku zainteresowania wstępuje na drogi nowe, rozwoju najzu-

pełniej pomyslnego, przypada na okres dziesięciolecia istnienia Ligi, jest niejako wykładnikiem, że praca dla morza nie poszła na marne. Liga, czcząc swą dziesiątą rocznicę powstania, urządziła w dniu 7 grudnia z. r. koncert-raut w salach Rady Miejskiej, na którym spotkało się liczne grono sympatyków naszej idei, by w miłym nastroju spędzić kilka godzin. Przemówienia Prezesa Zarządu Głównego p. Kazimierza Głuchowskiego i Dyrektora Adama Uziembło podniosły, iż w społeczeństwie myśl morska dojrzeła szybko i daje wyniki realne.

Dla większego jeszcze usprawnienia prac propagandowych stworzono przy Zarządzie Głównym specjalny referat prasowy, którego zadaniem jest stałe informowanie opinii publicznej za pośrednictwem prasy i wydawnictw o życiu, pracach i działalności Ligi oraz o potrzebach sprawy morskiej w Polsce.

Masowe zapisywanie się na członków Ligi, nie tylko mieszkańców miast, lecz i wsi, gdzie najczęstszym wypadkiem jest zapisanie się całej gminy, a nawet całych powiatów (np. powiat Tarnobrzelski), zapisujących do Ligi wszystkie swoje gminy — jest wskaźnikiem niechybnym, że Liga Morska i Rzeczna w niedługim już zapewne czasie będzie zajmowała w życiu społeczno-państwowym jedno z pierwszych miejsc. Program jej będzie niewątpliwie wykładnikiem dążeń i myśli całego narodu w sprawach morza. Z. A.

PRACA DLA GDYNI.

Rozwijając się w szybkim tempie Gdynia, dzięki wydatnej pomocy czynników rządowych, nie może jednak oprzeć się na tej pomocy wyłącznie. Praca dla Gdyni — winna być hasłem całego społeczeństwa. Gdynia musi reprezentować kulturę polską nad morzem, musi posiadać pomniki, kolumny i urządzenia, które będą mówiły o dziejach naszego narodu i o jego dążeniu do ekspansji. Zarząd Główny zwraca się z usilną prośbą do wszystkich Oddziałów, by podjęły starania i przygotowały odpowiednie plany, mające na celu upiększenie naszego grodu portowego.

SCHRONISKO NA WYBRZEŻU.

Sprawa budowy schroniska na wybrzeżu staje się z roku na rok coraz aktualniejszą. Gdynię odwiedzają wycieczki, składające się już nie z dziesiątków i setek uczestników, lecz tysięcy, i przewidywać należy, że lato bieżącego roku pełniejsze jeszcze będzie w wycieczki, niż lata ubiegłe, przeto sprawę budowy schroniska należy załatwić w czasie jaknajkrótszym.

W tym celu powołana zostanie do życia spółdzielnia, której członkami zostaną Oddziały L. M. i R. Odpowiednio do zadeklarowanych udziałów otrzymają Oddziały określoną ilość miejsc w Zarządzie lub Radzie spółdzielni. Projekt statutu spółdzielni rozesłany zostanie Oddziałom w niedługim czasie.

LOTERJA.

Rozrost naszego Stowarzyszenia wymaga coraz większych środków, a coraz rosnąca potrzeba wyzyskania dostępu do morza domaga się wzmoczonej propagandy. W tych warunkach przedsięwzięcie w większym stylu, jakim jest loteria L. M. i R., stało się koniecznością bezwątkową, a od powodzenia jego zależy bardzo wiele. Zarząd Główny zwraca się do wszystkich oddziałów z gorącą i usilną prośbą o poparcie wszelkimi rozporządzalnymi siłami pierwszej loterii L. M. i R.

WYCINKI PRASOWE.

W związku z utworzeniem specjalnego referatu prasowego przy Zarządzie Głównym L. M. i R., prosimy wszystkie Oddziały o skrupulatne przeglądanie miejscowej prasy i o nadsyłanie pod adresem Zarządu Głównego, Referat Prasowy, wszystkich wyciętych wzmianek i artykułów dotyczących życia Organizacji i wogóle spraw Ligi.

NOWE ODDZIAŁY.

Zarząd Główny zatwierdził w myśl art. 29 statutu Ligi następujące Oddziały: 1) w Zielonce — gdzie do Komitetu Organizacyjnego weszli pp.: J. Wasilewska, J. Woroniecka, J. Kamiński, Z. Albrechtowa i M. Bielecka i 2) w Rzgowie — gdzie Komitet Organizacyjny ukonstytuował się w osobach pp.: K. Urbańskiego, K. Stachowicza i S. Nykla.

PLYWBA WACHLARZEM WISŁY.

Celem skoordynowania wycieczek biegiem Wisły i jej dopływami na morze, oraz uczynienia z nich wielkiej manifestacji wodnej, któraby poruszyła całe społeczeństwo, cały kraj — od Karpat po morze, od Warty po Prypeć, Liga projektuje w początkach lipca b. r. wyruszenie flotyl statków Ligi Morskiej i Rzecznej, zdążających ku morzu. Zgrupowanie wszystkich uczestników do wspólnego startu odbyłoby się w Toruniu, Świeciu lub Grudziądzu, skąd wyruszyłyby statki na bieg konkursowy o nagrodę. Szczegółowe wyjaśnienia podają okólniki Zarządu Głównego Nr. 27/II i 1/III.

Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW.

Poznań. W uzupełnieniu notatki w poprzednim numerze „Morza” zaznaczamy, że Prezesem Oddziału Poznańskiego Ligi M. i R. wybrany został p. Mecenasa Stanisław Sławski.

Włocławek. W dniu 28.XI ub. r. odbyło się Walne Zebranie członków tutejszego Oddziału. Ze sprawozdań ustępującego Zarządu wynika, że Oddział finansowo stoi dość mocno i gospodarka jego dała wyniki realne. Po udzieleniu absolutorjum dotychczasowemu Zarządo-

wi i wyrażeniu podziękowania Prezesowi Oddziału p. K. Kryńskiemu wybrano nowe władze Oddziału: do Zarządu weszli pp.: Dyr. Kryński Leon, Sędzia Kalinowski Paweł, Dyr. Błędowski Zygmunt, Rejent Moldenhawer Józef i p. Bojańczyk Jerzy. Do Komisji Rewizyjnej powołani zostali: Dyr. Cybulski Kazimierz, Dyr. Stein Alfons i Majczyński Piotr.

Bydgoszcz. W dniu 11 b. m. odbędzie się w Bydgoskim Oddziale L. M. i R. nadzwyczajne Walne Zebranie.

Skarżysko. Tutejszy Oddział L. M. i R. wysłał w dniu 29 ub. m., jako upominek dla załogi O. R. P. „Jaskółka” pafeton i 10 płyt.

Złoczów. W miesiącu październiku ub. r. urządził Oddział L. M. i R. w Złoczowie wieczór uroczysty z wyświetleniami filmów propagandowych i produkcjami orkiestry.

OBJAZDY.

Prezes Zarządu Głównego L. M. i R. p. Konsul Kazimierz Głuchowski wizytował w ostatnich tygodniach Oddziały w Poznaniu i w Gdyni.

Dyrektor p. A. Uziębło dokonał lustracji Oddziałów w Bydgoszczy, Grudziądzu, Toruniu i Łodzi.

W Y K A Z W P Ł Y W Ó W

NA BUDOWĘ POMNIKA ZJEDNOCZENIA ZIEM POLSKICH W GDYNI
OD DNIA 20.X DO DNIA 18.XII 1928 R.

IMIE I NAZWISKO	Suma w złotych
Stan poprzedni	28.509.55
Bank Dyskontowy w Warszawie	5.000.—
P. Paweł Heilperin w Warszawie	1.000.—
Firma „Stradom” w Warszawie	3.000.—
Zakłady „Solvay” w Polsce, T. Z. O. P. w Warszawie	6.000.—
Bank Zachodni w Warszawie	2.000.—
P. Andrzej Rotwand w Warszawie	1.000.—
Tomaszowska Fabryka Sztucznego Jedwabiu	6.000.—
Sp. Akc. „Steinhagen, Wehr i S-ka”, fabr. papieru w Myszkwowie	3.000.—
P. D. M. Szereszewski w Warszawie	2.000.—
Bank Handlowy w Warszawie	5.000.—
Urzednicy Polsk. Kopalni Skarbowych „Skarboferm” w Królewskiej Hucie „Stradom” Warszawa	4.025.45
Syndykat Polsk. Hut. Żelazn	1.000.—
Bank Związku Spółek Zarobkowych, Sp. Akc. Oddz. w Warszawie	3.000.—
„Haberbusch i Schiele” w Warszawie	1.000.—
P. I. Stefański we Lwowie	30.—
Urzednicy Państwowego Instytutu Eksportowego	194.—
Związek Polskich Eksporterów Trzody i Bydła	1.000.—
Powszechny Bank Związkowy w Polsce, Sp. Akc	5.000.—
Bank Gospodarstwa Krajowego, Oddz. w Katowicach	43.—
Tow. Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza	3.000.—
Biuro Tow. Huta „Bankowa” w Warszawie	5.000.—
Bank Zemianki w Warszawie	2.000.—
P. Maciej Rogowski w Warszawie	1.000.—
P. Dr. Paweł Minkowski w Warszawie	1.000.—
Tow. Fabryk „Portland Cementu” Wysoka, Sp. Akc w Warszawie	3.000.—
Rada Zakładowa F-my Górnośląskie Zjednoczone Huty „Królewska i Laura” w Katowicach	670.—
Urzednicy Sekretariatu Ministerstwa Przemysłu i Handlu	100.—
Pan Zygmunt Dziewanowski w Warszawie	100.—
Towarzystwo Zawiercie Sp. Akc. w Warszawie	2.000.—
Pan Stanisław Wartalski w Warszawie	50.—
Pan A. Chelmoński w Warszawie	100.—
Zrzeszenie Producentów Drodziny w Warszawie	3.000.—
Warszawskie Tow. Kopalń Węgla i Zakładów Hutniczych w Warszawie	3.000.—
Pan Andrzej Wierzbicki w Warszawie	179.50
Firma Ludwik Spiess i Syn Sp. Akc. w Warszawie	1.000.—
Pan Adolf Strassman w Warszawie	1.000.—
Przemysł Superfosfatowy Zw. Zap. w Warszawie	1.000.—
F. Oppman i H. Kozłowski Inż. kom. w Warszawie	500.—
R a z e m	108.501.50



PIONIER KOŁONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOŁONIALNYCH

BOJOWNICY IDEI, CZY DEZERTERZY?

