

BIBLIOTEKA
UMCS
LUBLIN

NAKLAD 40.000 EGZ.

CENA 1.20 Zł.

MORWA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY” w tekście



BOJA WJAZDOWA PORTU GDYŃSKIEGO

GRUDZIEN

1932 r.

ZESZYT 12

„ŻEGLUGA POLSKA”

SPÓŁKA AKCYJNA

G D Y N I A.

tel. adr. „Polmorsk”—Gdynia

telefony: 1030, 1031, 1032, 1033.

PRZEWÓZ TOWARÓW MASOWYCH POMIĘDZY WSZYSTKIEMI PORTAMI ŚWIATA.

Regularne tygodniowe połączenie statkami TOWAROWO-PASAŻERSKIEMI z Tallinnem, Helsingforem i Rotterdamem, oraz dwutygodniowe z Wyborgiem i Antwerpią.

Pasażerskie linje regularne pomiędzy Gdynią, Sopotami, Helem i Jastarnią, utrzymywane szybkobieżnymi salonowymi statkami.

FLOTA PRZEDSIĘBIORSTWA:

STATKI TOWAROWE:

s.s. „Wisła”	5100 T.D.W.	s.s. „Poznań”	3000 T.D.W.
„ „Warta”	4200 „	„ „Toruń”	3000 „
„ „Katowice”	3000 „	„ „Wilno”	3000 „
„ „Kraków”	3000 „	„ „Chorzów”	1350 „
		„ „Tczew”	1020 „

STATKI TOWAROWO — PASAŻERSKIE:

s.s. „Śląsk”	1515 T.D.W.	s.s. „Cieszyn”	1515 „
--------------	-------------	----------------	--------

STATKI PASAŻERSKIE:

s.s. „Gdynie”	585 G.R.T.	s.s. „Jadwiga”	270 G.R.T.
„ „Gdańsk”	547 „	„ „Wanda”	270 „

WSZELKICH INFORMACYJ UDZIELAJĄ:

w G D Y N I — „ŻEGLUGA POLSKA”, Sp. Akc.
Linje Regularne tel. 1031.

w G D A Ń S K U — POLSKA AGENCJA MORSKA
Elisabethwall 4, tel. 23951

w W A R S Z A W I E — Reprezentacja. Sp. Akc. „ŻEGLUGA
POLSKA”

Marżałkowska 116, tel. 547-47, 547-46



BILETY NA STATKI LINIJ REGULARNYCH



SPRZEDAJĄ:



**WAGONS-LITS-COOK,
ORBIS i FRANCO POL.**

2595 / 1932 / 12
1933 / 1-12
1934 / 1-12 zbrak 4, 7
Cena numeru 1.20 zł.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ KOLONJALNEJ

Nr. 12

Warszawa, grudzień 1932 rok.

Rok IX.

TREŚĆ NUMERU: 1. Słowo wstępne do książki Jerzego Smoleńskiego p. t. „Morze i Pomorze” — Gustaw Orlicz-Dreszer; 2. Czternaście milionów! — J. G.; 3. Bandera polska na oceanie Indyjskim w 1729 i 1730 roku — S. Z.; 4. O programie budowy polskich dróg wodnych — Inż. Alfred Konopka; 5. Na „Rorburze V” do Szwecji — W. Koslanowski; 6. Potrzeba książki — Stanisław Zieliński; 7. Budowa wielkich samolotów we Francji; 8. Kronika; 9. Dział oficjalny L. M. i K. PIONIER KOLONJALNY; 10. W pięćdziesięciolecie; 11. Leopold Janikowski — St. Zieliński; 12. Polsko-angielska walka z Niemcami o Kamerun w latach 1884/85 — Doliwa; 13. Ziemia czarnych niewolników (Dok.) — Wacław Rogowicz; 14. Pionierskie dole i niedole na farmie afrykańskiej (Dok.) — z ang. tłum. D. Kostecki; 15. Przegląd Kolonjalny — Fr. Łyp; 16. Kronika Kolonjalna; 17. Przygody Krzysztofa Arciszewskiego — Jak pułkownik Arciszewski zdobywał „Bom Jesu” — Jerzy Bohdan Rychliński; 18. Spis rzeczy w roczniku „Morza” 1932.

23 fotografie i rysunki w tekście.

Słowo wstępne do książki Jerzego Smoleńskiego p. t. „Morze i Pomorze”, której 1000 egzemplarzy wraz z przekładem angielskim ofiarowała Liga Morska i Kolonjalna Polonii Amerykańskiej.

Morze... Niezłomne w swym ruchu od wieków zamierzchłych nieustannym, potężne i straszliwe w przeraźliwym łaskocie rozszalałych wód podczas druzgocących duszę ludzką burz i huraganów, a w dniu pogodnym ubarwione królewskim przepychem błękitu, złota i purpury...

Przecinane tysiącnymi kadłubami wielkich okrętów, kierowanymi ludzkimi rękoma do najdalszych zakątków ziemi, znane rodzajowi ludzkiemu od północy do południa, od wschodu na zachód, wokół całego globu ziemskiego, a przecież tajemnic swoich w niezmiernych głębiach pilnie strzegące, niezbadane i niepojęte. Pracowite i posłuszne, harde i wyzywające, ujarzmione i nieokiełznane, pijane wolnością pierwotnego żywiołu, oszalałego poczuciem własnej, bezbrzeżnej potęgi.

Wspaniałe i straszliwe, wiecznie tętniące nieustającym życiem nigdy niespoczywających wód swoich, jawi się morze prostaczek duszy człowieczej, jakby odbłask niezmierniejszej, nieogarnionej siły i Majestatu Bożego...

—:o:—

Przez długie wieki, jak daleko historia ludzkości jest znana, wypływali na swych korabkach dzielni mężowie na morza i oceany bezbrzeżne, nieulekłym okiem ogarniając cały dostępny dla człowieka świat. Marzeniem w dal nieznaną wybiegłem, sercem wierzącym, hartowaną wola, czujnym mózgiem i napiętymi w przegromnym wysiłku mięśniami, zdobywali dla narodów swoich niezmiernie przestrzenie nowych lądów, przepyszne bogactwem przez naturę obdarowanych.

Z wolnych ludów pochodząc, do władania przywykli, — panowanie swojej rasy rozpościerali szeroko, podnosząc dobrobyt swoich krajów i kulturę narodów na poziomy nieznanie dotychczas w historii ludzkości. Nie zapominali nigdy, że „trójząb Neptuna będzie zawsze berłem świata”.

Wierząc mocno, że przyszłość do dzielnych i odważnych należy, walczyli o pierwszeństwo na ziemi.

Morze, łagodne i potężne, ciche i burzliwe, kolebką im było i motorem życiodajnym.

—:o:—

Pod pokładem, w najniższej klasie cudzoziemskiego okrętu, zatrutej miedzi wyziewami smarumaszynowego i ladajakiej kuchni, traktowany w większości wypadków jak pies bezpański lub zwierzę robocze, — wyjeżdżał emigrant polski szukać chleba za oceanem. Ręce pracy chciwe, kierowane instynktem samozachowawczym, ratującym życie własne i rodziny przed widmem nędzy, nie znalazłszy w kraju zatrudnienia, szły na wysługę do obcych za gorzką niejednokrotnie łyżkę strawy, okupionej ciężkim wysiłkiem, w czoła pocie i duszy zmaganiu. Odchodziły z Polski liczne rzesze, nieprzeliczone zastępy, by giętkość swych umysłów i siłę mięśni oddawać na nieswojej ziemi dla postępu, dobrobytu i sławy obcych narodów.

Smutny ich los nie miał nic wspólnego z podbojem świata dla rozwoju kultury i dobrobytu własnego ludu.

...Za lekceważenie — wiekowe mściło się morze zagniewa, zabierając Narodowi, jak Mo'och nigdy krwi i ofiar ludzkich nie syty, dzielne i silne jego dzieci. Narodowi, który w nieszczęsnym

K 1112 / 61 / 1

splocie wydarzeń dziejowych zagubił wolność i stracił własny gmach państwowy.

—:o:—

Gdzieś na dalekich morzach północnych, wśród lodowców i wichrów, jęczała zda się rozpacznie spiżowa, wolna dusza wielkiego żeglarza polskiego Jana z Kolna.

—:o:—

Widziałem Was na wolnej ziemi Washingtona, gdzie życie pod protekcją z zaświatów wielkich duchów Kościuszki i Pułaskiego i w duszach Waszych czytać chciałem radości i smutki Wasze a nadewszystko miłość do zmartwychwstałej Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, Ojczyzny naszej wspólnej, dla mnie tak bliskiej, a od Was bezmiarem oceanu oddalonej. W skromnym, a jednocześnie dumnym mundurze żołnierza polskiego stawałem przed Wami i ręce Wam ściszałem na znak przyjaźni, myśląc nieustannie o wielkich obowiązkach, jakie spadły na barki dzisiejszego, zwycięskiego pokolenia polskiego i dla pracy budującej nieustępliwie mocarstwową przyszłość Polski, — szukałem braterskiego sojuszu poza granicami kraju, przedewszystkiem wśród Was, którzy jesteście krwią z krwi i kością z kości Narodu Polskiego.

Czy pociągnęci mocnym nurtem życia na ziemi amerykańskiej, nie zapominacie o doli i niedoli ludu, z którego pochodzicie, czy wspominacie z należytym zrozumieniem jego zwycięstwa i klęski, złe i dobre chwile w dawnych i w dzisiejszych czasach?

Czy jesteście zdolni krzepkiem ramieniem i serdeczną dłonią pomóc braciom budującym wytrwale wolność na zniszczonych niewoli i wojną zrębach gmachu państwowego i progach własnych chat?

Czy kobiety Wasze i mężowie dojrzały opowiadają młodemu pokoleniu o tysiącletnim pełnym sławy i ofiarności istnieniu Narodu naszego i zasługach jego dla świata — w ciągłych walkach z niszczącym wszystko barbarzyństwem? Czy echa dalekie olbrzymich czynów polskich, wyczarowanych potęgą wielkich dusz od Mieczysława I. i Bolesława Chrobrego, zaczynających sławnie historję Polski w X stuleciu, aż po wspaniałe zwycięstwo pod wodzą Józefa Piłsudskiego, czy echa te idące z pól pomorskich, lignickich, grunwaldzkich, kircholmskich, kłuszyńskich, chocimskich, wiedeńskich i tyłu tyłu innych, nie burzą Wam krwi, powodując szybsze bicie serca i myśl dumną, że z wielkiego Narodu pochodzicie?

Czy zachwycacie się melodyjną mową polską, — szelestnymi poszumami wicheru w koronach drzew naszych, wśród liści i kwiatów zrodzoną a odtworzoną bezcennymi natchnieniami naszych wieszczów i wielkich pisarzy?

Czy nad kołyskami dzieci Waszych błąka się jeszcze polska piosenka, wyczarowana przez artystów z duszy ludu szlachetnego, spokojnego i pracowitego?

Czy śni Wam się czasami wierzba nadwiślańska, lub smrek podhalański i całe niewysłowione piękno starej Polskiej Macierzy?

—:o:—

Znów myślą jestem wśród Was.

Znów chcę Wam mówić o ogromnej pracy, jaką podjęło dzisiejsze zwycięskie pokolenie polskie, gdy z czasów niewoli tyle pól odłogiem leżących zostało, — o Wodza proroczych i przewidujących rozkazaniach, o naszej wierze, woli i pracy niezłomnej, które następcom naszym przekazać chcemy.

Z tej pracy przeogromnej Polski dawnej i dzisiejszej jedną kartę, w której przeszłość z teraźniejszością w harmonijną całość się splata, — spisana świetnym piórem Jerzego Smoleńskiego, w pięknym wydaniu R. Wegnera, w imieniu Ligi Morskiej i Kołnialnej Wam przesyłam, wraz z serdecznościami, braterskimi pozdrowieniami, prosząc o współpracę w obronie całości granic Rzeczypospolitej i podniesieniu jej życia gospodarczego i kulturalnego.

Niech morze, które omywa i łączy wspólną granicą brzegi Polski i gościnnej ziemi amerykańskiej, stanie się motorem wzmoczonego życia polskiego i podstawą lepszej, słonecznej przyszłości ludu naszego.

Niech się powiększy wysiłek Narodu przez Waszą myśl serdeczną i czyn niezawodny, i niech, dzięki pracy wszystkich Polaków w granicach i poza granicami Państwa, prędko nadejdzie dzień, w którym obywatel naszego pięknego kraju będzie mógł powiedzieć szczerze i serdecznie: „Ojczyzno moja, ty jesteś jak zdrowie“.

GUSTAW ORLICZ-DRESZER.

CZTERNAŚCIE MILJONÓW!

Preliminarz budżetowy Polski na r. 1933 przewiduje w budżecie ministerstwa spraw wojskowych sumę 14,231.000 złotych na budowę nowych jednostek pływających.

Jest to niewiele, ale jednak w porównaniu do lat ubiegłych, poważny krok naprzód. Przecież od czasu spuszczenia na wodę „Żbika“ — ostatniej jednostki „małego programu“, zapoczątkowanego w 1926 roku, żadne sumy na dalszą rozbudowę marynarki wojennej preliminowane nie było. Stworzyliśmy więc zespół dwóch

konrtorpedowców i trzech łodzi podwodnych, poczem nastąpiła kilkuletnia, dotkliwa bardzo przerwa. A przecież flotę stworzyć można tylko przy ciągłych i planowych wysiłkach.