Jako jedno z pierwszych pytań, nasuwających się przy ustalaniu naszego programu polityki emigracyjnej, pytań oczekujących odpowiedzi wyraźnej i jasnej — jest: za kogo mamy uważać naszego emigranta, opuszczającego kraj, czy za bojownika idei mocarstwowej potęgi narodu i państwa, czy za dezertera.

Od tego bowiem, jaka padnie na to pytanie odpowiedź, zależy z jednej strony, jaką rolę przypisać możemy tym tysiącom i milionom, idącym w świat szeroki, z drugiej strony, jak się ma do nich ustosunkować zorganizowane społeczeństwo, a przede wszystkim aparat państwowy, w pierwszej mierze zaś te jego organy, które zagadnieniem powyższym z obowiązku i przydziału się zajmują.

Czyż jednak wogóle w jedenasty rok niepodległości, zdobytej tyłu ofiarami, czyż w momencie, kiedy mamy własne państwo, a przeto mieć powinniśmy, jako sprawdzian naszej polityki, własną rację stanu, czyż w chwili, kiedy dla jednostki, świadomej swych czynów, dezercja z pod sztandaru nie może być żadną miarą poczytywana za postępek godny obywatela, a za nieświadomych i maluczkich duchem powinno myśleć państwo, wogóle należy jeszcze stawiać powyższe pytanie?

Niestety tak.

Bo jeśli stosunek obywatela do państwa i narodu, o ile idzie o tych, co w granicach Rzeczypospolitej zamieszkują, poczyną już znajdować swe zasadnicze ramy w oparciu o wzajemność praw i obowiązków, jeśli interesy obywatela krajowego podporządkowywać się jednakże

muszą interesowi państwa i narodu, to w odniesieniu do emigracji ta zasada nie została jeszcze przeprowadzona, ani w teorii, ani w praktyce. Co więcej — w chwili, kiedy się rozważa pewne możliwości osadniczo-emigracyjne, to jako moment zasadniczy wysuwa się nie polską rację stanu z uwzględnieniem w miarę możliwości interesu obywatela, ale stawia się na pierwszym planie zasadę uszczęśliwienia zresztą problematycznego jednostki, wynoszącej się z Polski, aby sobie byt i egzystencję poprawić. Co z tego będzie miało państwo i naród, to jeśli wogóle jest troską odnośnych ideologów, to troską na bardzo daleki odsuniętą plan.

A równocześnie jeszcze występuje się z wnioskami, by państwo ten typ emigranta, który można określić jedynie jako ciurę i dezertera, subsydjowało, aby mu pomagało, aby swoim kosztem wynagradzało jego dezercję, by społeczeństwo ze swej strony wyciągało również pomocną dłoń do niego.

Czyż trzeba udowadniać, że jest to z punktu widzenia interesu ogólnego, z punktu widzenia polskiej racji stanu absurd i rzecz szkodziwa.

Czyż jest do pomyślenia, by państwo, które swego przyszłego obrońcę, żołnierza, nawet i w czasie pokoju karmi i ubiera, czyniło to w stosunku do dezertera?

Nie! I słusznie nie!

Ta sama zasada powinna być przyjęta w stosunku do emigranta. Jeśli emigrant opuszcza kraj, w którym mu ciasno i ciężko, by hen, gdzie go nie ślepy los, ale przewodnia idea i celowa myśl polityczna

poliska skieruje być od początku do końca bojownikiem i szermierzem idei i interesów państwa i narodu, to tak, jak żołnierza w kraju, należy go wspomóc, by tę swoją rolę spełnić mógł jaknajkorzystniej dla narodu a jaknajlepiej dla siebie. Do takiego emigranta można nawet pieniądze publicznych dołożyć, takim należy się opiekować, o takiego należy dbać. Skoro jednak emigrant opuszcza kraj, by uciec z pod sztandaru Mocarstwowej Polski, a jedyną troską jego jest swoją własną upiec pieczeń, to czyż można go inaczej traktować, jak dezertera?

Tylko wtedy będziemy też mogli czegoś od emigranta oczekiwać, będziemy mogli nań liczyć, będziemy się mogli o niego opierać.

Żołnierzy nam potrzeba świadomych swej roli, a nie ciurów.

Czas więc zerwać z dotychczasowymi metodami.

Należy przed społeczeństwem stanąć z takim programem naszej polityki emigracyjnej, by dojrzały, pełen świadomości obywatel mógł sobie sam w nim obrać rolę do spełnienia, jaka przystała szermierzowi sprawy, bojownikowi idei, by zaś masy może jeszcze ciemne móc kierować przy pomocy środków, jakimi nasz aparat państwowy rozporządza, na takie posterunki, gdzie emigrant może nawet nieświadomie będzie pełnił szczytną rolę żołnierza, a nie uciekiniera.

Tysiące, setki tysięcy i miliony naszych emigrantów należy zamieścić w armję Mocarstwowej Polski.

Chcemy w nich widzieć bojowników sprawy, a nie dezertersów.

K. GŁUCHOWSKI

KSIĄŻKA NA CZASIE

Antoni Dębczyński. Dwa lata w Kongo. Warszawa 1928. Dom Książki Polskiej.

Już oddawna nie ukazała się książka tak na czasie, jak te „Dwa lata w Kongo”.

W chwili, kiedyśmy przełamali ciasne opłotki własnego podwórka i wyszli w świat już nie jako żebracy, uciekający od nędzy, ale jako świadomi celu pionierzy, kiedy idea kolonialna, zrazu pielegnowana wśród garstki zapaleńców w jednorocznym triumfalnym pochodzie zdobyła sobie uznanie całego społeczeństwa — w tej chwili zjawia się w druku wspomnienie dwóch lat, spędzonych w tych warunkach, jakie czekają narazie wszystkich bojowców tej polskiej kolonialnej idei.

„I dlatego może książka ta przyda się w niedalekiej przyszłości budowniczym kolonialnej domeny naszego państwa”... — kończy autor przedmowę.

A my mu odpowiemy: i przyda się napewno!

Przyda się, bo z każdej strony bije prawda przeżytych faktów.

Przyda się, bo obserwacje są bystre i trzeźwe, bo niema tam egzotycznej blagi, „pour epater le bourgeois”, a jest życie, życie codzienne człowieka, który nie jechał dla przyjemności i nie pisał... powieści.

Przyda się, bo nasi pionierzy angolscy, i ci, co już kilka dni temu wyjechali, i ci, co wślad za nimi wkrótce wyruszą, żyć będą niemal w analogicznych warunkach geograficznych, obracać się będą wśród takich samych murzynów i ich kacyków, i może odpoczywać będą na wybrzeżach tej samej Kasai, nad którą autor bezskutecznie czatował na starego rozbójnika-krokodyla.

„Moje „Dwa lata w Kongo” mają na celu zaprowadzić czytelnika nad wielkie zlewisko Kasai i Sankuru, aby odsonić przed nim prawdziwe oblicze tego kraju, bez szminki turystycznego zachwyty, oblicze codzienne, które widzieć jest danem tylko koloniście, żyjącemu miesiące i lata w bezpośrednim kontakcie z rzeczywistością”...

Możemy powinszować autorowi, że cel, jaki sobie w powyższych słowach zakreślił, osiągnął całkowicie; że zamiar swój wykonał sumiennie, a podał go czytelnikom zajmująco.

W sześć rozdziałów ujęte są te wspomnienia.

Pierwszy, to wstęp, opis podróży. Nie mówi jeszcze nic o Kongu, o osadnictwie, o życiu tropikalnym — prawie nie należy do istoty książki. A jednak właśnie o tym wstępie nasuwają mi się specjalne uwagi.

Tak się złożyło, że przed laty spędziłem kilka miesięcy na Teneriffie. Tu jej poświęcono trzy strony — wynik jednodniowego pobytu podczas postoju okrętu w porcie.

Porównanie własnych spostrzeżeń z tą krótką syntezą jest dla mnie probierzem wartości innych rozdziałów. I na zasadzie doświadczenia z przyjemnością stwierdzam, że Teneriffa p. Dębczyńskiego jest ta sama, jaka się zachowała w moich wspomnieniach, że, choć w tak krótkim czasie, zobaczył tam wiele i zrozumiał dobrze. Ten właśnie ustęp natchnął mnie zupełnym zaufaniem do stron dalszych.

Czy zatem opowiada autor bez przechwalek, jak uciekał przed mrówkami, jak mordował węża intruza, czy opisuje swych trażarzy, jak wykopali psa zdechłego i

zjedli, czy wreszcie przenosi nas na leniwe wody w pogoni za hippopotamem — wierzymy mu bez zastrzeżeń, tak nam te przygody podaje życiowo, naturalnie.

I wierzymy mu także, kiedy nam mówi o tropikalnej wilgoci, o śpiączce i febrze, o obyczajach tubylców, o stosunku ich do Europejczyka i... Europejczyka do nich. Czytamy te rozdziały z takim zajęciem, z jakim się oddawna podróżniczej książki nie czytało — a jednocześnie uczymy się wiele, i łatwo, i uczymy się dobrze.

Autor — jakby wynikało z pomiędzy wierszy — nie był sam kolonistą. Był może inspektorem robót plantacyjnych, może kierownikiem eksploatacji w swoim okręgu i ramienia większego przedsięwzię-

stwa. Miał środki cudze i cudze doświadczenie do dyspozycji.

Dlatego dla naszych pionierów książka ta nie będzie zupełna.

Brak tam dla nich pierwszej organizacji farmy, oczekiwania na pierwszy zbiór, i, co najważniejsze, tych pierwszych prób handlowych, nim się utrże koleiny stałego zbytu produkcji.

To pole zostało dla nich.

Nie wątpimy, że, opierając się na książce p. Dębczyńskiego, jako podręcznym vademecum, tę część brakującą uzupełnią własnym doświadczeniem i podadzą ją nam dla ułatwienia pracy swym następcom.

ANDRZEJ ZIEMIĘCKI



Niagara Afryki Południowej, wspaniały wodospad Tsitsa, wysokości 115 m pod Umfata w Pondoland (Colonja Cap).

O ISTOCIE PRZEDSIĘBIORSTW KOLONIALNYCH

Polska ma niewątpliwe prawo do własnych kolonij. Nie tu miejsce prawo to uzasadniać. Fakt, że mamy prawa, które prędzej, niż wielu spodziewa się, mogą być urzeczywistnione, nie zwalnia nas od obowiązku przygotowania aparatu, który: a) pozwoli nam prawa nasze urzeczywistnić, b) pozwoli nam prawo do naszych kolonij utrzymać i zabezpieczyć w należyty sposób korzyści dla polskiego gospodarstwa narodowego oraz opierających się o nie organizacji społecznych.

Kazimierz Głuchowski, jeden z przodujących pionierów polskiej ideologii kolonialnej, nie bez słuszności zaznaczył niedawno, że gdyby Polska dziś otrzymała np. mandat kolonialny, to fakt ten stałby się dla nas źródłem poważnych — choć, oczywiście, przejściowych — kłopotów.

Kłopot ten wyrósłby niewątpliwie na tle braku odpowiedniego przygotowania organizacyjnego. Choć bezsporną prawdą jest, że kolonie są dla Polski z każdym dniem coraz to niezbędniejsze, to niemniej prawdą jest, że jesteśmy do stworzenia i poprowadzenia tych kolonij zupełnie nieprzygotowani. Będzie to pogląd mocno optymistyczny, jeśli powiemy, że jesteśmy u progu tych przygotowań. Będziemy bliżsi prawdy, jeśli obecną fazę polskiej pracy kolonialnej określimy jako fazę propagandy społecznej na rzecz kolonij, oraz jako okres propagandy na rzecz racjonalizacji przyszłej, konkretnej pracy nad budową polskiej organizacji kolonialnej.

Jednym z zasadniczych problemów tej przyszłej organizacji kolonialnej są niewątpliwie przedsiębiorstwa kolonialne. Na ten temat pragnąłbym podzielić się w pierwszej linii kilkoma uwagami.

Jaka jest istota przedsiębiorstw wogóle, a przedsiębiorstw kolonialnych specjalnie?

Przedsiębiorstwem nazywamy organizację, której reprezentant pracuje w kierunku osiągnięcia zysku poprzez wszelkiego typu obroty na rynku gospodarczym.

Każde przedsiębiorstwo jest gospodarstwem, nie każde jednak gospodar-

stwo jest przedsiębiorstwem. I tak, np. wszystkie gospodarstwa samostarczalne, gospodarujące bez rynku lub poza rynkiem ekonomicznym nie są przedsiębiorstwami. Przedsiębiorstwo jest z istoty swej związane z rynkiem i to choćby najmniejszym. Jest to ważny moment, do którego jeszcze nieraz w rozważaniach naszych wrócimy.

Znając już naturę przedsiębiorstwa, zastanówmy się obecnie nad istotą przedsiębiorstwa kolonialnego. Termin „przedsiębiorstwo kolonialne” ma znaczeń wiele. Wynika to stąd, że pojęcie to kształtowało się w ciągu wieków i w rozmaitych fazach miało rozmaite znaczenie.

W okresie „odkryć” urobiło się pojęcie przedsiębiorstwa kolonialnego, jako organizacji obliczonej na zysk, a ciągnącej swe zyski z obrotu towarami kolonialnymi. Za towary kolonialne uważano w pierwszej linii wytwory roślinne pasa tropikalnego lub też subtropikalnego. Pieprz, goździki, cynamon, wanilia, gałka muszkatułowa — oto reprezentanci pierwszych towarów kolonialnych.

Zachodzi pytanie, dlaczego towary te nazwano kolonialnymi. Pytanie to jest tem bardziej ważne, że ani gałka muszkatułowa, ani pieprz, ani też inne t. zw. towary kolonialne nie zaliczają „kolonialności” swojej do cech przyrodniczych. Jeśli cecha ta nie jest przyrodniczą, może więc ona być tylko społeczną. I jest też tak istotnie. Wspomniane towary określono jako kolonialne z chwilą, gdy gros tych towarów zaczęło na zachodnio-europejski rynek przybywać z kolonij politycznych państw zachodnio-europejskich. Początkowo z kolonij sprowadzano prawie że wyłącznie towary rolnicze w Europie nieprodukowane. Stąd pochodzi ten fakt, że towary kolonialne w pierwszej fazie zamorskiej kolonialnej polityki białego Zachodu obejmowały tylko produkty dla Europy obce, egzotyczne. W dalszych fazach rozwojowych handel kolonialny objął szereg i takich produktów, które w Europie mogły być produkowane lub też były nawet produkowane. Dziś towarem kolonialnym jest i bawełna, która nawet w „okresie przedodkryciowym” była w Europie znana i na Bał-

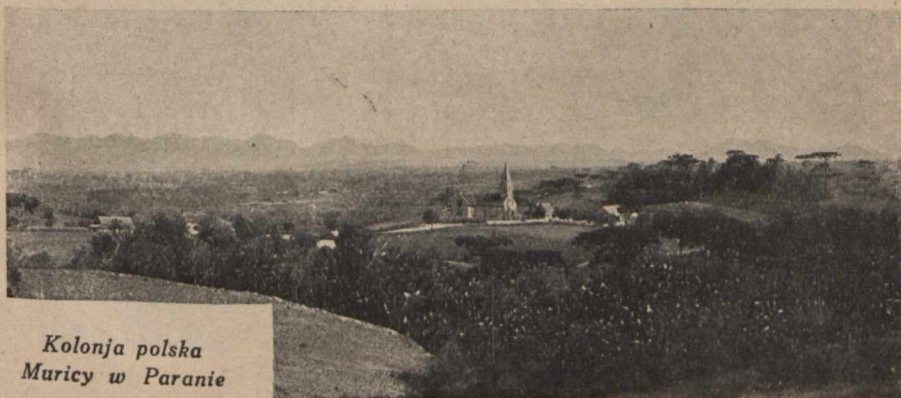
kanach produkowana, dalej wełna, skóry, miedź, złoto, srebro i t. d.

Towar kolonialny jest więc towarem, pochodzącym z terenu jakiegokolwiek politycznej kolonji białej — w znaczeniu kolonji staro- lub też nowoeuropejskiej.

Przedsiębiorstwa kolonialne pierwszych faz ekspansji zamorskiej Europy były organizowane zasadniczo dla pokrycia zapotrzebowania towarowego Europy do końca XV w., mocno ściśniętej w handlu zamorskim przez świat muzułmański. Polityka kolonialna Europy była więc tylko wyrazem pragnienia wyzwolenia się z pod supremacji handlowej świata muzułmańskiego, który handlowo umiał zorganizować i podporządkować sobie nie tylko znaczną część Afryki i bliskiego wschodu azjatyckiego, ale też i daleki wschód z Indjami i Chinami. Zachód Europy, który drogą opłacał towary afrykańskiego i azjatyckiego pochodzenia szukał dróg, skracających łańcuch pośrednictwa. Kolumb szukał drogi do Indyj. Portugalczycy, którzy zdobyli się na objechanie Afryki, również szukali drogi do Indyj. Wszystkie te wyniki zrodzone były z głodu towarowego i z głodu zysków handlowych.

Obok pojęcia przedsiębiorstwa kolonialnego jako przedsiębiorstwa handlu towarami kolonialnymi urobiło się na Zachodzie Europy również i pojęcie przedsiębiorstwa kolonialnego produkcyjnego. Stało to się na skutek tego, że handlowe przedsiębiorstwa kolonialne niezawsze znajdowały choćby jakikolwiek rynek lub odpowiednio zaopatrzonego rynek kolonialny. Nie znajdując rynek, lub też z jakichkolwiek względów nie mogąc liczyć na rynek kolonialny, przedsiębiorcy kolonialni przeszli do metod rabunku. Ta ostatnia metoda dawała korzyści tylko doraźne i to niezawsze wystarczające, t. j. niezawsze opłacające koszty ekspedycji. Na skutek tego przedsiębiorcy kolonialni przechodzili do metod podatków w naturze, stwarzając sobie na pewnych terenach w ten sposób surrogat rynku. Ta forma przetrwała na niektórych terenach poprzez wiek XIX nawet do dni dzisiejszych. (Vide HOLLenderskie Indje do lat osmdziesiątych oraz współczesne nawet Kongo Belgijskie). Obok tych form coraz to częściej, od XVI wieku począwszy, widzimy stosowanie przenajrozmaitszych metod produkcji. Produkcja ta organizowana jest w kolonjach przez przedsiębiorstwa kolonialne europejskie w 2 kierunkach: a) w kierunku produkcji rolnej, oraz b) górniczej.

Aż po koniec XVIII w. obserwujemy ciekawe zjawisko, a mianowicie zjawisko organizowania przez Europę przedsiębiorstw kolonialnych zasadniczo pod kątem widzenia surowcowych lub conajwyżej półsurowcowych zapotrzebowań rynku europejskiego, który ze swej strony okazywał tendencję do płacenia kolonjom fabrykatami.



Kolonja polska
Muricy w Paranie

XIX wiek reprezentuje poważny przełom ekonomiczny w stosunku do kolonij. Europa zaczyna masowo inwestować kapitały w przedsiębiorstwa, pracujące w kolonjach nie na rynek wyłącznie europejski oraz przedsiębiorstwa, wychodzące poza ramy produkcji swej na rynek europejski. Charakterystyczna staje się w XVI w. prywatna ekspansja europejska, bankowa, również na pokrycie głodu towarowego Europy nieobliczona.