Czternaście milionów dziś, w dobie usilnych zbrojeń naszych sąsiadów, w chwili kiedy trzeci pancernik typu „Deutschland“ założony zostaje na stoczni, w chwili kiedy eskadra sowiecka demonstruje pod Gdynią, to bardzo mało. Skoro nawet, w będącej symbolem pacyfizmu Szwajcarii, grają na ulicach karabinów maszynowe,

czas pomyśleć serjo o tem, żeby atak wrogów na polski brzeg nie zastał nas nieprzygotowanych.

Jednak niektórym obywatelom suma 14 milionów może się wydać wygórowana. Jakto?... A szkoły, a szpitale, a różne instytucje dobroczynne, czy społeczne, a szosy, a domy mieszkalne, a przemysł, a handel, a rolnictwo... Tyłu rzeczy Polska przecież potrzebuje, a tu czternaście milionów na flotę?!...

Tym, co tak mówią, można odpowiedzieć, że nic nam ze szkół, domów czy zbiorów, skoro je

wróg zagarnie. Nic nam z fabryk, które nie będą miały co produkować, albo będą pod przymusem. Nic nam ze wszystkich kulturalnych urządzeń, skoro zamiast nam, obcym potem służyć będą.

Atak na granicę lądową może być w pewnych warunkach pomyslnie odparty. Zresztą z początku zagrożona jest tylko nadgraniczna, niekoniecznie najbogatsza część kraju. Wyjawszy ataki lotnicze, centrum może od wojny nie ucierpieć. Ale flota nieprzyjacielska u naszych brzegów, to odcięcie od świata, to ruina, to katastrofa. Każdy strzał oddany na Gdynię, odbije się szerokim echem aż po Karpaty. Przeciwnie wszystkie klęski Rosji wynikły z tego, że nie potrafiła sobie zapewnić „wolności morskiej“.

Okręty sowieckie były o 5500 metrów od portu gdyńskiego. 5500 metrów — to donośność polowego działa. A nowoczesne działa morskie niosą na trzydzieści, czterdzieści i więcej kilometrów. Kilka salw może obrócić w gruzy wszystkie owe piękne chłodnie, olejarnie, banki, fabryki, urządzenia portowe. I zginie Polska z braku przezorności, z braku siły zbrojnej na morzu, tak, jak zginęła w r. 1772 z braku armii lądowej.

Czternaście milionów to już coś, jednak wciąż jeszcze za mało. Rok przyszły znów przedstawia się pod znakiem zapytania. Niema programu morskiego i stałych kredytów na rozbudowę floty. Na dobrą sprawę, aby zabezpieczyć naszą wolność morską, potrzeba nam stu milionów rocznie w ciągu lat co najmniej dziesięciu. Musimy bowiem odrobić stracony czas. Gdybyśmy zaczęli

w zaraniu niepodległości, wystarczyłaby czwarta część może. Mielibyśmy już dziś flotę, zabezpieczającą w zupełności nasz dostęp do morza.

Rzućmy okiem wstecz. Gdybyśmy już w r. 1922 (bo wcześniej było naprawdę trudno) zaczęli łożyć po 25 milionów rocznie na nowe jednostki, mielibyśmy w ciągu lat dziesięciu flotę złożoną co najmniej z krążownika, 8 wielkich kontrtorpedowców i 12 łodzi podwodnych. Byłaby to siła wystarczająca, aby napad na polskie wybrzeże przestał być łakomą gratką. A tak jesteśmy dziś w położeniu niewygodnym i niebezpiecznym, a nadto wymagającym znacznie większych i boleśniejszych wysiłków.

Nie traćmy jednak ducha. Owe czternaście milionów, to już zapowiedź lepszego jutra. To świadomość, że czynniki decydujące rozumieją palącą konieczność stworzenia polskiej siły zbrojnej na morzu. Po tych czternastu milionach przyjdą z całą pewnością dalsze kredyty.

Świat w dzisiejszej dobie stoi naprawdę pod znakiem zbrojeni na morzu. Nawet małe państwa, jak Portugalia, Grecja, Jugosławia, Persja, budują flotę. Nowy prezydent Stanów Zjednoczonych jest byłym ministrem marynarki i inspektorem floty: rozbudowa jej leży w jednym z punktów jego programu. Francja mimo silnych tendencji pacyfistycznych, a nawet defetystycznych w jej parlamencie, rozpoczęła wreszcie budowę „Dunquerque“ — wielkiego krążownika linjowego. Niemcy i Rosja — niema nawet co mówić — na stworzenie potęgi morskiej

PIEŚŃ POLSKIEJ FLOTY WOJENNEJ*)

Z wichrem w zawody
płyniemy przez nurty,
spiętrzone zwalczając przeszkody —
płyniemy!
Choć topiel bezdenna,
huczająca nawalą,
szturmuje do burty —
płyniemy — hej — śmiało,
my, polska flota wojenna!
Polski my strzeżem!
Jak warty, w jej bramach
czuwają okute pancierzem
okręty!
Nie damy jej w lenna!
A wszelki zły zamach
odeprzem — my wierni
rycerze pancerni,
my, polska flota wojenna!
Polska bandera
nad portem Okęsywia
na morze radośnie spoziera
i szumi!
A serca nam sprzęga
i dusze ożywia
ta ufność promienna,
że Polskę potęga
to polska flota wojenna!

Słowa JÓZEFA BIRKENMAJERA.

*) Pieśń ta ukaże się wkrótce w śpiewniku autora „Roty” prof. Feliksa Nowowiejskiego.

obracają gros swych wysiłków. Zbroi się Turcja, Włochy z godną uznania wytrwałością chcą wydrzeć Francji supremację na morzu Śródziemnym, nawet pokojowo usposobione Szwecja czy Holandia, zwiększają wydatnie swe floty. Czyżby tylko Polska miała być ślepa i głucha?

J. G.

BANDERA POLSKA NA OCEANIE INDYJSKIM w 1729 i 1730 ROKU

Dziwnem się wydaje połączenie słów bandera polska i ocean Indyjski, i to na dobitkę w roku 1730. A jednak... w roku tym flaga polska powiewała na wodach Gangesu i wywołała nawet konflikt dyplomatyczny, który niestety zakończył się bynajmniej nie honorowo dla Rzeczypospolitej.

W XVII i XVIII wieku Anglicy i Holendrzy usadowili się na wyspach oceanu Indyjskiego i ziemiach nad Indem i Gangesem, wypierając gdzie się dało Portugalczyków. Wyspy oceanu Indyjskiego oraz Indje stały się źródłem bogactwa wspomnianych narodów morskich i przedmio-

tem zazdrości innych, które na wzór angielski i holenderski poczęły tworzyć kompanje wschodnio-indyjskie.

Zaprzagnął także Karol VI, cesarz niemiecki, utorować handlowi niemieckiemu drogę do kolonij zamorskich.

Karol VI, który od czasu ukończenia wojny o następstwo tronu hiszpańskiego sprawował rządy w tak zwanych Niderlandach austriackich, założył w pomienionym właśnie celu w r. 1722 wielkie towarzystwo pod nazwą wschodnio i zachodnio-indyjskiej kompanji. Wtedy Anglja, Zjednoczone Niderlandy, Francja i Hiszpanja, obawiając się współza-

wodnictwa, a chcąc dla siebie wyłącznie zachować korzyści obszernego handlu z Indjami, wystąpiły przeciw zamiarom Karola VI na tej zasadzie, że jeden z paragrafów pokoju, zawartego w Monastarze 1648 r. zabraniał południowym czyli austriackim Niderlandom zajmować się handlem w Indjach. Gdy jednak nie można było złamać postanowienia cesarza niemieckiego na drodze pokojowej, trzeba było uciec się do środków gwałtowniejszych. W roku więc 1725 przyszedł do skutku związek między Anglją, Francją, Niderlandami, Prusami i Hanowerem w celu zbrojnego wystąpienia

przeciwko Austrii, która zawarła z Hiszpanją p zymierze. Zbrojono się żwawo. Zaczęły się także i rokowania i po długich pertraktacjach spór wreszcie został załatwiony. W Paryżu stanął dnia 31 maja 1727 r. pokój tymczasowy, którego jeden z przedugodowych warunków stanowił, że Karol VI miał natychmiast zawiesić czynności założonych przez siebie indyjskich kompanij aż do dalszego porozumienia się z mocarstwami. Austria powinna się była zrzec prawa współzawodniczenia na wodach oceanu Indyjskiego z dawniejszemi kompanjami innych mocarstw.

Postanowienie przedugodowego traktatu paryskiego z 1727 roku boleśnie dotknęło stowarzyszenie, mianowicie kupców, którzy już zdołali w ciągu kilku ubiegłych lat zawiązać na Dalekim Wschodzie stosunki handlowe. Temu i owemu oczywiście trudno było odrzucić zrzec się łatwego a obfitego zysku, jaki już ciągnąć zaczęli i jaki nadal ciągnąć było można z handlu indyjskiego. Potrzeba więc było, chcąc nie ustawać na tej drodze, płynąć do Indij wschodnich pod osłoną zbrojną, albo pod banderą innego mocarstwa. Kupcy niemieccy nie mogli oczywiście liczyć na pomoc takich mocarstw, które się właśnie starały handel niemiecki powstrzymać i nie dopuścić go do współzawodnictwa.

Wobec tego udano się pod opiekunice skrzydła — orła polskiego i podstępnie, czy drogą przekupstwa, wyjednano sobie paszporty i banderę polską.

Zrobił to niejaki Jan Adam Pruner, burmistrz miasta Lincu z Górnej Austrii, poseł stanów prowincjonalnych, kupiec zamożny, który miał rozległe stosunki polityczne. Za pośrednictwem swych przyjaciół w Wiedniu i w Dreźnie uzyskał on od Augusta II, jako od króla polskiego, paszporty dla siebie i dla załogi, oraz banderę polską dla dwóch uzbrojonych statków.

Okręty kazał Pruner kupić w Kadyksie, w południowej Hiszpanji. Uzbrojenie sprowadzono z Tryjestu. Pierwszy statek liczył 200 beczek pojemności, a miał ku swej obronie 18 armat. Ochrzczono go mianem „Konia morskiego”. Dowodził nim Geneuńczyk, kapitan Dominik Bracy.

Drugi okręt zwany „Neptunem”, był większy i silniej uzbrojony, miał bowiem pojemności 300 beczek, a posiadał 24 armaty. Kierował nim Hiszpan, Jan Krzysztof Blanco. Oba okręty naładowały w Kadyksie żywność i pieniądze,

dane przez dyrektora kompanij wschodnio-indyjskiej i, wypłynąwszy na morze z wiosną 1729 r., zawinęły szczęśliwie na początku sierpnia tegoż roku do brzegów morskich królestwa Bengalu. Zarzucono kotwicę na wodach Gangesu, zapewne niedaleko samego ujścia rzeki, gdzie się w pobliżu znajdowały faktorie angielskie i holenderskie.

Można sobie wyobrazić, jakie musiało powstać poruszenie wśród miejscowych Anglików i Holendrów na widok nieznannej sobie zapewne bandery polskiej.

Gdyby na maszcie była czarna powiewała tłaga, byłby to oczywisty znak, że zawinął statek korsarski; ale na linach i masztach ukazały się kolorowe bandery, na których można widzieć było wyobrażenie orła polskiego. Już wtedy, jak wiadomo, bandera polska, poszła w zapomnienie i poniewierkę; już jej zupełnie nie było. Przypuszczając więc można, że mniej biegli w „starożytnościach” kupcy angielscy i holenderscy nad Gangesem ze zdumieniem spoglądali na nieznaną im banderę. Opanowała ich tedy trwoga niemała. Zaczęły się śpieszne zbrojenia, które oczywiście zaniepokoiły także załogę dwóch świeżo przybyłych pseudo-polskich okrętów.

„Polscy” oficerowie, zebrawszy się wszyscy na pokładzie „Neptuna”, postanowili jak najprędzej wyjaśnić powód nieporozumień i odsłonić tajemnicę. Na naradzie odbytej dnia 10 października 1729 r. uchwalono wysłać jak najspieszej do dyrektorów obu kompanij, holenderskiej i angielskiej, okólnik, gdzie wymieniono imię i nazwisko kupca Prunera z Lincu, jako właściciela obu okrętów, przybywających w celach handlowych, z paszportami króla polskiego Augusta II i pod osłoną bandery Rzeczypospolitej Polskiej, która, nie mając żadnych zatargów z mocarstwami zwierzchniemi owych kompanij, to jest z Niderlandami i z Anglią, posiadała, zdaniem tychże oficerów, wszelkie prawo do swobodnego korzystania z morza, dróg morskich i handlu zamorskiego.

İnaczej jednak rzecz tę rozumieli ci, do których pomieniony okólnik był wysłany. Bandera polska nie umiała wzbudzić należytego dla siebie uszanowania. Rokowania snadź trwały czas pewien, nim przyszło do gwałtownego starcia i katastrofy.

Niezawodnie zawiązały kapitanowie okrętów „polskich”, w imieniu

Prunera — bo sam właściciel, jak się zdaje, pozostał w Europie — stosunki handlowe, zapewne na miejscu zakupili żądane towary, kiedy nareszcie połączona flota angielsko-holenderska postanowiła w ostatniej chwili stłumić powstający zarodek handlu mocarstwa, które kupcom austriackim dawało opiekę, paszporty i swą banderę. Kiedy „Konia morski” rzucił kotwicę nad brzegiem Gangesu w pobliżu floty angielsko-holenderskiej, z blahego zapewne powodu wszczęły się nieporozumienia, które do krwawej doprowadziły katastrofy.

W dniu 2 lutego 1730 r. cztery zbrojne okręty, dwie galery i kilka mniejszych szalup, uderzyło na „Konia morskiego”.