Obok wspomnianych powyżej typów przedsiębiorstw kolonialnych należy tu podnieść, iż prawie że od zarania europejskiej ekspansji kolonialnej widzimy w szeregu przedsiębiorstw również przedsiębiorstwa kolonizacyjne. Przedsiębiorstwa kolonizacyjne były o tyle kolonialnymi, o ile ich działalność rozciągała się na tereny kolonij politycznych.

Przedsiębiorstwa kolonialno-kolonizacyjne ujawniają wielką mnogość typów, które ustalić można z przenajrozmaitszych punktów widzenia.

Podmiotami tych przedsiębiorstw bywają najczęściej państwa, rozmaitego typu, koncesjonariusze państw kolonialnych i osoby prywatne nieraz i z pomiędzy tubylców kolonij.

Omawiając powyżej rozmaite kategorie przedsiębiorstw kolonialnych, które to kategorie różnią się między sobą rodzajem zainteresowań i specjalnych dziedzin danych przedsiębiorstw, należy tu zwrócić uwagę na tę okoliczność, że konkretne przedsiębiorstwa kolonizacyjne bardzo rzadko specjalizują się w jednej z tych dziedzin i łączą w sobie z reguły dwie lub więcej dziedzin pracy.

Przez długi czas pod przedsiębiorstwem kolonialnym rozumiane tylko takie przedsiębiorstwo, którego siedziba była w Europie, a którego tylko teren działania znajdował się na obszarze jednej z kolonij europejskich. — Z czasem i pod tym względem dokonały się zasadnicze zmiany w poglądach narodów kolonialnych, tak że i przedsiębiorstwa, mające swoją siedzibę poza Europą, uznano za kolonialne. Proces powyższy dokonał się równolegle z procesem rosnącej liczby plantatorów, którzy siedzibę swą przenosili na teren kolonij, nie chcąc dawać się wyzyskiwać zarządcom plantacji, którzy dzięki olbrzymim odległościom z natury rzeczy bardzo luźnej ulegali kontroli. Na terenie kolonij europejskich istniały nieraz jednak obok przedsiębiorstw europejskich również i przedsiębiorstwa zorganizowane, czy też posiadane przez krajowców lub półkrajowców. W związku z tem warto podkreślić, że przez bardzo długi czas na Zachodzie Europy uważano za przedsiębiorstwa kolonialne tylko przedsiębiorstwa, posiadane na własność przez Europejczyków.

Mówiąc o przedsiębiorstwach kolonialnych, nie od rzeczy będzie zająć

się również i charakterystyką podmiotów tych przedsiębiorstw.

Podmioty te bywały rozmaite. Były one natury publiczno - prawnej oraz prywatno-prawnej. Poza tem na tle europejskiej polityki kolonialnej wytworzył się szereg podmiotów gospodarczych o mieszananej naturze prywatno-publicznej.

Jeśli uprzytomnimy sobie, że inicjatywa polityki kolonialnej zachodnio-europejskiej w bardzo dużym stopniu, a nieraz wyłącznie leżała w ręku państw europejskich, w pierwszych etapach rozwoju kolonialnego zasadniczo monarchistycznych — jeśli da-

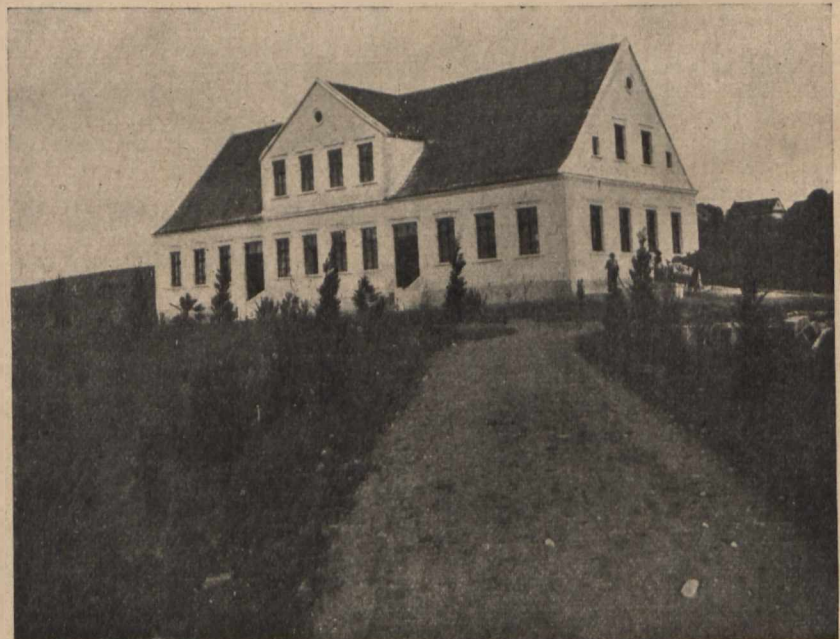
lej uprzytomnimy sobie, że zdobywanie kolonij i sam handel kolonialny pociągały za sobą znaczne koszty i to nietylko handlowe, ale i militarno-administracyjne, wówczas przestaniemy się dziwić faktowi, iż państwa kolonialne okazywały bardzo wiele etatystycznych skłonności w dziedzinie gospodarczego życia kolonij.

Tak więc widzimy specjalnie silnie zaakcentowany etatyzm w dziedzinie kopalnictwa metali szlachetnych. Ponieważ w pierwszych fazach europejskiej polityki kolonialnej kopalnictwo metali szlachetnych najpoważniejszy swój teren rozwojowy znalazło w po-

OBRAZKI Z ŻYCIA NASZEGO



Szkoła polska w Dom Pedro pod Kurytybą.



Szkoła Sióstr Miłosierdzia na Thomaz Coelho.

łudniowej i środkowej Ameryce, a dalej, wobec tego, że tereny te głównie należały do korony hiszpańskiej, mocno w okresie odkryć i później aż po koniec w. XVIII centralizującej i etatyzującej — dzięki temu przedsiębiorstwa kopalniane były na terenach kolonialnych państwem. Etatystyczną i to wyraźnie etatystyczną była również i polityka holenderska w dziedzinie produkcji plantacyjnej (t. zw. system kultur).

Etatyzacja produkcji, a nieraz i handlu, była niejednokrotnie metodą, obliczoną nie tylko na eksploatację mniej lub więcej kolorowych tubylców kolo-

nij, ale i białych, nieraz będących obywatelami czy też poddanyymi państwa, daną kolonję posiadającego. Jeśli w tym miejscu mówimy o etatyzacji przedsiębiorstw kolonialnych w imię dochodów fiskalnych oraz jako o środku wyzyskowym, to nie od rzeczy będzie tu również zaznaczyć, że etatyzacja ta była niejednokrotnie podyktowana troską o dobro krajowców lub też i białych kolonistów.

Przedsiębiorstwa prywatne rozpoczynają w kolonjach politycznych europejskich o wiele później swą historję, niż przedsiębiorstwa publiczne. Jeśli występują one nawet nieraz rów-

nolegle z przedsiębiorstwami publicznymi, to niemniej warto tu zaznaczyć, że rozwój ich pełny i imponujący datuje się dopiero od XVIII w. i przypada głównie na wiek XIX i XX. Rozwój liberalizmu kolonialnego szedł częściowo z opóźnieniem, a częściowo równoległe z rozwojem liberalizmu europejskiego, przyczem niejednokrotnie rozwojowi liberalizmu gospodarczego na terenach kolonialnych towarzyszyła walka o niepodległość oraz rzeczywiste uwolnienie się z pod supremacji macierzy kolonij.

Charakterystyczną formą przedsiębiorstw kolonialnych pozostaną dla pewnego okresu europejskiej polityki kolonialnej mieszane przedsiębiorstwa o charakterze pół-publicznym, a pół-prywatnym. Istotą ich jest to, że przedsiębiorstwa te, z natury swej kapitalistyczne, wyposażone zostały w szereg uprawnień publicznych, jak cywilna i wojskowa administracja publiczna oraz sądownictwo. Nie tu miejsce rozchodzić się nad skutkami gospodarczymi i pozagospodarczymi takiej organizacji. Były one z reguły, choć bynajmniej niezawsze, opłakane. rozmaite formy tych przedsiębiorstw przetrwały prawie aż po ostatnie czasy, ulegając całemu szeregowi prawnych przemian, które z jednej strony tkwiły w średniowiecznym, z drugiej zaś w nowożytnym prawie, tak publicznym, jak i prywatnym.

Przedsiębiorstwa, które określiłem, jako mieszane odegrały olbrzymią rolę w historii kolonialnej zachodnio-europejskiej. Prawdą jest, że miały one bardzo wiele cech ujemnych, prawdą jest, że zasady, na których je zbudowano mimo przez czterysta zgorą lat idące reformy, okazały w późniejszych stadiach polityki gospodarczo-kolonialnej nieżywoć. Niemniej zastanowić nas musi fakt, że mimo wszystkie te minusy, wszystkie państwa europejskie, nawet spóźnione w polityce kolonialnej Niemcy, w dziedzinie swego życia kolonialnego stwarzały przedsiębiorstwa mieszane, choćby przejściowo. Wskazuje to na przejściową wartość tych form przedsiębiorstw kolonialnych.

Zapoznawszy się z istotą przedsiębiorstw kolonialnych w ich rozwoju historycznym, pozwolę sobie w następnym artykule nakreślić definicję przedsiębiorstwa kolonialnego w rozumieniu dzisiejszym, rzucając to pojęcie na tło problemu rozszerzonego zakresowo pojęcia kolonii. Pojęcie kolonii, dawniej rozumiane tylko w sensie politycznym, dziś posiada zakres o wiele szerszy. Ten szerszy zakres pojęciowy nowoczesnej kolonii posiada jak się przekonamy zasadnicze znaczenie także i dla polskiej praktycznej polityki kolonialnej, która jest dla nas konieczną i możliwą mimo braku własnych kolonii politycznych i którą będziemy zmuszeni prowadzić nawet wówczas, gdy własne kolonie polityczne zdobędziemy.

WYCHODŹTWA W BRAZYLJI



Kościół polski na Muricy



Cerkiew ruska na Prudentopolis.

Dr. GUSTAW ZAŁĘCKI

PRZEGLĄD KOLONJALNY

„NIEPOTRZEBNE PROWOKACJE”.

Francuski organ kolonialny „L'Afrique Française” omawia sprawę negocjacji francusko-włoskich, jakie się odbywają w ostatnim czasie pomiędzy rządami obydwu państw na temat położenia prawnego i materialnego obywateli włoskich w Tunisie oraz na temat libijskiej granicy włoskiej. Jak wiadomo, spór między Francją a Włochami z powodu podniesionych powyżej kwestyj powstał już oddawna. Polityka francuska, dążąc do możliwie prędkiego zlikwidowania sporu, posłała na ustępstwa w stosunku do Włoch podczas dyskusji przy opracowywaniu statutu dla Tangeru. Francuzom zdawało się, że w ten sposób wszystkie sporne sprawy afrykańskie zostały z Włochami załatwione. Jednak praktyka wykazała zupełnie co innego. Apetyty włoskie idą dalej. Imperjalizm włoski, podsycony faszystowskimi hasłami, podniósł sprawę najbardziej drażliwą dla interesów francuskich w Afryce — sprawę dostępu do jeziora Tchad. Francja dokładnie zdaje sobie sprawę z groźnych dla jej polityki w Afryce konsekwencji, gdyby Włosi ten dostęp uzyskali.

Cel polityki francuskiej w Afryce polega na utrzymaniu terytorialnej łączności między poszczególnymi posiadłościami kolonialnymi republiki, jak Afryka Północna, tropikalna i zachodnia. Urzeczywistnienie dla Włoch dostępu z Trypolisu do jeziora Tchad oznaczałoby równocześnie, zdaniem francuskiej prasy kolonialnej, rozbitcie terytorialnego związku wyżej wymienionych posiadłości Francji w Afryce.

Jedno z pism codziennych włoskich nie zadowala się jedynie przejściem do jeziora poprzez posiadłości francuskie; pismo to w szeregu artykułów żąda dla Włoch połączenia Libii z Atlantykiem, i oczywiście nie inaczej, jak poprzez Kamerun. I właśnie ta sprawa dotknęła najbardziej publicystów francuskich. Pismo francuskie przestrzega dziennikarzy włoskich, proponując im rozpoczęcie dyskusyj w płaszczyźnie realnych możliwości. Opinia publiczna włoska, nie orientując się w sprawach polityki kolonialnej w Afryce, karmiona przez swych publicystów niemożliwymi do urzeczywistnienia iluzjami, gotowa jest adoptować niebacznie chimeryczne plany dziennikarzy i wówczas może być zaprzeczona idea porozumienia w sprawie obywateli włoskich w Tunisie oraz granic libijskich. Projekty włoskie Francuzi uważają za obrazę dla Francji.

Czytelnicy, którzy pilnie obserwowali posunięcia włoskiej polityki kolonialnej w Afryce, omawiane w poprzednich numerach naszego pisma, łatwo przyjdą do wniosku, że żądania włoskie w kwestiach afrykańskich mają gdzieś swe głębokie, ukryte źródło. Wydaje nam się, że tu najmniej chodzi o taki czy inny dostęp do jeziora Tchad, taką lub inną granicę libijską, lub takie czy inne uregulowanie sprawy obywateli włoskich w Tunisie. Chodzi tu o jaknajliczniejsze podniesienie różnych spornych kwestyj i podkreślanie ich w dalszym ciągu, aż do roku 1931. Rok ten, na który tak wiele pokładają nadziei przedewszystkiem Niemcy i Włosi, przyniesie ze sobą rewizję mandatów kolonialnych przez Ligę Narodów. Brak kwestyj spornych przesądziłby zapewne sprawę mandatów na rzecz ich obecnych posiadaczy. W wypadku przeciwnym aeropag świata będzie musiał rozstrzygnąć spory. Rzeczą zaś polityków i dyplomatów jest, aby podczas targów kolonialnych coś wygrać, lub utargować dla siebie.

BRYTYJSKIE METODY NAUCZANIA TUZIEMCÓW W KOLONJACH.

Przed dwoma miesiącami w Londynie odbyła się konferencja z udziałem najwybitniejszych przedstawicieli angielskiego świata profesorskiego, na której między innymi były omawiane sprawy, związane z zastosowaniem nowych metod nauczania tuziemców w kolonjach angielskich. Na konferencję byli również zaproszeni rektorzy niemal wszystkich uniwersytetów francuskich.

Anglia ma bogatą historię w dziedzinie nauczania tuziemców. Pierwotne metody angielskie zastosowywane przy nauczaniu w kolonjach były bezwzględne. Anglicki system nauczania, stosowany w metropolii, przenieśli całkowicie do swych posiadłości kolonialnych. System ten, który miał za zadanie przekształcenie uczyszczającego do szkoły dziecka tuziemczego, na Anglika, był najpierw stosowany z całą bezwzględnością w Indiach. W Hindusach chciano wytworzyć za pomocą szkoły angielskiej brytyjskie gusty brytyjskie opinie, brytyjską moralność i brytyjską inteligencję. System ten przechodził do porządku dziennego nad całymi wiekami kultury i cywilizacji hinduskiej i chciał sztucznie stłumić geniusz, bądź co bądź, wielkiego narodu. Jak wiadomo, ta działalność szkolna anglików zakończyła się zwycięstwem bankructwem. Wywołała ona wśród Hindusów niezmiernie silny prąd nacjonalistyczny i przygotowała, szczególnie po wojnie liczne kadry patriotów hinduskich, zdeklarowanych przeciwników Anglii.

Ta sama historia powtórzyła się w Afryce.

Obecnie Anglicy nauczeni przez często krwawe doświadczenia w Indiach i w Afryce, przyszli do wniosku, że ewolucja i rozwój kulturalny i cywilizacyjny tuziemców w kolonjach winny pójść w kierunku zastosowania w kolonjach takiego systemu szkolnego, któryby był oparty na miejscowej tradycji oraz miał na względzie kultywowanie w pierwszym rzędzie właściwości miejscowego środowiska. A więc Anglicy, nauczeni gorzkim doświadczeniem, już nie dają więcej do przeobrażenia tuziemca w śmieszny przeważnie imitację Europejczyka, natomiast chcą go w dalszym ciągu pozostawić tuziemcem o znacznie rozszerzonym jednak horyzoncie myślenia i wyższym poziomie umysłowym. Poza to Anglicy doszli do wniosku, że powyżej opisany system nauczania może być stosowany jedynie przez samych tuziemców, nie zaś jak dotychczas przez Europejczyków, obcych miejscowej kulturze. W tym celu bardziej zdolni uczniowie będą otrzymywali wykształcenie staranniejsze i bardziej europejskie i z nich właśnie mają powstać przyszłe kadry pionierów takiej cywilizacji europejskiej w kolonjach, któraby jednak niczem nie obrażała miejscowych zwyczajów i tradycji.

Anglicy są typowym narodem, który wszystkie swoje instytucje rozwija w drodze ewolucji i nie znosi wewnątrz tych instytucyj przeobrażeń rewolucyjnych. Związek polityczny kolonii angielskich z metropolią, polegający już dzisiaj, na niemal zupełnej samodzielności większości dominów, przeszedł taką samą drogę ewolucyjną. Dziś, kiedy nad Anglią zawisło groźne memento w postaci ciągłych rewolucyj w Indiach, metropolia reformuje gruntownie szkolnictwo w kolonjach, aby w ten sposób przyszłym pokoleniom angielskim zaoszczędzić komplikacji i wstrząsów w posiadłościach zamorskich.

JAK WŁOSI UZASADNIAJĄ PRAWNICZO SWE PRETENSJE DO FRANCJI W KWESTJACH KOLONJALNYCH.

Jak wiadomo, Włosi domagają się kategorycznie od Francji uregulowania całego szeregu spraw, związanych bądź z kolonizacją włoską w Afryce, bądź z rektyfikacją granic posiadłości włoskich w tej części świata. Wysuwają się tutaj na czoło dwa zagadnienia, posiadające ważne znaczenie dla Włoch, a omówione już wyżej na łamach niniejszego przeglądu kolonialnego: sprawa obywateli włoskich w Tunisie i wyrównania granic libijskich.

Sprawie powyższej poświęca „Giornale d'Italia” cały szereg zasadniczych artykułów.

Dziennik włoski uważa, iż wszystkie pretensje włoskie względem Francji mają swoje uzasadnienie w piśmiennych, protokularnie stwierdzonych zobowiązaniach, powziętych przez Francję w stosunku do Włoch.

Spór włosko-francuski w Tunisie polega na tem, że konwencja tuniska, na mocy której Włosi mają prawo osiedlać się w tym kraju, posiada moc obowiązującą, ograniczoną w terminie do 3 miesięcy, przy końcu zaś każdego kwartału koncepcja jest z reguły przedłużana na dalsze trzy miesiące. Zdaniem dziennika włoskiego, Francuzi wbrew swemu przyrzeczeniu z r. 1918 nie poddali rewizji konwencji tuniskiej. Włosi domagają się od Francji przedłużenia mocy obowiązującej konwencji tuniskiej do takiego terminu, któryby gwarantował należycie interesy materialne i moralne kolonistów włoskich, osiadłych w Tunisie.