Zagrzmiały armaty, rozległ się huk licznych wystrzałów. Pomocnik kapitana okrętu polskiego padł trupem, kilku majtków odniosło ciężkie rany, dowódcę Dominika Bracy, wzięto do niewoli i okręt wraz z załogą odprowadzono do faktorii angielskiej, naczelnym bowiem szefem, który w tym dniu dowodził połączoną eskadrą obu narodów, był Anglik. Drugi zaś okręt uszedł smutnego losu swego towarzysza, gdyż kapitan „Neptuna” uznał za stosowne śpiesznie się cofnąć i szukać ocalenia pod banderą cesarską faktorii niemieckiej. Niebawem też wrócił na innym statku do Europy, aby dać Prunerowi wiadomość o nieszczęściu, jakie ich spotkało, o znieważeniu flagi polskiej, o gwałcie, jakiego się dopuścili na nich Anglicy i Holendrzy.

Pruner, właściciel obu okrętów, poniósł oczywiście wielką stratę. Rozpoczął tedy starania, aby na drodze dyplomatycznej powetować ją. Rzecz zdawała się być ważną i stanowiła według zasad prawa międzynarodowego, zgwałcenie zwierzchności Rzeczypospolitej Polskiej. Poczynił więc Pruner przez pełnomocników swoich w Warszawie kroki, aby żądać pośrednictwa dworu polskiego dla uzyskania zażośćuczynienia.

Podano ówczesnemu podkanclerzemu Lipskiemu, zdaje się na początku 1731 roku, memoriał, w którym starano się przedstawić cały bieg sprawy. Nadano jej oczywiście koloryt jaskrawy, zaznaczający się już w samym tytule memoriału: „actum et reflexions sur la conduite de M. Jean Adam Pruner et de l'attentat commis par les Anglois et Hollandois contre le pavillon de la Couronne de Pologne, dans la riviere du Gange, au royaume de Bengale, qui fait partie de l'empire



Gdynia. — Południowa część miasta i portu. Na pierwszym planie chłodnia i hala rybna.

Fot. E. Raulin.

du Grand Mogol." Zwłaszcza we wnioskach ostatecznych, po wyluszczeniu skargi, podnoszono wielkość obrazy majestatu polskiego, odwoływano się do poczucia godności króla i Rzeczypospolitej. Starano się jednym słowem, nadać aferze jak największe rozmiary.

Czegoż chcieli dopiąć — pyta Pruner w swym memorjale — takim postępowaniem Anglcy i Holendrzy, gwałcąc najświętsze prawa zwierzchności polskiej? Oto chcieli zniszczyć w zawiązku banderę polską, obawiając się, aby Polacy nie zasmakowali w handlu, jak tego oznaki istotnie spostrzegać się dają, (!) i aby, idąc po tej drodze wytrwale, nie chcieli współzawodniczyć z innymi narodami na polu wielkich zysków, jakie stąd płyną.

Podkanclerzy koronny zajął się niebawem tą sprawą, o której był już dawniej, o ile się zdaje, dobrze powiadomiony. Zawezwawszy do siebie pełnomocnika holenderskiego, bawiącego przy dworze polskim, Karola van Rumpfa, zażądał odeń wyjaśnień. Prawdopodobnie postąpił tak samo względem ministra angielskiego.

Pełnomocnik holenderski, po odczytaniu mu przez podkanclerzego memorjału w języku francuskim, zauważywszy w tem piśmie zbyt ostre wyrażenie, dotyczące Stanów Zjednoczonych Niderlandów, prosił o danie mu dosłownego odpisu skargi. Lipski nie przychylił się do żą-

dania, tem się usprawiedliwiając, że nie ma w swej kancelarji żadnego pisarza, któryby mógł kopjować akta francuskie.

Rumpf w relacji swej do Stanów Niderlandzkich tak pisze o tym memorjale: „Te uwagi pełne są nienawistnych i nieprzyzwoitych wyrażen dla obu wysokich mocarstw morskich, przeto uważałem za swój obowiązek donieść o nich Stanom szlachebnym i potężnym, a na usprawiedliwienie pana podkanclerzego koronnego winieniem powiedzieć, że podczas objaśnień, które raczył ustnie sam mi uczynić, co do okoliczności dotyczących się tego wypadku, przeczytał mi kilka ustępów z pomienionego „factum” i robił zarazem trudności, nie chcąc dać odpisu pod tym pozorem, jakoby żadnego nie miał kopisty, któryby umiał po francusku”.

Rumpf odmówił wyjaśnień.

Nazajutrz przybył do niego z wizytą Lipski. Pełnomocnik holenderski niebawem go rewizytował. Sprawa przybrała obrót łagodniejszy, mniej ostry. Rumpf wraz z ministrem angielskim działali wspólnie, trzymając się wytrwale sposobu lekceważenia całego wypadku. Rozwinęła się korespondencja. Rumpf doniósł Stanom Niderlandzkim, co zaszło. Minister angielski uczynił to samo.

Zdaje się, że wytłumaczono podkanclerzemu koronnemu Lipskiemu, jak niewłaściwie mieszał się król

polski do spraw handlu zamorskiego, i to wytłumaczono dość przekonująco dla dyplomacji ówczesnego rządu Rzeczypospolitej, która nie była zdolna domagać się zadośćuczynienia.

Zresztą nie było może nawet zasady występowania w obronie Prunera, mniemanych okrętów polskich i mniemanych oficerów polskich, skoro w skutku preliminarjów paryskich z r. 1727 mocarstwa morskie, jak Anglja, Francja, Niderlandy, postanowiły nie dopuszczać do współzawodnictwa kompanji wschodnioindyjskiej z Niderlandów austriackich i z krajów rakuskich.

Kto dał właściwie paszporty, kto dał banderę polską?

Oczywiście król polski, August II. Rumpf, któremu wiele zależało na usprawiedliwieniu postępowania swoich współpracowników i swojego rządu w Indiach wschodnich, wysłedził nawet poniekąd osoby, które pośredniczyły w uzyskaniu od króla Augusta w Dreźnie opieki dla wyprawy polskiej.

Podobno głównym sprawcą był tu niejaki hr. Callemberg który zastawał w pewnych stosunkach pieniężnych z Prunerm, a pełnił czas niejaki obowiązki ministra-pełnomocnika dworu elektoralnego saskiego przy dworze wiedeńskim. Miał on wysokie koligacje i był w związku z Bosem-Sinzendorfem, Hoyosem, Manteuflem, Fleury'm i z innymi owego czasu ministrami wie-

deńskimi, saskimi i francuskimi. Za ich pośrednictwem uzyskano żądane paszporty i żadaną banderę dzięki uprzejmości podkanclerzego Lipskiego.

Użyto więc tu bandery polskiej, jako parawanu. Pruner, o ile wnieść można z milczenia dalszych korespondencji w tym przedmiocie, nic nie wskórał. Gorzej jeszcze na tem wyszła sama Rzeczpospolita, która, nie potrafiwszy obronić swej bandery na Gangesie, poniosła szwank na swoim honorze. Zresztą całą sprawę wydania paszportów

i udzielenia flagi należy uważać za nadużycie ze strony ministrów saskich, którzy niejednej zniewagi politycznej, wyrządzonej w tym czasie Polsce, stali się powodem.

Gdyby nie zatarg dyplomatyczny, wiadomość o banderze polskiej na wodach Gangesu nie dotarłaby może do wiadomości potomnych lub spoczęła w zapiskach handlowych zainteresowanych kompanij. Relację o zatargu, a więc i o przyczynach, które go wywołały, zdał ówczesny pełnomocnik holenderski w Warszawie Karol van Rumpf, a

zawarł ją w memorjale, wysłanym z Warszawy dnia 10 stycznia 1731, odebrany w Hadze 31 stycznia 1731 r. Tytuł memorjału jest na pierwszy rzut oka frapujący, zgodny jednak z istotą rzeczy: „Zniewaga bandery polskiej na wodach Gangesu w Indiach Wschodnich, w państwie Wielkiego Mogoła w 1730 r.” Tę właśnie ciekawą relację wygrzebał Pawiński, przeglądając przed 50 laty niderlandzkie archiwum w Hadze.

S. Z.

O PROGRAMIE BUDOWY POLSKICH DRÓG WODNYCH

W czerwcu 1926 r., na zaproszenie naszego rządu, przybyła do Polski Komisja Ekspertów Ligi Narodów, aby po zbadaniu na miejscu wypowiedzieć się o naszym programie wielkich robót wodnych. Sprawozdanie ekspertów ogłoszone drukiem przez Ligę Narodów w języku francuskim i angielskim zostało w r. 1928 wydane w języku polskim przez b. Ministerstwo Robót Publicznych p. t. „Sprawozdanie Komitetu Ekspertów przedłożone Rządowi Polskiemu przez Ligę Narodów o programie budowy dróg wodnych w Polsce, wykorzystaniu ujść morskich i dróg dojazdowych do nich dla przewozu węgla, oraz o osuszeniu Polesia” i rozesełane urzędem, bibliotekom i redakcjom pism fachowych. *) Ekspersi wypowiedzieli się

Na wiosnę br., w odpowiedzi na okólnik Ligi Narodów wysłany do wszystkich państw w związku z akcją podjętą celem walki z bezrobociem, rząd polski przesłał komitetowi studjów robót publicznych utworzonemu przy Lidze Narodów program rozbudowy naszych dróg wodnych, uwzględniający zalecenia Ekspertów z r. 1926, wraz z wykazem projektów, objętych tym programem i objaśnieniem w jaki sposób wykonanie projektowanych robót mogłoby wpłynąć na zmniejszenie bezrobocia. Program, którego wykonanie obliczono na 641 milionów franków szwajcarskich, został zbadany przez rzeczoznawcę Komitetu rob. publ. inżyniera holenderskiego p. Nijhoffa, członka Komisji ekspertów z r. 1926, a więc przez inżyniera, obznajmionego do pewnego stopnia z naszą siecią wodną. Na podstawie opinji i wniosków p. Nijhoffa Komitet rob. publ. na jednym z posiedzeń tegorocznych przyjął projekt przebudowy Kanału Królewskiego wraz z kosztorysem podanym na 35 milionów fr. szw. wypowiadając się przychylnie o udzieleniu pomocy na wykonanie robót objętych tym projektem.

Z treścią referatu p. Nijhoffa (dokument Ligi Narodów z 25 kwietnia 1932 Nr. CCT/TPON/iba) warto się bliżej zapoznać.

*) Zapasowe egzemplarze są jeszcze do nabycia w Bibliotece Ministerstwa Komunikacji (Chałubińskiego 4.). przychylnie o polskim programie.

Podaję go w streszczeniu:

Polski projekt podstawowej sieci wodnej przedstawia się w formie krzyża, którego ramiona biegną w kierunkach południe - północ i zachód - wschód, dając drogi, służące do wywozu ku Bałtykowi i ku Rosji. Oś systemu i drogę z południa ku północy tworzy Wisła, która przedstawia większe korzyści, niż dawny pomysł tzw. kanału węglowego, zaś drogę zachód - wschód stanowi Noteć skanalizowana, kanał bydgoski, Brda, Wisła do Modlina, Bug uregulowany, Muchawiec skanalizowany, przebudowany kanał królewski i Prypeć.

P. Nijhoff w następujący sposób streszcza projekty opracowane przez rząd polski (Ministerstwo Robót Pu-

I. Oś południe — północ:

- A) Kanały w Zagłębiu węglowym i w górnym odcinku Wisły, aż do ujścia Dunaju:
 - a) Odcinek górny długości 55 km 58 milj. fr. szw.
 - b) Odcinek dolny długości 36 km (roboty dawniej rozpoczęte) 20 milj. fr. szw.
 - c) Odcinek Kraków-Dunajec 100 km 58 milj. fr. szw.
 - B) Dokończenie regulacji 120 km. odcinka Wisły od ujścia Dunajca do ujścia Sanu 16 milj. fr. szw.
 - C) Regulacja Wisły od ujścia Sanu do Ołtoczyna 290 milj. fr. szw.
 - D) Poprawienie i uzupełnienie regulacji dolnej Wisły 50 milj. fr. szw.
- Razem kanały i roboty na Wiśle 492 milj. fr. szw.

II. Oś Zachód — Wschód:

- A) Kanał Wisła — Bug 90 km 35 milj. fr. szw.
 - B) Kanalizacja 160 km. górnego Bugu do Brześcia 35 milj. fr. szw.
 - C) Przebudowa Kanału Królewskiego, rozpoczęta przed kilku laty 35 milj. fr. szw.
 - D) Regulacja 133 km. Prypeci od Pińskiej w dół 22 milj. fr. szw.
- Razem 127 milj. fr. szw.

III. Porty na Wiśle i port w Pińsku

- 22 milj. fr. szw.
- Razem suma I + II + III 641 milj. fr. szw.

blicznych), zaznaczając, że zestawienie robót, jakich wymaga zrealizowanie programu, daje pojęcie o doniosłości i wielkości zadania i o jego kosztach.

Inż. Nijhoff uważa, że roboty te przedstawiają znaczną wartość ekonomiczną, lecz naogół nie należą do robót rentujących się bezpośrednio i dlatego realizację powyższego programu należałoby raczej odłożyć do tego okresu, kiedy koszty budowy będzie można pokrywać z budżetu państwowego, a nie podejmować jej teraz, przy pomocy pożyczek, gdyż z powodu słabej rentowności inwestycji odsetki i amortyzacja obciążąłyby zbyt dotkliwie bilans płatniczy Polski. Z tego też powodu regulacja rzek i budowa dróg wodnych, naogół biorąc, nie należą do kategorii robót, które Komitet mógłby zalecić, mając na uwadze międzynarodową pomoc kredytową. W każdym razie są w tym programie i wyjątki, a do tych należą przedewszystkiem drogi wodne na Polesiu.

Otóż wydatkami służącymi jedynie na poprawę dróg wodnych nie powinno się obciążać skarbu Państwa, zato jeżeli zachodzi techniczna możliwość, aby stosunkowo niewielkim kosztem, poprawiając istniejące drogi wodne, uzyskać równocześnie istotne polepszenie warunków dla rolnictwa, to inwestycja tego rodzaju będzie mogła być uważana za bezpośrednio rentowną i do tej kategorii robót należy przebudowa kanału Królewskiego i regulacja Prypeci. Obniżenie poziomu szczytowego stanowiska na tym kanale podobnie jak i odpowiednia regulacja Prypeci umożliwi umiejętne osuszenie Polesia, dając w następstwie poprawę stosunków rolnych, a więc zwiększenie produkcji w dużych rozmiarach, a co zatem idzie i zwiększenie transportów.

P. Nijhoff jest przekonany, że te roboty nadają się doskonale do zrealizowania przy pomocy pożyczki, ponieważ przyczynią się w krótkim czasie do poprawy produkcji Polesia i wpłyną korzystnie na przewozy. W danym wypadku chodzi o 35 milionów franków szwajcarskich na przebudowę Kanału Królewskiego, a wykonanie wszystkich robót, objętych projektem wymagać będzie użycia kilku milionów dniówek roboczych.

INŻ. ALFRED KONOPKA.

NA „ROBURZE V“ DO SZWECJI.

Kiedyś pisząc na łamach naszego „Morza“ o wrażeniach z podróży do Egiptu, przytoczyłem refren pewnej marynarskiej piosenki z polskiego filmu dźwiękowego. Brzmi ona następująco: „Świat jest wszędzie taki sam, tak się wlecze już, jak raz się zaczął kcmu i t. d.“

Poczyniłem wówczas zastrzeżenia co do absolutnej słuszności tego że „świat jest wszędzie taki sam“. Dziś, przeżywając niedawne wrażenia z ponownej podróży do Szwecji, powtarzam z entuzjazmem... świat jest piękny! I niema chyba nic piękniejszego nad świat, nad globtroterkę.

Skromny ten opis podróży do Szwecji na statku, przewożącym zagranicę polski węgiel, nie jest pracą geograficzną mającą kogoś naukowo zaznaczyć z tym pięknym krajem Skandynawskiego półwyspu. Jest to garść luźnych uwag i przeżyć, rzuconych współwyznawcom idei morskiej i miłośnikom włóczęgi po świecie.

„Robur V“, na którym dane mi było odbyć tę podróż, przybył do Gdyni celem zabrania nowego ładunku węgla w nocy z 2 na 3 września r. b. W Gdyni strajk. Sytuacja dziwna. Ludzie chcą pracować, chcą zarabiać. Związki zaś nakazują strajk. Robotnicy portowi gotowi są postrajkować. Ale przecież tylu jest bezrobotnych, czatujących na pierwszą możliwość zarobienia na chleb. Perspektywa zamienienia się na los bezrobotnego. A więc wahania, narady, szęty. W każdym razie tryb życia i pracy w młodym, a tak pięknie rozwijającym się polskim porcie jest zakłócony.

„Robur V“ nie może marudzić. Węgiel jest sprzedany do Szwecji. Ładunek musi być zabrany i na czas dostarczony odbiorcom. Trzeciego września statek musi odejść, kierując się do Norköpingu. To też pracują wszyscy, kto tylko może — kto jest lojalny wobec firmy i kto kieruje się w swych postępkach zdrowym rozsądkiem. Oficerowie statku czarni od pokrywającej ich sadzy i pyłu węglowego. Przez czerń pyłu i sadzy przeblyszają oficerskie galony zdeklasowanych, wysłużonych mundurów, które widziana się już tylko do „czarnej roboty“. Ożywieni są, zaferowani, zapracowani, śmiertelnie zmęczeni, a jednak weseli. Przy powitaniu poblyskują białe zębów, odsłoniętych przez szczery uśmiech.

Komendant statku, kapitan żeglugi wielkiej, Zygmunt Deyczakowski, ma też pracy po uszy. Tu dogląda załadowania, tam porozumieć się z maklerami, to znów zgłosić się do telefonu, aby otrzymać nowe wskazówki z dyrekcji, a tam już inż. Zaborowski, główny mechanik statku ma do niego interes.

Pomimo tego tempa pracy, znajduje czas na uprzejmą pogawędkę z przygodnymi pasażerami, udającymi się, dzięki uprzejmości dyrektora Korzona i dyrektora Raczewskiego w podróż do Szwecji na tym właśnie, dowodzonym przez niego statku.

Pewnego rodzaju nowością, przysparzającą pracy załodze statku było załadowanie na jego pokład samochodu, który zabierają ze sobą pasażerowie w podróż do Szwecji. Kieruje załadowaniem, pracując przy tem osobiście, pierwszy oficer, zastępca komendanta, kapitan Gubała.

Asystent, mający niebawem zostać trzecim oficerem na „Roburze“, p. Płoszko, usmarowany węglem „na murzyna“, mocuje liny, zbija deski, stanowiące rusztowanie, na którym odbywa samochód pierwszą swoją podróż powietrzną.

Wreszcie potężny portowy kran bierze ostrożnie całą skomplikowaną konstrukcję swemi mocarnymi mackami. Powolotku i lekko wznosi się samochód w powietrze i płynie na wysokość czwartego piętra, omijając komin statku i lokując się wygodnie na górnym pokładzie.

Kapitan Gubała zaciera ręce „All right!“ — wykrzykuje z dumą akcentem, jakiego pozazdrościłby mu niejeden rodowity yankes: „Nabywamy nowych doświadczeń w dziedzinie praktyki morskiej“ — dodaje z uśmiechem i odchodzi do dalszej pracy na statku.

Robi się wieczór. Kapitan Deyczakowski kiwa głową. Strajk jednak prze-



Komendant „Robura V“, kapitan Deyczakowski, w towarzystwie pasażerki p. K.

szkodził. Odejdziemy z parugodzinnym opóźnieniem.

Tymczasem windy zgrzytają, krany wyją i zawodzą elektryczną pieśń swoich motorów. Grzmia lawiny wyrzucanych przez ogromne nowoczesne chwytaki mas węgla. Całe wagony unoszą się na wywrotnicach w powietrze i wysypują swoją dziesięcotonową zawartość do obszernych ładowni „Robura“.

Na pochyłym trapie, mokrym od mżącego jesienno deszczu, balansuje steward niosący ostatnie partie zapasów żywności, zabieranej w podróż. Wszyscy nie wyłączając pasażerów, mają czarne wargi i bardzo ciemne dziurki nosów! I wszyscy mają oczy w ciemnych oprawkach, jakby podmalowane niczem u zalotnic. To robi pył węglowy, unoszący się w powietrzu całemi chmurami, a stwarzający nieprzeniknione dla oka zasłony po każdym wyrzuceniu przez dźwigi nowej porcji „czarnych djamentów“.

Przychodzi noc. Nikt nie śpi. Grzmoty huczą dalej. To sypią ostatnie dziesiątki ton ładunku. Jeszcze nie zdążył ostatni chwytak wyrzucić resztkową porcję węgla, gdy gwizdek kapitana oderwał statek od lądu. Rzucono liny. Czarny statek na tle ciemnej, bezgwiezdnej nocy począł wysuwać się z portu, jak upiorne widmo.

Zdawałoby się, że już koniec nerwowej krzątaniny, że skończyła się już gorączkowa praca, po której zmęczona załoga uspokoi się i legnie pokodem na zasłużony spoczynek. Myliłby się ten, kto by tak sądził. Służbowa wachta, z kapitanem

na czele, stanęła do służby morskiej Jedni na mostku drudzy w gorących, czelusiach okrętu. Poza tem cała pokładowa załoga zabiera się do szybkiego uprzątnięcia pokładu, przykrywania luków ładowni i otulania ich brezentowymi płachtami olbrzymich pokrowców

Pierwsze brzaski rodzącego się świtu zastają załogę przy dokonywaniu generalnej toalety statku. Bosman Bak, doświadczony żeglarz, wysłużony marynarz floty wojennej, znany na flocie z jego podróży na szkolnym żaglowcu O. R. P. Iskra, — czyni swoją powinność. Doprowadza statek do „chrześcijańskiego wyglądu“.

Wszystkie pompy pracują, hydranty syczą, strumienie wody z niesamowitym trzaskiem biczą pokłady, burty, pokrycia luków i ściany nadbudówek. Pierwszy oficer znów z zadowoleniem zaciera ręce. „Aha Panie Kapitanie, ot jak nowy wąż pracuje! Szczęście, że udało się go zdobyć bo staro to jadowita bestja, sikał już dziesięciu tysiącami dziur, — oko możnaby było stracić przechodząc w pobliżu tego łajdaka“.

Wreszcie powoli zaczęło się uciszać. Troszeczkę, troszeczkę odpoczynku należało się sharowanym, zczerniałym ludziom, — tym pracownikom morza i pionierom polskiej ekspansji. Kogo więc wachta nie zmuszała do czuwania, runął na koję, zapadając w kamienny sen.

Minęliśmy Hel. Kapitan dogląda przełożenia kursu na mapie. Funkcje oficera nawigacyjnego spoczywają w ręku drugiego oficera, porucznika Poczobutta.

Kurs prowadzi dokładnie na północ. Wykreślony jest tak, że mija się wyspę Gotland, pozostawiając ją z prawej burty.

Na otwartym morzu zaczyna wiać. „Robi się świeżo“ — mówi kapitan. Coraz mocniej odczuwa się nagłe i porywiste podmuchy wiatru. Szkwaly. W dzienniku nawigacyjnym sucha notatka — wiatr Nord — West 5—6.

Z lewej burty od dziobu zaczynają się coraz to gwałtowniejsze ataki, coraz to groźniejszych i coraz bardziej agresywnych fal. Już zalewają pokład. Już z dzikim rumorem wałają się na ładownie. A po kilku godzinach na wysokim kapitańskim pomoście sprawiają od czasu do czasu zimną kąpiel oficerowi wachtowemu.

Jako oficer morski, dziełem dobrowolnie służbowy los moich roburowskich kolegów, pełniąc na zmianę z nimi wachty na mostku. Sprawia mi przyjemność to, że mogę im dopomóc. Zamiast dwunastu godzin stania na mostku, mają na dobę tylko osiem godzin. Poza wachtą mają przecież jeszcze prace gospodarzo okrętowe. Po okresie szczególnie intensywnej pracy, dokonanej przez nich w porcie z racji strajku, pomoc taka była już nie zwykłą koleżeńską grzecznością, lecz prosto koleżeńskim obowiązkiem. Ale też miła atmosfera, panująca na statku, sprzyjała wytwarzaniu się serdecznych koleżeńskich stosunków.

Czy to na pokładzie, czy w królestwie „ciemnych duchów“ — w maszynie i w kotłowni, panowała najmiłsza rodzinna harmonja i pogoda, pomimo rozszalałej i coraz bardziej wzmaga-

cej się nie pogody w morskich i powietrznych przestworzach.

Główny mechanik, inżynier Zaborowski z podziwu godnym spokojem kierował życiem wewnątrz okrętu, ziejących żarem czeluści okrętu. Załogę miał zdekompletowaną i doraźnie zebraną. Inna rzecz, że dostał inteligentnych, chętnych, obeznanych ze służbą morską podwładnych w postaci pojętych i gorliwych praktykantów, uczniów trzeciego kursu Szkoły Morskiej. Dzień więc się sprawiali elewi: Rudnicki i Kulka ze swoim „starostą” Janem Mizgalskim, na czele, piastującym niebyłająką godność dunkejmana na tym miłym „Roburze”.

Jednak praca inżyniera nie polegała tylko na „ustnym kierowaniu” swoimi pomocnikami. Gdy się schodziło w otchłań, będąca jego królestwem, nie rozpoznalbyś, kto jest zwykłym palczem, a kto głównym mechanikiem. Tylko złoty emblemat na odpowiednio zaolwionej służbowej czapce, zdradzał wszechwładnego rozkazodawcę stalowych i ziejących żarem potworów. I pomimo tego, człowiek ten, zasiadając podczas postoju w szwedzkim porcie, do bridge’a, zadziwiał swoje partnerki idealnie wymanikrowanymi rękoma! „Mam swój, wynaleziony przeze mnie sposób szorowania pazurów” — powiada z uśmiechem.

Sztorm staje się coraz gwałtowniejszy. Już oficer wachtowy pisze w dzienniku: „Wiatr NW 8 — 9”. Czasem wicher oceniany jest na dziesięć stopni. Szkwaly stają się coraz bardziej porywiste i bardziej gwałtowne. Barometr spada.

Wszystkie przedmioty ruszają ze swych miejsc i latają z kąta w kąt. Wszystko jak w zaczarowanym królestwie — ożywa. Meble, książki walizki i wszelkie inne przedmioty rozpoczynają wyprawiać najdalsze harce. Prawdziwa djabełska huśtawka z Luna Parku. „Hexen — Schaukel” — mówi kucharz i steward w jednej osobie p. Jaroszewski. „Wszystkie garnki mi nogi dostały” ciągnie dalej na wyłomaczenie rozlanej i chlupiącej na podłodze salonu zupy. Bo też rzeczywiście w kuchni i w bufecie — istna So-



Fale atakujące „Robura V” i zalewające jego pokład.

doma i Gomora. Katty, rondle i patelnie wydzwaniają piekielne melodie, wtórując swym żelaznym szczękiem, upiornej skowyczącej pieśni rozszalłego wichru.