Jeżeli natomiast chodzi o terytorjalną rekompensatę Włoch za wyrównanie granic libijskich kosztem posiadłości włoskich — to w tym względzie, zdaniem „Giornale d'Italia” został zawarty układ londyński między Włochami z jednej strony, a Francją i Anglią z drugiej, na mocy którego Włochy przystąpiły do wojny po stronie sprzymierzeńców. Na mocy art. 3 tego układu wyżej wymienione mocarstwa zobowiązały się do proporcjonalnego zwiększenia terytoriów włoskich w Afryce w wypadku, gdyby zwiększenie takie na skutek wojny nastąpiło także na rzecz sprzymierzonych. Anglia wypełniła już zobowiązania względem Włoch, przez wyrównanie granicy między Libią a Egiptem, oraz przez odstąpienie Włochom terytoriów Oltre-Giuba o obszarze 90 000 km².

Obecnie Włochy oczekują wykonania zobowiązań przez Francję, której dominium kolonialne zwiększyło się znacznie na skutek wojny.

Oczywiście, kolonie t. zw. mandatowe nie wchodzi w grę przy ocenie zwiększenia się terytoriów kolonialnych na skutek wojny.

Ze swej strony Francuzi są zdania, że ich posiadłości w Afryce nie zwiększyły się po wojnie. Zdaniem Francji zwrot przez Niemcy na skutek Traktatu Wersalskiego Konga jest jedynie sprawiedliwym wyrównaniem przez Traktat straty, jaką Francja poniosła odstępując w r. 1911 Kongo Niemcom dla utrzymania pokoju światowego, zagrożonego już wówczas przez wystąpienia Niemiec.

KOSZTY UTRZYMANIA NA GLOBIE ZIEMSKIM.

Niemieckie czasopismo „Der Ausland-deutsche” drukuje zestawienie kosztów utrzymania w poszczególnych punktach globu ziemskiego w r. 1928, które podajemy z zastrzeżeniem odnośnie liczb, przytoczonych przez dziennik niemiecki dla Polski.

	Waluta	Samotny	Rodzina składająca się z 4 osób	Utrzymanie inteligenta	Utrzymanie robotnika	Cena miesięczna za 1 pokój
Polska	zł.	350—500	700—1000	500—900	200—300	150
Stany Zjednoczone	\$	60—90	90—200	100—600	60—150	12—30
Kanada	\$	50—80	120—200	150—400	60—100	10—20
Meksyk	\$	100—150	250—350	250—600	50—75	25—35
Francja	fr. fr.	800—1500	1500—3000	900—3000	400—800	90—500
Kuba	\$	50—80	100—150	200—250	50—75	10—15
Argentyna	pesety	120—200	200—400	300—800	75—150	25—80
Brazylja	milrejsy	350—600	700—1500	600—3000	200—300	70—200
Peru	funty peruw.	15—20	30—40	50—120	15—25	2—4
Angola	funty angiel.	10—15	15—20	30—50	10—15	2—5
Kongo Belgijskie	fr. belg.	2000—2500	3000—4000	4000—6000	1500—2000	—
Kamerun (miasto)	£	20—25	30—35	30—40	20—25	—
Palestyna	£	10—15	20—25	25—50	10—12	3—6
Australja	£	8—12	20—25	30—60	15—20	2—3

Nie ulega wątpliwości, że rozpiętość powyższych liczb jest zbyt szeroka, jednak dają one w przybliżeniu pojęcie o kosztach utrzymania w tych krajach, w których zainteresowany jest nasz ruch emigracyjny.

Nie ulega wątpliwości, że rozpiętość powyższych liczb jest zbyt szeroka, jednak dają one w przybliżeniu pojęcie o kosztach utrzymania w tych krajach, w których zainteresowany jest nasz ruch emigracyjny.

WARTOŚĆ PRODUKCYJNA KOLONIJ NIE JEST WYKORZYSTANA W CAŁOŚCI.

Poniżej podana statystyka wykazuje, że bogactwa naturalne francuskich posiadłości kolonialnych w Afryce nie są eksploatowane z takim natężeniem, aby mogły one zaspokoić zapotrzebowanie metropolii na poszczególne produkty kolonialne.

W r. 1927 na podstawie liczb, podanych przez francuskie ministerstwo skarbu procentowy udział własnych kolonij zamorskich w zaopatrywaniu metropolii w produkty kolonialne jest następujący:

	waga	wartość
zboże	7,46 ^o / _o	7,34 ^o / _o
bawełna	1,51 ^o / _o	1,76 ^o / _o
cukier	33,55 ^o / _o	44,85 ^o / _o
kawa	2,76 ^o / _o	3,58 ^o / _o
kauczuk	16,48 ^o / _o	16,44 ^o / _o
ryż	81,57 ^o / _o	77,84 ^o / _o
tytoń	24,41 ^o / _o	16,48 ^o / _o
wanilia	93,78 ^o / _o	89,66 ^o / _o
herbata	26,37 ^o / _o	12,65 ^o / _o

Liczyby te wskazują, że niektóre dziedziny produkcji wykazują zaledwie niewielkie natężenie, inne zaś pokrywają niemal całkowicie zapotrzebowanie rynku wewnętrznego metropolii. Eksport z kolonij francuskich, przeliczony w r. 1924 na pieniądze, wyniósł ogółem 3.666.580.000 franków, z czego 1.671.416.000 fr. przypada na handel z Francją, 551.368.000 fr. na handel między koloniami własnymi, reszta zaś na handel z zagranicą.

REGLAMENTACJA EMIGRACJI WŁOSKIEJ.

Jak podaje dwutygodnik „Der Ausland-deutsche” w numerze listopadowym (Stuttgart 1928) — premier włoski Mussolini, rozpoczynając nową politykę emigracyjną, wprowadził daleko idącą reglamentację w tej dziedzinie. Odtąd emigro-

wać będą mogli tylko ci, którzy przedstawią na piśmie, że są wzywani przez najbliższą rodzinę, zamieszkujejącą na obczyźnie oraz ci, którzy posiadać będą podpisaną i poświadczoną przez odnośny konsulat włoski umowę najmu pracy. Przepisy te ustalają, że emigrant, opuszczający kraj na podstawie zawartej umowy najmu pracy, nie będzie miał prawa zabierania z sobą rodziny, jak również po wygaśnięciu terminu umowy, w wypadku, gdyby chciał pozostać nadal na obczyźnie — traci prawo sprowadzenia rodziny do siebie.

Tą drogą władze włoskie pragną ograniczyć dotychczasową bezplanową emigrację, przynoszącą niepowetowane straty krajowi.

PROJEKTY NIEMIECKIEJ KOLONIZACJI W REPUBLICIE CHILE.

Październikowy numer „Der Ausland-deutsche” (Stuttgart 1928) donosi, że Vice-Konsulat niemiecki w Puerto-Montt zamieścił w „Deutsche Zeitung für Chile” wzmiankę o możliwościach kolonizacyjnych na terytorjum Aysen w Chile. Aysen jest krainą o zapewnionej wielkiej przyszłości. Szybko budująca się sieć dróg żelaznych i kołowych stworzy dogodną podstawę dla rozwoju produkcji i zbytu jej wytworów. Ta krótka informacja zaopatrzona jest wezwaniem Vice-konsulatu niemieckiego, podkreślającym, że z chwilą, gdy kraj ten zaopatrzony zostanie w niezbędną sieć połączeń komunikacyjnych i innych podstawowych urządzeń, a chwila ta jest już bliska — wówczas koloniści niemieccy powinni moment ten wykorzystać.

Jednocześnie vice-konsulat ostrzega kolonistów przed znanym hochstaplerem Otto Reuterem, który przeprowadzając na własną rękę kolonizację na tem terytorjum, naraził już wiele rodzin emigrantów na liczne straty.

WŚRÓD NOWYCH KSIAŻEK.

La mise en valeur des Territoires du Cameroun placés sous le Mandat fran-

çais — GEORGES MASSON, 164 str. Cena 20 franków, wydawnictwo Larose, 11 rue Victor-Cousin, Paryż.

Książka, która daje obraz zupełny i kompletny Kamerunu. Autor uważa Kamerun za jedną z najbogatszych kolonij na globie ziemskim i te spostrzeżenia swoje opiera na dotychczasowej pracy Francuzów w Kamerunie. Olbrzymie roboty publiczne, przedsięwzięte w kolonji po wojnie w postaci rozbudowy portów i dróg komunikacyjnych zostały wykonane własnymi siłami bez uciekania się do zaciągania długów. Fakt nienotowany nawet w historii rozwoju gospodarczego bogatych metropolii.

Les grands ruminants domestiques du Cameroun — ANDRE DAUZATS, 77 str. Wydawnictwo księgarni Albigeois w Tuluzie.

Książka poświęcona hodowli w Kamerunie. Autor, weterynarz z zawodu, rokuje wielką przyszłość produkcji hodowlanej w wymienionej kolonji.

Cyrenaika. Książka wydana w r. 1928 przez Izbę Handlową, Przemysłową i Rolniczą w Cyrenaice.

Dzieło zawiera 352 strony ze 100 ilustracjami i jest monografią kraju.

Die Siedlungsmöglichkeiten im ehemaligen Deutsch-Südwest-Afrika — JOH. STEINBACH. Zeszyt 40 pisma, propagującego kolonizację, 1928 r. 26 str., wydawnictwo Niemieckiej Krajowej Księgarni, Berlin S. W. 11. Cena 1 RM.

Autor tej książki, będąc w ciągu 21 lat farmerem w Południo-Zachodniej Afryce, oświetla w swym piśmie gospodarcze stosunki tej krainy przed wojną i po wojnie. Omawiając obecne możliwości kolonizacyjne w Połud.-Zachod. Afryce, p. Steinbach zamieszcza szereg praktycznych wskazówek, które mogłyby być wykorzystane z powodzeniem przez kolonistów, zamierzających osiedlić się na tym obszarze.

Nach Nordamerika — poradnik dla podróżujących i emigrantów — JOH. DAALFELD. Wydawnictwo Julius Gros. Heidelberg 1928, 176 str. Cena 2.80 RM.