W nocy jeszcze gorzej. O spaniu niema mowy. Ten, czyje łóżko znajduje się w linii wzdłużnej okrętu, wylatuje ze swego legowiska wraz ze skłębieniami płachtami własnych betów. Kto zaś śpi na kanapie lub łożu, ustawionem na linii poprzecznej, — staje od czasu do czasu poziomo... raz na nogach, raz na głowie. A pierwszy oficer kapitan Gubała, akrobatycznym sposobem wdrapując się na mostek w celu objęcia wachty, mówi z uśmiechem: „Szkoda że niema tutaj kogokolwiek z warszawskich kabarecistów — przydałby się tutaj jaki Włast, Tom lub inny Hemar, co to piszą i śpiewają piękne piosenki w rodzaju:

Ten nie zna życia, kto nie służył w Marynarce,

Kto nie wyruszał na morskie harce...”

Przekonaliby się, że morskie harce wyglądają nieraz zupełnie inaczej, niż w ciepłej, upefumowanej atmosferze stołecznego kabaretu”.

Tak, to prawda. Rzeczywistość życia morskiego jest tak daleka od pięknych, rzewnie romantycznych obrazów, malowanych dla publiczności, odwiedzającej wielkomięjskie rewie i teatryki, jak daleka jest Warszawa od bieguna północnego.

A jednak mimo wszystko służba morska ma tyle uroku...

Niema coprawda już wzorzystych i barwnych średniowiecznych brygów, niema już białych korwet bojowych, goniących po wzburzonych oceanach pod rozdętymi żaglami, niema śmigłych i zarazem potężnych fregat, najezonych lufami armat odlanych ze złocistego brązu. Poezja pięknej, malowniczej floty żaglowej pierzchła i rozwiła się, pozostając tylko w barwnych opisach średniowiecznej historii. Ustała miejsca poezji żelaza, stali, techniki i genialnych instrumentów współczesności. I pomimo wszystko, pomimo kolosalnych zdobyczy techniki, pomimo ogromu środków, wzmacniających siły człowieka, — jest on nadal słaby i mały wobec przeogromnego i tytanicznie silnego żywiołu, jakim jest morze. Tak, jak za dawnych czasów, walczy człowiek z morzem na życie i na śmierć, tak samo, raz ulega, a raz zwycięża. Z uczuciem dumy jednak może powiedzieć, że w walce tej nie ustępuje, że walkę tę kocha i że raczej zwycięża, niż bywa zwyciężany.

Walka ta nadaje właśnie pięknych barw romantyzmu ciężkiej służbie morskiej. Romantyzm ten istnieje, istnieje pomimo deszczu, pomimo mokrej rzeczywistości, pomimo chlupiącej w butach wody, pomimo zawieruchy, zdzierającej czapkę z głowy i rozdierającej w strzępy okretowy dziennik w chwili niebaczego otworzenia drzwi do kabiny nawigacyjnej.

Kapitan Deyczakowski w ciągu roku spędza służbowo około 250 dni na morzu. W porcie przebywa tylko tyle... godzin, ile potrzeba na załadowanie lub wyładowanie statku. Wreszcie kiedyś bierze urlop i... spędza go na morzu podróżując swoim własnym yachtem.

Ot i teraz stoimy na mostku i gwarzymy o morskich podróżach. Zginamy kolana w takt wściekłych rozkołych statku, wpatrując się w mroczną dal.



Wzburzona powierzchnia Bałtyku, widziana poprzez głowy pasażerów „Robura V”.

Wicher wyje i zawodzi a kapitan od niechcenia pomrukuje.

„No, no, to ci pogoda. Gdybym miał teraz urlop, to akurat szedłbym yachtem na Bornholm. Byłoby zanadto mokro, a i żagle mogłoby porozdzierać.”

Ostatni swój urlop spędził, płynąc do Libawy. „Wszystko dobrze było, mówi kapitan, — soli tylko nam do żywności zabrakło”.

Marynarz to z krwi i kości. Pływał już na oficerskich stanowiskach nawet pod francuską banderą. Pod polską banderą zjeździł już niezliczone tysiące mil morskich. Młodszy brat jego pływa na linii atlantyckiej. Morska rodzina.

Statek walczy z niepomysłnym wiatrem. Szybkość więcej niż o połowę mniejsza od normalnej. Jednak prurujemy się z szybkością 4 do 5 mil na godzinę. W miarę zbliżania się do brzegów Szwecji robi się nieco spokojniej, bo akurat kryjemy się w zaciszniejszy kąt. To też szybkości nam przybywa.

W każdym razie parę godzin bezpowrotnie stracono. Wreszcie przed zapadnięciem zmroku, ukazują się przed nami, jedna po drugiej latarnie morskie, wskazujące na bliski cel naszej podróży. Już widzimy Härädskör, już zbliżamy się do fiordu prowadzącego do portu Nerköping. Oto już podnosimy na maszcie flagę pilotową, a po kwadransie, na burcie „Robura” zgrabnie wskakuje szwedzki pilot, mający prowadzić statek wązkami i krętymi cieśninami.

Wpływamy do fiordu. Widoki niezapomniane. Tu wysepki, porośnięte bujną zielenią, tam wysepki nagie, kamieniste. Jedne są jakby wymyślne klomby lub gazony, rzucone na srebrzystej tafli, połyskującej czerwienią zachodzącego słońca, drugie, jak potężne cielska jakichś drzemiących tajemniczych potworów — olbrzymów. Na brzegach rozrzucone wile, domki, wieżyczki. Tu urząd pilotów, tam stacja meteorologiczna. Pilot morski ustępuje miejsca pilotowi rzeczniczemu, znawcy wąskich przesmyków.

Krajobraz też się zmienia. Miejscami jest tak wąsko i ciasno, iż zdawałoby się — statek nie przejdzie pomiędzy ścianami brzegów. Robi się wieczór. Statek kieruje się ogniami rozstawionych przemysłnie sygnałów — nabieżników. Cisza i spokój, jak w pustym kościele w nocnej porze. Mówioli wszyscy na statku dostrajają się do uroczystego bezgłosu. Każde cdezwanie się — to szept. Po minionej walce ze sztormem, z tem uosobieniem ogłuszającego rumoru i hałasu, taka

cisza jest dziwna, nieprawdopodobną bajką. Ciszę przerywa, nie zakłócając zresztą skupionego nastroju, rzucane od czasu do czasu przez pilota jakieś słówko komendy. „Stedddiiii...“ przeciąga pilot, „steddi...“ nieco krócej powtarza za nim stojący na sterze asystent Płoszko. Pogodny, wesoly i energiczny ten człowiek, pomimo przejmującego chłodu stoi w mocno wydekolowanej „holenderce“, bluzie marynarskiej, będącej, jak on sam mówi, pamiątką po ukończonej już rok temu Szkole Morskiej. Może go grzeją wspomnienia palącego afrykańskiego słońca, pod którym jako legionista francuski spędził pełnych pięć lat kontraktowych, lub może poprostu burzy się w nim gorącym strumieniem krew młodego jeszcze, a mającego tak dużo przygód i przeżyć człowieka. Walczył przecież także, jako żołnierz polski, z bolszewikami. W Legii Cudzoziemskiej dosłużył się stopnia sierżanta, co nie jest zbyt łatwe i dla każdego dostępne. Ukończył Szkołę Morską i odbył wiele już podróży.

Po kilku godzinach powolnego, cichego i bezszelestnego płynięcia fiordami, dostrzegamy wreszcie wielkie światła pięknego, acz nieco staroświeckiego portu. Przed nami Norrköping. Dziwnym kaprysem szwedzkiego języka nazywający się w wymowie Norczepingiem!

Już noc. Godzina 23. Dobijamy. Kilka sprawnych manewrów pod komendą kapitana Deyczakowskiego, kilka dźwięcznych odezwań się kapitana Gubały odpowiadającego na rozkazy komendanta, trzaskającym jak z bicza „O! rrrajt!“ i wreszcie stoimy już przy madbrzeżu. Prze „keju“, jak powiadają w potocznej mowie nasi marynarze. Spać, spać, spać! Spać bez wzlotów i opadań, bez wściekłego rumoru rondli i bez fruwanina walizek.

Cały statek pogrążony we śnie. Tylko wachtowy czuwa i tłucze się po pokładzie, jak duch potępieńca. Od czasu do czasu mruknie do niego parę niezbyt zrozumiałych słów, celnik szwedzki, dzielący z nim nocne godziny czuwania.

Szybko noc zlatuje. Zbyt nawet szybko. Godzina 7 rano. Już znowu grzmoty! To pierwsze chwytanki dźwigów szwedzkich wbiły się swemi zachłanymi paszczami w czarną masę polskiego węgla.

Urządzenia przeładunkowe w Norrköpingu ustępują o wiele nowoczesnym instalacjom portu gdyńskiego. To też wyładunek nie idzie tak, jakby tego sobie życzył sumienny i wprost fanatycznie lojalny względem swojej dyktacji kapitan statku.

W przerwie śniadaniowej kapitan Gubała skłania „kraniarzy“ do wylądowania samochodu. Parę minut intensywnej pracy i już samochód stoi na szwedzkim lądzie.

Teraz komendant statku przejawia znów całą pełnię swej uczynności, porozumiewając się w języku Gustawa Adolfa z jego dzisiejszymi ziomkami, skupionymi z oficjalnymi minami nad stertą urzędowych papierów, mających ułatwić swobodne poruszanie się polskiego samochodu po szwedzkiej ziemi.

„Laisser passer“, uprzejmie wydane przez Generalny Konsulat Szwedzki w Gdańsku, zastępuje z powodzeniem tryptyk. Wyruszamy wreszcie do miasta w celu zapoznania się z pięknym Norrköpingu. Miasto ma ponad 69 tysięcy mieszkańców. Nosi wybitne piętno wszystkich miast skandynaw-



Samochód polskich turystów (z policyjnymi znakami Gdańska) na granicy terytorjum miejskiego Stockholmu.

skich. Spokój i mdła, jak na nasze nerwy, „rozsadność“ obywateli przebija na każdym kroku. Po godzinie 12 w nocy nikt się już nie bawi, nikt nie tańczy, nikt nie śpiewa i nikt nawet nie gra już w bridgeta! Tak jest w całej Szwecji, tak jest w Norwegii, w Finlandii, i w Danji.

Nazajutrz jazda samochodem do Stockholmu. Drogi cudowne. Drogi jako okolice i drogi — w pojęciu nawierzchni jezdnej. Aż ciarki po skórze przechodzą, gdy się wspomni niektóre nasze drogi, wśród których najbardziej chyba kompromitująca jest droga, łącząca Gdynię z Gdańskiem.

Parę godzin jazdy po uroczych okolicach, przebiegających raz tuż nad przepięknymi fiordami, drugi raz przez skaliste wąwozy, napawają serce rozmiłowanego w turystyce człowieka, rozkoszą. Jakież miłutkie domki stoją przy drogach! Szwedzi, znając swój kraj, który niezbyt hojnie darzony jest przez blaski słonecznego światła, rozświetlają swe życie czystością, schludnością i barwnością swoich osiedli. Szybko rulujemy przez miasta Nyköping i przez niedaleko Stockholmu już leżące Södertalje. Tutaj samochód wykonać musi sztuczki akrobatyczne. Ulice są tak strome, że wjeżdża się literalnie na górę-ścianę! Gdyby wzniesienie było o parę stopni bardziej strome, można by zrobić samochodem looping.

Wreszcie Stockholm. Gród zbudowany przez energicznego dzielnego człowieka w 14 stuleciu. Stare kroniki piszą o nim: „Birger Jarl, światły człowiek miasto Stockholm kazał zbudować“. To też cześć oddawana temu człowiekowi wyraża się i przejawia się na każdym kroku. Tam obraz, tam pomnik, tam księga mu poświęcona. Wreszcie przepiękna ulica zwie się Birger Jarl gattan, oraz plac położony w pobliżu wjazdu do Stockholmu nosi nazwę Birger Jarl Plan.

Woda, kanały, mosty, — kanały, mosty, woda. Istny labirynt. Labirynt mostów i kanałów. Stusznie więc nazywają Stockholm miastem mostów.

Jeździ się w całej Szwecji lewą stroną. W pierwszej chwili „środkowo europejskiego“ automobilistę opanowuje trema,

wkrótce jednak jeździ już z taką samą werwą, jak wszyscy miejscowi kierowcy. Trzeba powiedzieć, że Szwedzi jeżdżą bardzo szybko i prawie nie używają sygnałów. Mają za to doskonale hamulce. Wrzaskliwe piski i jęki naszych trąbek samochodowych, obowiązujących w naszych miastach i tak bardzo u nas nadużywanych, przeraziłyby każdego Szweda.

Piękna Stockholmu opisywać nie będą. Uczynili to już inni.

Do najmiłszych chwil z pobytu w Stockholmie można zaliczyć czas, spędzony w towarzystwie spotkanego tam naszego attaché wojskowego na Finlandję, pułkownika Jaroszewicza. Zna on dobrze północno bałtyckie kraje, to też i w Stockholmie można było się czuć w jego towarzystwie tak, jakby się było w Warszawie. Również wizyta u Państwa Ministrowstwa Rozwadowskich, ogromnie gościnnych i serdecznych, nie może być łatwo zapomniana.

Stockholm jeszcze żyje wrażeniami niedawnej wizyty polskiej floty wojennej. Szwedzi posiadają, biorąc „na wagę“ więcej okrętów, lecz nie mogą się pochwalić niczem, coby specjalnie imponowało nowoczesnością. Nawet ich najnowsze okręty: „Klas—Horn“ i „Klas—Ugla“ musiały ustąpić pierwszeństwa naszym: „Wichrowi“ i „Burzy“. Tak samo i polskie łodzie podwodne były jednostkami, podziwianymi ze szczerym zachwytem przez szwedzkich marynarzy. Zrozumiałe więc jest, że podziw dla rodzącej się siły morskiej Polski w Szwecji powszechny.

A teraz droga powrotna. Te same piękne widoki przy jeździe samochodem. Gorączkowy pośpiech z odejściem „Robura“ po nowy ładunek czarnego djamentu. Podróż powrotna z jeszcze gorszym sztormem (11 stopni według skali Beauforta) i wreszcie przybycie do Gdyni.

Znów kilka bardzo sprawnych manewrów komendanta statku, który się obchodzi bez holowników, i jego głośnie zapytanie skierowane z mostku jeszcze manewrującego okrętu do oczekujących nań maklerów: „Kiedy odchodzę?“ od powiedz maklera brzmiała krótko. „Dziś załadujemy — jutro odjadę“.

Znów gorączkowa praca. Znów szczęk chwytałów i zawożenie kranów. I znów tumany węglowego pyłu, które zaczęły się już unosić zanim zdążyli pasażerowie pożegnać kapitana i jego oficerów. Rodziny oficerów i marynarzy stoją na molo, wyglądając swoich mężów i ojców.

Sciskamy w pośpiechu dłonie naszych roburowskich przyjaciół. Samochód już na lądzie. Walizy w samochodzie. Naciśnięcie starteru, i już koła toczą się po asfaltowych jezdniach portu gdyńskiego. Za parę miut wjedziemy na wybitnie szosy ojczyste. Da Bóg, że i w tym kierunku prześcignemy niebawem „zagranicę“ tak kiedyś uwielbianą i niewolniczo podziwianą.

Jednak jeździć za granicę, to uczyć się poznawania wartości swego kraju. Wszędzie jest dobrze, — ale i u nas nie jest źle. Częstość bywa u nas lepiej. Trzeba tylko umieć patrzeć i widzieć.

W. KOSIANOWSKI

Granica morska państwa znajduje się nie u własnych, a u wrogich brzegów. Flota nasza winna być tam w pięć minut po wypowiedzeniu wojny.

LORD FISHER OF KILVERSTONE.

POTRZEBNA KSIĄŻKA.

Obojętność na sprawy morskie, jaka cechowała nasze społeczeństwo, została wreszcie przełamana, a zainteresowanie się sprawami, związanymi z morzem, wzmacnia się i rośnie, zwłaszcza od czasu dokonania wspaniałego wysiłku gdyńskiego. Coraz liczniejsze publikacje indywidualne, stały rozwój Instytutu Bałtyckiego, świetny przebieg „Święta Morza” i t. d. świadczą o tem, że zrozumienie ważności posiadania brzegu morskiego oraz konsekwencji tego posiadania znajdują już żywy oddźwięk w społeczeństwie. Ale właśnie z powodu tego pędu ku sprawom morskim dotkliwie dawał się odczuwać brak, nie powiem syntezy, lecz zbioru wiadomości o morzu, wychodźtwie, emigracji, kolonizacji, kolonjach — sprawach ściśle z problemem morskim związanych. Potrzeba było dzieła, któreby, będąc lekturą przystępną przyjemną i pouczającą, było równocześnie kompendium spraw morskich.

Tę lukę wypełnił p. Władysław Gindrich*) pisząc rzecz dobrą i bardzo na czasie, a tem samem zaspakajając dawno odczuwaną potrzebę.

„Polska a morze”? Treść więcej daje, niż zdawałby się odpowiadać tytuł. To właśnie że w książce o tym skromnym tytule czytamy o historii Pomorza (II), i o emigracji (V) i o podróżnikach, geografach i odkrywcach polskich (III), którzy sławę imienia polskiego po całym świecie roznosili, świadczą, że autor ujął swój temat jak należało, na szeroko-

kiej płaszczyźnie splotu licznych spraw i interesów, związanych z pojęciem morza, tem dobitniej i jaśniej uwydatniając ważność posiadania dostępu do morza. Najlepszym zaleceniem dzieła p. Gindricha byłoby poprostu podanie owych 350 tytułów rozdziałów, które się składają na systematycznie i przejrzysto ujętą, zwięzłą całość — rozdziałów zebranych w 9 głównych grupach: Czem jest morze w życiu narodu (I). Porty polskie (IV). Podróż towaru (VI) Flota handlowa (VII). Instytuty badawcze, organizacje naukowe i propagandowe (VIII). Szkolnictwo morskie (IX) (oraz wymienione wyżej grupy II, III i V). Już samo wyliczenie grup daje wyobrażenie o bogactwie treści pracy „Polska a morze”, przyczem setki podtytułików ułatwiają orientację. Bibliografia na końcu książki podana, aczkolwiek zbyt szczupła, umożliwia i ułatwia pracę tym, którym jak np. nauczycielom, prelegentom i t. d. potrzebne jest pogłębienie i rozszerzenie wiadomości o poszczególnych problemach, w pracy p. Gindricha z konieczności w skrócie tylko potraktowa-

*) Władysław Gindrich: Polska a morze. Nakład tygodnika „Polska Gospodarcza”. Warszawa 1932, str. 2 mlb + IV + 235 + 3 plany (wojew. pomorskiego, portów gdańskiego i gdyńskiego); z licznymi ilustracjami w tekście. Cena zł. 6.—

„Polska a morze” jest jednym słowem — vademecum i podręcznikiem dla wszystkich, ale bez suchości wykładu, do jakiego jesteśmy przyzwyczajeni w podręczniku.

Ma „Polska a morze”, braku, jak każda zresztą rzecz, ma rozdziały, które wymagałyby szczegółowszego opracowania, ale to są drobnostki wobec faktu, że praca ta jest pierwszą i to udaną próbą wszechstronnego ujęcia spraw morskich i systematycznego ich uszeregowania i że — według mojego głębokiego przekonania — jest dopiero pierwszą w y d a n i e m. Jest to bowiem zbyt potrzebna i pożyteczna praca, aby autor na tem jedynym wydaniu miał poprzestać, a w następnych edycjach uzupełnienia same wtłoczą mu się pod pióro.

„Dlatego... napisano tą książkę, aby dawała ona również świadectwo prawdzie i aby rozwijała myśl polską państwową i oświecała młode pokolenie...” powiada słusznie w przedmowie inicjator książki p. minister Koźuchowski. Młode pokolenie, i nie tylko ono, ale i ten, który je ma oświecać i prowadzić — nauczyciel polski otrzymuje w pracy „Polska a Morze” rzecz dobrą a gwałtownie potrzebną, stworzoną zbożnym i rozumnym wysiłkiem.

Tygodnikowi „Polska Gospodarcza” należy się oddzielne uznanie za to pożyteczne wydawnictwo.

STANISŁAW ZIELIŃSKI.

BUDOWA WIELKICH SAMOLOTÓW WE FRANCJI.

W ciągu ostatnich kilku lat budowa samolotów zarówno handlowych jak i wojskowych poczyniła we Francji wielkie postępy.

Jako przykład może służyć produkcja jednego z poważniejszych przedsiębiorstw francuskich specjalizującego się w budowie wielkich samolotów — towarzystwa la Société Provençale de Construction Aéronautiques (S. P. C. A.), pozostającego w ścisłych stosunkach z towarzystwem żeglugowem Messageries Maritimes.

S. P. C. A., założone w czerwcu 1925 roku, w trzy miesiące później wypuściło już pierwszy zbudowany we Francji trzymotorowy wodnopłatowiec handlowy „Meteore”, o wielkiej łatwości kierowania i doskonałym bezpieczeństwie. Aparat ten stanął na służbie początkowo na linii Marsylja—Algier, następnie zaś na linii Marsylja—Beyrouth.

W r. 1928 Towarzystwo ukończyło

budowę dwu samolotów całkowicie metalowych o wadze jednego 7 ton (dwumotorowy) i drugiego 8 ton (trzymotorowy).

W r. 1929 zbudowało ono 5 nowych aparatów metalowych, które wykazały pierwszorzędne zalety lotnicze.

Trzymotorowy samolot handlowy „S. P. C. A. VII”, może rozwijać szybkość 190 klm. na godzinę, jest przystosowany zarówno do przewozu poczty, jak i pasażerów lub chorych. Naturalnej wielkości kabiny tego aparatu wystawicne były na ostatnim salonie lotniczym w Paryżu.

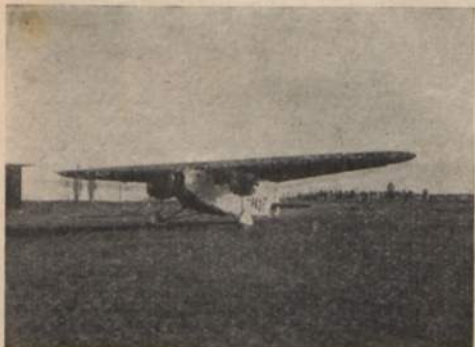
Przybrzeżny dwumotorowy hydroplan bombardowy „PP/S. P. C. A. II” o sile motoru 960 KM stanowi także ciekawy model wojskowy.

Samolot towarzyszący „H/S. P. C. A. III”, o podwójnym silniku 1300 Km, podczas odbytych prób dał świetne wyniki. Jest to czterosobowy aparat przeznac-

zony do celów wywiadowczych lub do towarzyszenia eskadrom bombardującym. Sposób ustawienia karabinów maszynowych na tym aparacie eliminuje zupełnie martwe pole w obrębie samolotu. Jest on przystosowany do celów bombardowych zarówno w porze dziennej jak i nocnej. Przy swej znacznej szybkości (255 klm. na godz.) aparat „H/S. P. C. A. III” jest szczególnie silny i nowoczesny.

Prócz wymienionych wyżej aparatów S. P. C. A. stworzyła również kilka innych ciekawych prototypów, których omówienie z braku miejsca musimy opuścić.

Między innymi przy jednym z aparatów zastosowano kabinę, zaopatrzoną w odpowiedniej wielkości spadochron. Kabina ta w razie potrzeby może być w locie oddzielona od kadłuba. Tego rodzaju urządzenie w dużym stopniu podnosi bezpieczeństwo lotu.



Trójmotorowy samolot handlowy „S. P. C. A. VII” (1932). Szybkość 180 klm na godzinę.



„Meteore” — pierwszy hydroplan handlowy o 3 motorach zbudowany we Francji (1925).



Samolot wojskowy „H/S. P. C. A. III” (1925). Szybkość 255 klm na godzinę.

KRONIKA

MORSKIE GRANICE POLSKI.

W Dzienniku Ustaw Nr. 92, poz. 789, z dnia 27. X. 1932 r. ukazało się rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 października 1932 r. o granicy morskiej Państwa, które poniżej przytaczamy:

Na podstawie art. 44 ust. 6 Konstytucji i art. 1 lit. a) ustawy z dnia 17 marca 1932 r. o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydawania rozporządzeń z mocą ustawy (Dz. U. R. P. Nr. 22, poz. 165), postanawiam co następuje:

Art. 1. Granicę wód terytorjalnych Państwa tworzy linja, biegnąca równolegle do linii wybrzeża i do granicy wód wewnętrznych w odległości 3 mil morskich do punktu pod $55^{\circ}28'$ szerokości północnej i $18^{\circ}44'30''$ długości wschodniej od Greenwich. Od punktu wprost na zachód do punktu leżącego na wybrzeżu pod $54^{\circ}27'31''$ szerokości północnej i $18^{\circ}34'$ długości wschodniej od Greenwich.

Art. 2. Zatoka Pucka zamknięta linją, łączącą cypel Helski z cypłem Rądlowskim, stanowi wody wewnętrzne Państwa.

Art. 3. W odległości 6-ciu mil morskich od linii wybrzeża i równolegle do niej aż do punktu położonego pod $54^{\circ}30'$ szerokości północnej i pod $18^{\circ}45'$ długości wschodniej od Greenwich, jak to jest uwidocznione na mapie, dołączonej do niniejszego rozporządzenia, biegnie granica wód pasa przyległego, w którym Państwu przysługuje wykonywanie praw zwierzchniczych w zakresie obrony wybrzeża.

Art. 4. Wody przybrzeżne polskiego obszaru celnego są ograniczone linją wybrzeża i do granicy wód wewnętrznych obszaru w odległości 6 mil morskich bez ujmy dla dalej idących uprawnień, wypływających z postanowień umów międzynarodowych.

Art. 5. Prawa zwierzchnicze, wykonywane przez Państwo na jego wodach terytorjalnych, na pasie przyległym oraz na wodach przybrzeżnych polskiego obszaru celnego, są w tym samym stopniu wykonywane w przestrzeni powietrznej, leżącej nad temi wodami oraz pod ich powierzchnią.

Art. 6. Wykonanie rozporządzenia niniejszego porucza się Ministrowi Spraw Zagranicznych, Ministrowi Spraw Wewnętrznych, Ministrowi Spraw Wojskowych, Ministrowi Skarbu i Ministrowi Przemysłu i Handlu, każdemu we właściwym zakresie działania i w porozumieniu z innymi zainteresowanymi Ministrami.

Art. 7. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie piętnastego dnia od dnia ogłoszenia.

GDYNIA PORTEM BAWELNIANYM.