Bardzo pożyteczny poradnik, który może podróżującym i emigrantom oddać nieocenione usługi. Autor, przebywający w ciągu 16 lat w Stanach Zjednoczonych, jest istotnie doskonałym znawcą tamtejszych stosunków. W treściwej formie ujęty szereg niezbędnych wskazówek, a więc: przepisy dla wyjeżdżających na teren Stan. Zjedn., amerykańskie konsulaty, linie okrętowe, przepisy celne, stosunki pieniężne, miary i wagi, biura podróży, telegraf, banki, hotele, restauracje i pensjonaty i t. d. Dalej następuje krótki opis Stan. Zjedn. i mieszkańców, wskazówki dla turystów i wyjeżdżających na studia. Wreszcie w zakończeniu tego poradnika zamieszcza autor zbiór narzeczy różnego rodzaju, pozdrowienie i powitanie w/g miejscowego zwyczaju i t. p.

DR. JAN ROZWADOWSKI

POJECHALI...

Pojechali...

A kiedy dymy lokomotywy zasnuły wagony, kiedy przebrzmiał ggiełk ostatnich słów pożegnania, — ci co zostali, nie czuli pustki po odjeżdżających.

Wiedzieli, że to jedzie awangarda siły, co ma za nimi nadciągnąć.

Wiedzieli, że za dnię, tygodnię, miesiące ich czeka to samo — daleka zamorska droga w imię potęgi Polski.

Wiedzieli, że nie jadą na straconie ci, których prowadzi idea.

Dnia 14-go grudnia wyjechali do Angoli pp.: Franciszek Łyp, i Jerzy Chmielewski. — Pierwszy jako łączny delegat Ligi Morskiej i Rzecznej, Naukowego Instytutu Emigracyjnego i Polskiej Stacji Badań Tropikalnych. Drugi jako plenipotent spółki terenowej, którą w ostatnich tygodniach zorganizował.

Kilka dni przedtem wyjechał p. Pięgowski, wyjechał wcześniej, zobowiązał się bowiem do kilku odczytów w Paryżu.

W pierwsze święto Bożego Narodzenia wyruszył w ślad za nimi p. Noiszewski.

Ci czterej pierwsi Angolczycy zjadą się w Lizbonie, skąd w pierwszych dniach styczna wyruszają okrętem do Lobito.

Podróż trwa miesiąc, pierwszych zatem szczegółowych wiadomości od nich można się spodziewać około Wielkiejnocy.

Ci, co pojechali, zdają sobie dobrze sprawę, że nie czekają ich tam przyjemności; przeciwnie, przygo-

NA PRZEDMIEŚCIU GDYNI (Chylonia)

SPRZEDAJE

Parcele budowlane przemysł.

przy stacji kolejowej lub głównej szosie

T. BĘDOWSKI — CHYLONIA Tel. 1

171.—I-III.

towani są na kilka lat ciężkiej pracy, na wysiłki, w których trzeba zaryzykować zdrowie, nieraz życie, by doprowadzić do pomyslnych wyników.

Ale wiedzą, że w tej pracy, w tych wysiłkach jesteśmy z nimi sercem i duszą, że nas łączy wspólny a jasny cel, i że zostawili tu przyja-

ciół i współwyznawców, którzy każdej chwili za nimi murem staną.

Niech im to przeświadczenie będzie ulgą i pomocą w ciężkich chwilach, niechaj im będzie bodźcem wytrwałości i impulsem do pracy.

Spotkamy się niedługo — w imię wielkiego dzieła.

A. Z.

KRONIKA ZWIĄZKU

SEKCJA KOLONJALNA L. M. i R.

W miesiącach listopadzie i grudniu r. u. Zarząd Główny Ligi Morskiej i Rzecznej, w wykonaniu uchwały Zjazdu Delegatów, przystąpił do zorganizowania Sekcji Kolonjalnej L. M. i R.

Biuro Sekcji Kolonjalnej mieści się w lokalu „Morza” przy ul. Królewskiej Nr. 9 m. 6. Godziny przyjęć dla interesantów 17—19 codziennie, z wyjątkiem sobót, niedziel i świąt. Kierownikiem Sekretariatu Sekcji jest p. Dr. W. Kosciński.

Prace Sekcji Kolonjalnej L. M. i R. dzielą się na Podsekcje: a) Polityczną, b) Ekonomiczną, c) Higijeny kolonjalnej, d) Geograficzno-Topograficzną, e) Historyczną i t) Literatury i sztuki kolonjalnej.

PODSEKCJA HIGIJENY KOLONJALNEJ.

Podsekcja Higijeny Kolonjalnej ma na celu fachowe opracowanie programu dla naszej przyszłej służby sanitarnej w kolonjach i na liniach okrętowych, łączących Polskę z krajami zamorskimi, oraz wyszkolenie odpowiedniego zastępu lekarzy Polaków dla umożliwienia im skutecznego spełniania obowiązków, jako lekarzy w kolonjach i na okrętach. Podsekcja pracuje w porozumieniu z T-wem Polskiej Stacji Badań Tropikalnych w Warszawie.

Członkami Podsekcji są p. Dr. L. Anigstein, Dr. A. Frey, Dr. G. Nowicki, Dr. Pallester.

Jedno z ostatnich zebrań Podsekcji zaszczycił swą obecnością Pan Marszałek Senatu Dr. J. Szymański, który jako członek Sekcji Kolonjalnej Ligi, informował się o postępkach prac podsekcji.

PIŃNIERZY KOLONJALNI W POZNANIU.

Dnia 15 grudnia r. ub. odbyło się w auli Uniwersytetu Poznańskiego inauguracyjne zebranie tamtejszych pionierów kolonjalnych. Pionierzy poznańscy zorganizowani są przy poznańskim Oddziale Ligi Mor-

skiej i Rzecznej w Sekcji Kolonjalnej. Na czele Sekcji stanął p. inżynier Krause.

Na zebraniu inauguracyjnym obecny był prezes Zarządu Głównego Ligi M. i R. p. K. Głuchowski, który wygłosił referat o programie kolonjalnym Ligi. W zebraniu poza pionierami, wzięło udział wiele wybitnych osób poznańskiego świata naukowego i literackiego, oraz prasy.

PODSEKCJA POLITYCZNA.

W dniu 19 grudnia r. b. odbyło się zebranie organizacyjne Podsekcji Politycznej przy Sekcji kolonjalnej Ligi Morskiej i Rzecznej.

Po przeprowadzeniu rzeczowej dyskusji, postanowiono utworzyć 3 zasadnicze referaty dla podziału prac podsekcji.

Na czele podsekcji stanął poseł prof. Dr. R. Będowski, sekretarzem został Dr. J. Rozwadowski. Kierownictwa poszczególnych referatów objęli p. p.: poseł prof. Dr. R. Będowski, prezes K. Głuchowski i Dr. G. Załęcki.

POLSKIE TOW. EMIGRACYJNE ZA KONCENTRACJĄ WYCHODŹTWA.

Z zadowoleniem należy podkreślić, że zasadnicza teza artykułu prezesa L. M. i R. p. K. Głuchowskiego p. t. „Koncentrować czy rozpraszać” pomieszczonego w Pionierze Kolonjalnym (numer grudniowy „Morza”) znalazła pełne poparcie u sfer kierowniczych bratniej naszej organizacji Polskiego Towarzystwa Emigracyjnego.

Oto na posiedzeniu Zarządu P. T. E. w dniu 14 grudnia r. ub. redaktor „Wychodźcy” p. Michał Pankiewicz postawił tezę koncentracji tak silnie, że całe zebranie podzieliło jego poglądy i opowiedziało się za jego wywodami.

Znalazł się jednakże niestety jeden głos contra. Mianowicie p. Julian Husarski zajął stanowisko przeciwne koncentracji wychodźstwa polskiego. Jest to głos, tembardziej charakterystyczny w ustach długoletniego prezesa P. T. E. i członka Państwowej Rady Emigracyjnej. Na szczęście głos to odosobniony.

+ + + IDZMY ZA MORZA! + + +

STOCZNIA GDYŃSKA Sp. Akc.

uruchomiła obecnie
całkowicie urządzoną
największą na wybrzeżu

Gisernię

na gus, mosiądz, miedź i inne.

Modelarnię i Stolarsnię Mech.

Wykonanie wszelkich robót w zakres tychże wchodzących.

Kuźnię Mechaniczną

Szwejsernię

do wszelkich robót na spawanie i cięcie.

Mechaniczne Warsztaty

zaopatrzone we wszelkie obrabiarki i narzędzia.

Wykonanie wszelkich robót maszynowych, montażowych oraz konstrukcyj żelaznych.

Cenniki i kosztorysy na żądanie. Wysyłamy swoich fachowców na wezwanie. Ceny konkurencyjne. Fachowa ścisłość, terminowe wykonanie robót.

Adres: STOCZNIA GDYŃSKA Sp. Akc. Port w Gdyni. Tel. 160.

Przypominamy o odnowieniu prenumery „Morza” na rok 1929.

ADMINISTRACJA

Cognac Martin @ Rogée

★
Jamajka Rum

★
Arac de Batavia

709-149-I

IMPORTEUR

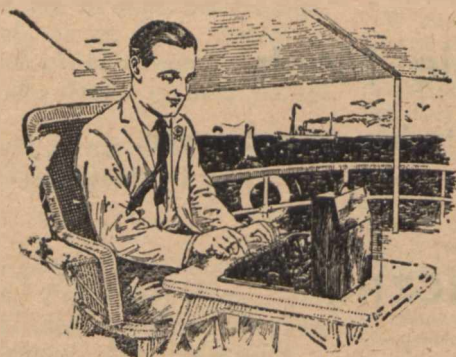
Śląska fabryka likierów
i wódek, hurtownia piwa
i win

„UL” dawniej
Louis Goldstein.
Sp. z o. p.

Wielkie Hajduki, G. Śl. — Telefon Król. Huta 537.

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

MAŁY REMINGTON



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

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

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

155-XII-IV

Miejska Kasa Oszczędności w Katowicach

ul. Pocztowa № 7. Telefony przez Magistrat № 19 i 44
INSTYTUCJA PUPILARNEJ PEWNOŚCI

Założ. w r. 1877.

Za kapitały powierzone Miejskiej Kasie Oszczędności odpowiada
cały majątek gminy miasta Katowic, wynoszący ca. 80.000.000 zł.,
oraz jego sila podatkowa.

Dyskontuje weksle, wystawione na dłuższe i krótsze ter-
miny po dogodnej stopie procentowej. Udziela pożyczek
na hipoteki na dobrych warunkach. Od wkładów (depozy-
tów), które przyjmuje, poczynszy już od 1.— złotego,
płaci wysokie odsetki.

Oszczędności przyjmuje w czasie od 8 rano do 1 w południe
oraz dla dogodności publiczności od 5 do 6 i pół po południu.

Otwiera rachunki bieżące i załatwia wszelkie transakcje,
wchodzące w jej zakres, jak inkasa i t. p.

260.167. I-XII.

„Morze polskie w obrazach Fr. Szwocha”

Albumy, zawierające 16 odbitek prac malarskich
Franciszka Szwocha
do nabycia

**w Instytucie Wydawniczym
Ligi Morskiej i Rzecznej**
Warszawa, Królewska 9 m. 6.

Cena zł. 2.— i 3.— (na lepszym papierze). Z przesyłką
pocztową: zł. 2.50 i 3.50

20.IX—XII

POLSKIE TOWARZYSTWO ELEKTRYCZNE
P. T. E.

SPÓŁKA AKC. WARSZAWA, JEROZOLIMSKA 71. TEL. 50-80, 91-58 i 220-77.

Własne fabryki maszyn elektrycznych.

Fabryka w Katowicach, ul. Krakowska 11 tel. 482, wykonywa silniki trójfazowe do 270 KM.,
transformatory do 1000 K.V., maszyny i aparaty do oświetlania wagonów.

FABRYKA W WARSZAWIE, UL. TERESPOLSKA 48. TEL. 505-10.

8376.157.I.

Goeszowska Fabryka Portland Cementu

Sp. Akc.

GOLESZÓW Śląsk Cieszyński

Nr. telefonu Cieszyn 86.

poleca swój cement najlepszej, a przewyższającej znacznie normy, jakości, oraz la. wapno budowlane. Roczna produkcja: cementu 200.000, wapna 15.000 ton.

Jako specjalność:

Siccofix — Cement

z powodu jego zalet nieprzepuszczania wody do nieprzemakalnych betonów.
Siccofix-cement jest przerabiany jak zwykły Portland-cement.

858-170-1.

„KOPALNIAK”

HURTOWNIA DRZEWA
KOPALNIANEGO

SP. Z O. O.

KATOWICE

UL. POPRZECZNA 2
TELEFON 372

711.150.—1.

Powiatowa Kasa Oszczędności w Pszczynie, RYNEK

jest Instytucją Pupilarnego Bezpieczeństwa

Przyjmuje: wkłady oszczędnościowe od 1 zł.
w wyż, w wysokości

za dziennym wypowiedzeniem	7%
za miesięcznym	8%
za kwartalnym	8 $\frac{1}{2}$ %
za rocznym	9%

Udziela: pożyczek na skrypty dłużne oraz pożyczek hipotecznych, wekslowych, lombardowych i t. p. na dogodnych warunkach.

Otwiera: rachunki bieżące.

Konto czekowe P. K. O. Katowice nr. 300.694.

Wkłady oszczędnościowe gwarantuje Powiat Pszczyński całym swoim majątkiem i wszystkimi wpływami podatkowymi.

POWIATOWA KASA OSZCZĘDNOŚCI
PSZCZYNA

707-147-XII-1.

NORDIA HAWE

Fabryka konserw rybnych, wędzarnie i smażarnie ryb
DZIEDZICE, ŚLĄSK CIESZYŃSKI

p o l e c a

piklingi, szproty, sielawki codziennie świeżo wędzone, wyborowe śledzie smażone (opiekane).

Konserwy delikatesowe.

Konserwy konsumowe.

Ryby w galarecie.

Składy i przedstawicielstwa w całej Polsce, a mianowicie:

WARSZAWA, KRAKÓW, LWÓW, POZNAŃ, KATOWICE, ŁÓDŹ, OSTRÓW, SOSNOWIEC I T. D.

Spożywajcie ryby — najlepszy i najtańszy artykuł spożywczy.

855-156-I.

ELEKTROWNIA BIELSKO — BIAŁA

TELEFONY: 1270—1278

★

Dostarcza
prąd elektryczny,
tudzież wszelkie aparaty
do użytku domo-
wego.

★

857.165.—I.

ALFRED MÜLLER

KATOWICE

UL. KOZIELSKA 14.

Telefony: 1427, 1519, 1632.

HURTOWY HANDEL SKÓR.
ZAKUP I SPRZEDAŻ
SUROWYCH SKÓR

8380.164. I.

MAX WEICHMANN

MŁYN KASZY I MAKUCHÓW
OBIERALNIA TATARKI I JAGIEŁ

Hurtowa sprzedaż zboża, mąki,
artykułów spożywczych i paszy.

Telefon 78 i 79. **KATOWICE** Telefon 78 i 79.
8387.167. I.

TOWARZYSTWO HANDLOWE Sp. z o. o.

„TEHAG”

Katowice, Matejki Nr. 1—3

Biuro sprzedaży wyrobów Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury, Towarzystwo Akcyjne

Adres telegraf.: „TEHAG” — Katowice. Telefon N-ry: 2510, 2511 i 2512.

Konto żyrowe: BANK POLSKI, Katowice. Konto czekowe: P. K. O. Nr. 301.190 — Katowice.

S P R Z E D A Ź

wszelkich wyrobów walcowni, a mianowicie: żelaza sztabowego, dźwigarów, szyn, blach, rur gazowych i kotłowych, blach falistych, bednarki, klozetów kopalnianych w wykonaniu czarnem i pocynkowanym.

259.168. I-III.

FABRYKA LIN I DRUTU

dawn. A. Deichsel, Spółka Akcyjna, Sosnowiec.

Adres telegraficzny: Deichsel-Sosnowiec. :: Telefon 77 i 311.

Liny okrętowe, stalowe, wszelkiego rodzaju, liny konopiane.

Liny wydobywalne o splotach okrągłych, trójkątnych i płaskich.

Liny płaskie, pochylniane, wyciągowe, torowe.

Liny nośne o konstrukcji zamkniętej dla kolejek wiszących.

Liny kranowe o konstrukcji kablowej o splotie krzyżowym.

Liny dla przemysłu naftowego.

Liny pługowe, transmisyjne, lotnicze i pociągowe.

Liny cienkie dla lamp łukowych.

Sploty druciane.

Druty żelazne, czarne i ocynkowane.

Druty stalowe od średnicy 0,2 mm do 10 mm o wytrzymałości do 270 kg. na 1 mm².

Siatki druciane, sita do żwiru i piasku, siatki ochronne, sita do sortowni, siatki do iskrochronów.

Tkaniny żelazne z grubych drutów aż do średnicy 0,2. mm.

Druty kolczaste.

Skoble druciane.

Transportery, Gurty.

Liny konopne i łączniki do nich wszelkiego rodzaju.

L i n y o k r ę t o w e .

8378-169-1

WYDAWNICTWA MORSKIE

NA KL A D E M
 INSTYTUTU WYDAWNICZEGO
 SZKOŁY MORSKIEJ
 w TCZEWIE (Pomorze)

WYSZLY:		zł.
K. Bielski.	Mechanika teoretyczna	16.—
"	Prawidła wykonywania rysunków maszynowych.	1.—
St. Dłuski.	Dewiacja kompasu	5.20
A. Garnuszewski.	Budowa okrętu I.	4.55
"	Teoria okrętu.	4.25
A. Hryniewiecki.	Zarys meteorologii	5.20
G. Kański.	Opisowy kurs Locji	6.50
"	Streszczony kurs praktyki mor- skiej	5.20
A. Ledóchowski.	Kurs nawigacji. (Wyd. 2-gie).	6.50
"	Astronomia żeglarska.	7.—
HANDEL morski w praktyce		5.—
INFORMATOR dla kandydatów na oficerów ma- rynarki handlowej		3.—

Podręczniki te można nabywać albo wprost w Instytucie
 Wydawniczym Szkoły Morskiej (Tczew, Pomorze —
 konto P.K.O. № 39.602)

albo w Głównej Księgarni Wojskowej (Warszawa, Nowy-Świat 69).

34.—IX—XII

Hallo!!

Pierwsza loteria fantowa
 Ligi Morskiej i Rzecznej
 Szczegóły patrz 2 str. okładki.

Hallo!!

INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

poleca następujące książki i broszury:

	Cena		Cena.
J. Borowik — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego	zł. —.50	Józef Szczepański — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk.	zł. —.50
Dr. Fr. Bujak — Dziejowe znaczenie morza.	" —.50	Józef Szczepański — Z dziejów marynarki w Pol- sce przedrozbiorowej.	" —.50
Kazimierz Demel — Narzędzia i metody łowu ryb.	" —.95	F. Trzepak — Wakazówkj dla wycieczek tu- rystycznych z biegiem rzek.	" —.30
Miljoner z Detroit — Czy chcesz zostać bogatym?	" —.20	Adam Uzłembło — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu.	" —.50
F. Rostkowski — 6 lat polskiej polityki handlo- wo-morskiej.	" —.50	Adam Uzłembło — Liga Morska i Rzeczna w r. 1927.	" —.50
F. Rostkowski — Państwo a żegluga i jej ren- towność.	" —.50	Adam Uzłembło — Praca Polski nad morzem.	" —.50
F. Rostkowski — Realny program twórczej pra- cy Polski na morzu.	" —.50	St. Wojciechowski — Flota handlowa w Polsce.	" —.50
Inż. Al. Rylke — Morze — nowy teren pracy dla robotnika polskiego.	" —.20	Marjusz Zaruski — Na yachcie „Witez”	" 1.50
Edward Słonki — Zaślubiny Polski z morzem. zł. 1 w opr.	" 1.50		

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

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

Przy większych zamówieniach — rabat.