Biuletyn Informacyjny Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni przynosi następującą charakterystyczną wiadomość.

O stale zwiększającym się znaczeniu Gdyni, jako portu dla importu bawełny, świadczy anons, umieszczony wraz ze zdjęciem z Gdyni w amerykańskim czasopiśmie gospodarczym „Commerce and Finance” Nr. 40, wychodzącym w Memphis. Anons umieszczono w języku

angielskim oraz polskim. Tekst polski, będący tłumaczeniem z angielskiego przytaczamy poniżej bez zmian:

„Gdynia — Polska”.

„Rzeczpospolita Polska sprowadza z zagranicy około 70.000 ton bawełny rocznie, 80% której przybywa z Ameryki. Łódź jest punktem środkowym polskiego przemysłu bawełnianego.

W roku 1923 Polska postanowiła rozwinąć nowy port morski. Po starannych badaniach wybrano Gdynię. Gdynia, która wówczas była wioską rybacką, jest obecnie pierwszym polskim portem.

Niniejszym oddajemy nasze poważanie Polsce, która, dzięki patriotyzmowi, ambicji i przedsiębiorstwu swoich synów, zdołała zbudować ten nowy i pod każdym względem nowoczesny port morski. Dookoła Gdyni wyrosło w ciągu ostatnich dziesięciu lat pomyślne miasto — 40.000 mieszkańców.

My wysoko szacujemy życzliwe stosunki istniejące między nami w Memfisie — słynniejszym w świecie centrze bawełny i naszymi przyjaciółmi w Gdyni — najnowszym i najszybciej się rozwijającym portem bawełny”.

ZMIANY W STOCZNI GDYŃSKIEJ.

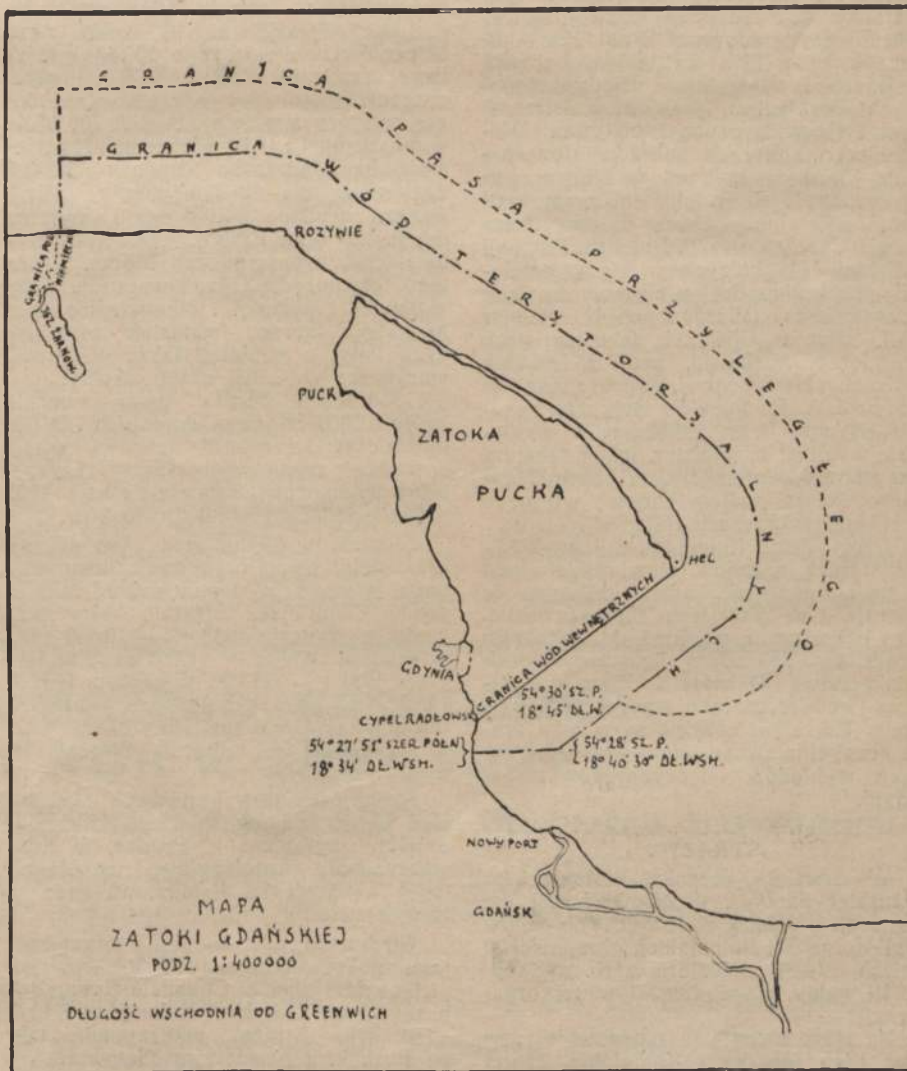
W ostatnim czasie zaszły w Stoczni Gdyńskiej bardzo poważne zmiany i to zarówno w samym kapitale akcyjnym stoczni, jak i w składzie rady nadzorczej nowoutworzonego towarzystwa akcyjnego.

Nowa Rada Nadzorcza ukonstytuowała się w składzie następującym: prezes J. Zieleniewski, członkowie pp.: Lewarski, inż. Czesław Klarner, inż. Dunin z Warszawy oraz prof. Noe, Schloesing z grupy francuskiej i Holden z grupy angielskiej.

Akcje zostały podzielone następująco: grupa polska 24% (Huty Królewska i Laura, Starachowice i Zieleniewski), grupa francuska 23%, grupa angielska 23%, reszta przypada na Bank Gospodarstwa Krajowego, Bank Handlowy w Warszawie i szereg innych banków, udziałowców stoczni Gdańskiej.

Zmiany te wyłączyły Stocznię Gdyńską od zależności, w której dotychczas pozostawała w stosunku do Stoczni Gdańskiej.

Należy się spodziewać, że po reorganizacji Stoczni Gdańska uzyska pod-



Granice morskie Rzeczypospolitej.

stawę do pomyślnego rozwoju i że już wkrótce statki morskie, szczególnie mniejsze, budować będziemy w kraju.

POWRÓT „ISKRY”.

W dniu 3 listopada r. b. powrócił do Gdyni z kilkumiesięcznej podróży szkolnej na wodach zagranicznych szkuner szkolny marynarki wojennej O. R. P. „Iskra”.

KOLEGIUM MIĘDZYNARODOWYCH WYKŁADÓW AKADEMICKICH W GDYNI

W drugiej połowie lipca r. b. odbyły się w Gdyni Międzynarodowe Wykłady Nauk Administracyjnych i Gospodarczych im. Marszałka Józefa Piłsudskiego, stanowiące pierwszy dział Kolegium Międzynarodowych Wykładów Akademickich w Gdyni. Pierwszym rektorem Kolegium był wybrany inicjator i założyciel tegoż prof. dr. Tadeusz Hilarowicz, a następnie został wybrany rektorem prof. dr. Rudolf Dominik, Dziekan Wydziału Prawa Uniwersytetu w Brnie (Czechosłowacja), zaś protektorami: prof. Hilarowicz i prof. dr. Ivan Krbek (obecnie prezydent miasta Zagrzebia). Podczas uroczystej inauguracji Międzynarodowych Wykładów, która się odbyła w auli Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, przemawiał prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, gen dyw. Gustaw Orlicz-Dreszer, który wyraził życzenie, aby ta pierwsza podwalina wyższej uczelni w Gdyni rozwinięta się, jako instytucja stała. W tym kierunku idzie dalszy jej rozwój. Kolegium Międzynarodowych Wykładów Akademickich w Gdyni składa się z dwóch instytutów: Instytutu Międzynarodowych Wykładów Nauk Administracyjnych i Gospodarczych i Instytutu Wykładów o kulturach narodów słowiańskich. Pierwszy Instytut, w którym wykłady odbyły się w lipcu rb., zgromadził około 250 słuchaczy z Polski, Jugosławii, Czechosłowacji, Bułgarii, Rumunii i Estonii, dla których wykłady wygłosili pierwszorzędni prelegenci polscy i zagraniczni. (Wśród nich b. minister prof. Hipolit Gliwic, b. minister prof. dr. Jerzy Michalski, prof. R. Dominik z Czechosłowacji, prof. Krbek z Zagrzebia, prof. A. Jovanović z Belgradu, i szereg innych). Przy zakończeniu wykładów wygłosił b. minister, inż. Eugenjusz Kwiatkowski, prelekcję na temat „Dlaczego Polska podjęła budowę własnego portu na wybrzeżach Bałtyku”?

Drugi dział Kolegium, t. j. wykłady o kulturach narodów słowiańskich, jest w toku organizacji, którą zajmuje się komisja z p. Wacławem Sieroszewskim, jako prezesem, a pp. prof. dr. Juljuszem Benesicem, delegatem jugosłowiańskiego Ministerstwa Oświaty i drem. Wacławem Dresslerem, jako wiceprezesami na czele. Także już obecnie są w toku prace przygotowawcze około przyszłorocznych wykładów międzynarodowych w Gdyni.

DZIESIĘCIOLECIE „JADRANSKIEJ STRAŻY”.

W dziesiątą rocznicę istnienia „Jadranskiej Straży”, jugosłowiańskiej organizacji o celach, zbliżonych do celów Ligi Morskiej i Kolonjalnej, obradował w dniach 29—31 października rb. w Skoplje III walny zjazd delegatów tej organizacji.

Na zjazd otrzymała zaproszenie również Liga Morska i Kolonjalna, której Zarząd Główny przesłał pod adresem „Jadranskiej Straży” następującą depe-



U kresu!... Rozbity torpedowiec na wybrzeżu Normandji.

szę: „Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej przesyła organizacji morskiej bratniego narodu słowiańskiego serdeczne życzenia owocnej pracy w służbie wielkiego hasła „Morze dla Słowian”.

Działalność „Jadranskiej Straży” w ciągu dziesięciolecia charakteryzują liczby następujące (dane zaczerpnięte ze sprawozdania Zarządu Głównego „Jadranskiej Straży” na III walny zjazd delegatów): wygłoszono 20.153 odczytów, urządzono 5.000 zabaw i imprez, zorganizowano 1000 wycieczek na morze, w których wzięło udział 40.700 osób, wypuszczono 1.193.000 egzemplarzy miesięcznika „Jadranska Straža” i 278 000 egz. pisma dla młodzieży p. t. „Mładi strazar”, wydano 300.000 egz. kalendarza morskiego oraz 100.000 egz. innych wydawnictw, propagujących morze. Prócz tego organizacja ufundowała dla floty wojennej 1 samolot i odpowiednie wyposażenie dla szeregu jednostek pływających floty, a zamierza także ofiarować marynarce wojennej okręt szkolny.

„Jadranska Straža” liczy obecnie zgórą 61.000 członków dorosłych i 28 000 młodzieży. Jej rozwój liczbowy został poważnie zahamowany przez kryzys, który uniemożliwił zamierzone na r. 1932 osiągnięcie liczby 100.000 członków.

Stopień, w jakim stan ekonomiczny kraju odbił się na organizacji, ilustrować może w pewnym stopniu nakład miesięcznika „Jadranska Straža”, który wynosił: w styczniu 1930 r. — 10.500 egz., w grudniu 1930 r. — 14.000 egz., w styczniu 1931 r. — 17.000, w grudniu 1931 r. 16.000, w styczniu 1932 r. — 15.600, obecnie zaś 12.000 egz. Przy okazji warto zaznaczyć, że „Jadranska Straža” jest pismem deficytowem.

Prócz oddziałów krajowych „Jadranska Straža” od roku posiada kilka oddziałów zagranicą: w Pradze, w Konstantynopolu, Antofagaście i w Magelanes — Ameryka Południowa oraz w New Yorku.

Utrzymuje ona kontakt z organizacjami pokrewnymi innych krajów, jak „Ligue Maritime et Coloniale Française” naszą „Ligą Morską i Kolonjalną i t. d. „Jadranska Straža” podtrzymuje także stosunki z niemieckim „Seeverein”, z którym prowadzi wymianę czasopism i wydawnictw.

Celem zacieśnienia bliższych węzłów z polską Ligą Morską i Kolonjalną „Jadranska Straža” zamierza w najbliższym czasie wydać specjalny numer polski swego czasopisma.

W połowie grudnia r. b.

ukaze się ilustrowany

KALENDARZ MORSKI I KOLONJALNY

wydany nakładem

I Oddziału im. Jana z Kolna
LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ.

Kalendarz ten na 240 stronach prócz właściwego calendarium zawiera wiele bardzo ciekawego aktualnego materiału, dotyczącego morza i kolonij.

Cena egzemplarza — zł. 2.50
Dla oddziałów L. M. i K. 25% rabatu, dla zamawiających większe ilości rabat odpowiednio większy.

Każdy kto interesuje się sprawami marynarki wojennej i handlowej, rybołówstwem morskim, krajami zamorskimi, skupiającymi polskie wychodźstwo osadnicze, kto poszukuje informacji z tych dziedzin, znajdzie w

KALENDARZU

wyczerpujące informacje i wskazówki.

Zamówienia przyjmuje:

Instytut Wydawniczy Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Warszawa N. Świat 35,
oraz

Instytut Wydawniczy Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, Szosa Gdańska.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

Z ZARZĄDU GŁÓWNEGO L. M. i K.

Na kolejnych pięciu posiedzeniach Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej przedyskutował ostatecznie program pracy organizacji na rok bieżący. Cechą jego, w przeciwieństwie do programów poprzednich, jest przejście do działalności praktycznej we wszystkich dziedzinach pracy ligowej. Podając go w streszczeniu, nadmieniamy, że w najbliższym okresie zostanie on podany w całej rozciągłości do wiadomości Okręgów, na konferencji programowej, którą Zarząd Główny zwołuje do Warszawy.

Jeśli chodzi o działalność poszczególnych wydziałów, to zwraca uwagę duża rozbudowa ich agend. W pierwszym rzędzie dotyczy to Wydziału Morskiego, który w roku bieżącym dzielić się będzie na sekcje Żeglugi Morskiej i Rybactwa, Handlu morskiego i portów. Marynarki Wojennej, Gdańską oraz Północno-Amerykańską. W wygłoszonym na posiedzeniu Zarządu Głównego referacie programowym przewodniczący wydziału podkreślił, jako tezę zasadniczą, reprezentowanie przez Ligę czynnika stałości i ciągłości w polityce morskiej. W sprawie gdańskiej Liga podejmie propagandę na rzecz znaczenia tego portu dla Polski, oraz nawiąże współpracę z miejscowymi organizacjami polskimi, w pierwszym rzędzie z Polską Macierzą Szkolną. Co do Gdyni, jako zagadnienie pierwszorzędne znaczenia wysunięto postulat dalszej rozbudowy miasta, która winna postępować w ślad za rozbudową portu. Z kwestyj praktycznych omówiono sprawę prowadzonego przez gdański Oddział L. M. i K. „Do mu Marynarza” w Gdańsku oraz współpracę przy dokonywującym się obecnie założeniu analogicznej placówki w Gdyni, udział w projektowanej Międzynarodowej Wystawie Sportowej w Gdyni, budowę kolonii dla rodzin marynarzy, inicjatywy w sprawie uruchomienia dalszych, linii okrętowych i t. p. — W programie prac Wydziału Morskiego znalazła się również kwestja Pomorza, rozwój kulturalny i gospodarczy tej dzielnicy i t. d.

Co do Sekcji Marynarki Wojennej, to działalność jej podobnie, jak w roku zeszłym, obejmie troskę o budowę pol-

skiej marynarki wojennej, oraz propagandę w społeczeństwie znaczenia floty dla utrzymania polskiego stanu posiadania na Bałtyku. Łączy się z temi zadaniami sprawa kontynuowania akcji zbórkowej na budowę okrętów wojennych, po ustawowym załatwieniu tej sprawy.

Na terenach zagranicznych nawiązany zostanie ścisły kontakt z analogicznymi organizacjami w krajach bałtyckich, skandynawskich i słowiańskich. Na terenie północno - amerykańskim propagandzie spraw morskich Polski służyć będą w pierwszym rzędzie istniejące tam placówki Ligi.

Wydział Żeglugi Śródlądowej posiada podobnie, jak w roku ubiegłym, dwie sekcje: Żeglugi Śródlądowej oraz Wychowania Wodnego. Działalność sekcji pierwszej pójdzie w kierunku propagandy znaczenia dróg wodnych dla Państwa oraz naukowym, t. zn. studjum zasadniczego zagadnienia rozbudowy żeglugi śródlądowej. Sekcja podtrzymuje w dalszym ciągu postulat powołania do życia Państwowej Rady Żeglugowej. Poza tem Liga pragnie współdziałać przy organizowaniu instytucyj, powołanych do rozbudowy żeglugi śródlądowej.

Sekcja Wychowania Wodnego, zgodnie z uchwałami walnego zjazdu, pragnie objąć zarówno wychowanie fizyczne, jak i moralne młodzieży, nie zaniedbując równocześnie starszego społeczeństwa. Działalność jej wyrazi się w koordynacji działań organizacji sportu i turystyki wodnej, w propagandzie, w organizacji podróży i wycieczek wodnych. Ważnym postulatem dla Ligi Morskiej i Kolonjalnej jest realizowane obecnie, w porozumieniu z Ministerstwem W. R. i O. P. wprowadzenie do programów szkolnych spraw morskich i zamorskich Polski. W pracy tej Sekcji, zgodnie z programem, mają wziąć czynny udział Okręgi i Oddziały.

Pracę Wydziału Kolonjalnego skoncentrują się obecnie w następujących sekcjach: Badań Terenowych, Polityczno-Gospodarczej, Afrykańskiej, Brazylijskiej, Ustawodawstwa Kolonjalnego, Medycyny Tropikalnej, Mandatowej oraz

Propagandy Haseł Kolonjalnych. Z obszernej dyskusji, przeprowadzonej na posiedzeniu Zarządu Głównego, wyłoniła się jako najważniejsza kwestja mandatów, w związku z pojawiającymi się coraz częściej pogłoskami o zamierzonej ich rewizji. Stan obecny tej sprawy wymaga zdwojonej czujności ze strony Polski, która nie powinna zostać pominięta przy ewentualnych zmianach terytorjalnych na terenach afrykańskich. Z innych prac poruszono sprawę kolonizacji polskiej na terenie Brazylii, wydania „Vade — Mecum” dla wyjeżdżających na tereny zamorskie oraz stworzenia Muzeum — Doświadczałni, któraby mogła stać się warsztatem dla pracujących w tej dziedzinie. Z pracami wydziału łączy się ściśle kwestja prowadzonej obecnie przez Ligę zbiórki na rzecz „Funduszu Kolonjalnego”, którego zadaniem jest umożliwienie Lidze podjęcia szeregu prac konkretnych na terenach zamorskich.

Odrębną dziedzinę prac reprezentuje Komisja Organizacyjno - Propagandowa, która opracowała regulaminy Zarządu Głównego, Biura oraz Wydziałów i Komisyj. Do najważniejszych jej zadań należy obecnie zakończenie organizacji Okręgów i Oddziałów powiatowych Ligi Morskiej i Kolonjalnej na terenie całej Rzeczypospolitej, powiększenie pięciokrotne, zgodnie z uchwałą Walnego Zjazdu, stanu liczebności Ligi oraz kontynuowanie akcji propagandowej w dziedzinie prasy, radja, tumu, odczytów i t. p. Jako nowe agendy Zarządu Głównego powstały Komisje Wydawnicza oraz Finansowa, których działalność ureguluje te dwie dziedziny prac centrali.

Zamykając to krótkie streszczenie obecnego programu Ligi, musimy stwierdzić, że od solidarnego wysiłku poszczególnych placówek i członków zależy jego wykonanie.

Z DZIAŁALNOŚCI OKRĘGÓW L. M. i K.

Większość Zarządów Okręgowych Ligi ustaliła już programy swoich prac na okres najbliższy i przystąpiła do akcji organizacyjno - propagandowej na tere-

ŚWIĘTA BOŻEGO NARODZENIA I NOWY ROK W ZAKOPANEM

WYCIECZKA WYPOCZYNKOWA OD 25. XII. 1932 DO 2. I. 1933 R.

Cena zł. 245 i 195 obejmuje przejazd kolejną II lub III klasą, całkowite utrzymanie i pobyt w pensjonacie, obecność na organizowanych w tym czasie imprezach sportowych, używalność nart i saneczek.

UDZIELA INFORMACYJ I PRZYJMUJE ZAPISY:

LIGA MORSKA I KOLONJALNA Warszawa, Nowy Świat 35, tel. 533-40 oraz
P. B. P. „FRANCOPOL“, Warszawa, ul. Trębacka 9, telefon 206-73.

nach swojej działalności. Najbardziej pozytywną akcją organizacyjną przeprowadziły Okręgi Zagłębia Węglowego i powstający obecnie Okręg Kielecko-Radomski, które w coraz szerszym zakresie docierają do terenu wsi, oraz ośrodków robotniczych. Dużą ruchliwość ujawnił również Okręg Lubelski, który definitywnie zakończył akcję zakładania Oddziałów Powiatowych Ligi na terenie tamtejszego województwa. Do przeprowadzenia analogicznych prac przystępuje obecnie Okręg Warszawski, którego działalność ograniczała się do tej pory jedynie do miasta Warszawy.

Okręgi Poznański i Pomorski, dzięki przeprowadzonej na wiosnę bieżącego roku akcji propagandowej i odczytowej przez Zarząd Główny i powiększeniu sieci placówek Ligi, pozyskały podstawy dla swojej działalności na przyszłość. Ostatnio ukonstytuował się Zarząd Okręgu Pomorskiego, na którego czele stanął zasłużony pionier myśli morskiej w Polsce, gen. Pasławski. Znacznie posunęła się naprzód praca Ligi na terenie woj. krakowskiego, gdzie na odbytych

niedawno Zjeździe Delegatów został wyłoniony na miejsce tymczasowego, normalny Zarząd Okręgowy. Prezesem Okręgu został wice-wojewoda krakowski, dr. Bilek, b. prezydent miasta Gdyni. Powoli, ale systematycznie pracuje nad rozwojem sieci swoich placówek, tymczasowy Zarząd Okręgu Wolyńskieo oraz Łódzki.

Nie rozwinęły do tej pory spodziewanej działalności Okręgi Lwowski, Poleński i Wileński, gdzie akcja Ligi przedstawia się stosunkowo słabiej. Poza organizacją okręgową pozostają do tej pory Oddziały na terenie województw nowogródzkiego i białostockiego. Lukę tę Zarząd Główny spodziewa się wypełnić w najbliższym czasie, przystępując do formowania wspomnianych Okręgów.

Naogół stwierdzić wypadnie, że większość Zarządów Okręgowych Ligi, przejawia pozytywną działalność i że akcja stopniowego przekazywania im poszczególnych odcinków pracy organizacyjnej i propagandowej w najbliższym czasie zostanie zakończona.

DZIEŃ MORZA W RADOMIU

W dniu 13. XI. r. b. obchodzono w Radomiu niezwykle uroczyste „Dzień Morza Polskiego”.

Już od wczesnego rana dał się zauważyć w mieście szczególnie odświętny nastrój. Domy udekorowane flagami; przed domem sejmikowym kilka orkiestr gra naprzemian, ściągając tłumy ludności. To przygotowania do wielkiego pochodu, w którym mają wystąpić między innymi i dwa duże okręty-modele. Poranny n-r. „Ziemi Radomskiej”, z artykułem wstępnym starosty radomskiego, p. Z. Maćkowskiego p. t. „Frontem do Morza”, poświęcony w całości zagadnieniom morskim oraz pracom Ligi Morskiej i Kolonjalnej, objaśnia nieświadomych o rodzaju i charakterze uroczystości.

W zapełnionym po brzegi kościele garnizonowym Ks. Dziekan Kosiński odprawił mszę świętą, wygłaszając następnie podniosłe kazanie o obowiązkach społeczeństwa polskiego wobec spraw morskich.

O godz. 10.30 z przed gmachu Sejmiku wyruszył wielki pochód propagandowy, poprzedzony orkiestrą strażacką na efektywnie udekorowanym samochodzie ciężarowym. Za orkiestrą jechały wozy propagandowe L. O. P. P., a między nimi 7-metrowej wysokości balon

i samolot-awjonetka, włączone do całości dla podkreślenia współpracy i szczytnej współzawodnictwa L. O. P. P. z Ligą M. i K. Następnie posuwał się „okręt wojenny” „Wicher”, którego załogę stanowiło 12 matełz „marynarzy”, witany szczególnie entuzjastycznie przez zebraną tłumnie publiczność.



„Dzień Morza” w Radomiu (13. XI. 1932). Stoja od lewej p. p. C. Zagórski — członek Zarz. Gł. L. M. i K., W. Czermiński — sekr. gen. L. M. i K., plh. Kawiński — d-ca 72 p. p., gen. G. Orlicz-Dreszer — prezes Zarz. Gł. L. M. i K., Z. Maćkowski — starosta radomski i inż. Rogiński — prezes Dyrekcji P. K. P. w Radomiu.

Wreszcie liczny zespół Dyrekcji Kolejowej w Radomiu z orkiestrą kolejową, wielkim „okrętem pasażerskim” — „Kolejarz” oraz szeregiem pięknie udekorowanych wozów propagandowych, zamykał ten długi korowód.

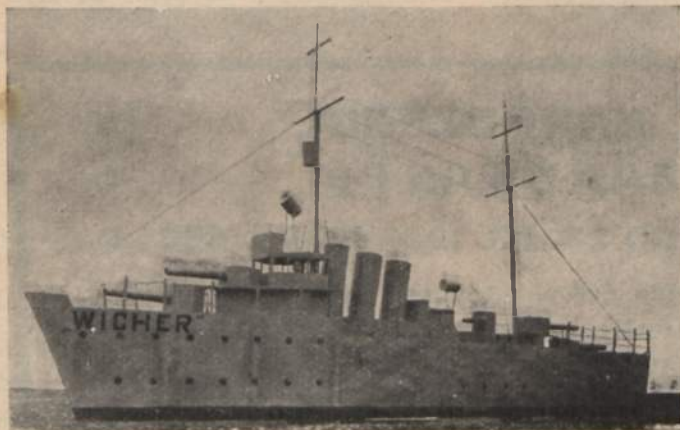
W tym czasie przybył do Radomia z Warszawy prezes Zarządu Głównego L. M. i K., p. gen. dyw. Orlicz-Dreszer wraz z delegatami Zarządu Głównego i Sekr. Gener. L. M. i K. — p. W. Czermińskim. Powitany przez p. starostę Maćkowskiego, p. generał wstąpił na chwilę do gmachu Sejmiku, gdzie przyjął meldunek Komendanta Garnizonu, p. plk. Kawińskiego, poczem wraz z całym otoczeniem udał się na plac 3-go Maja i tam w obecności przedstawicieli miejscowych władz przyjął defiladę pochodu oraz żywo oklaskiwany meldunek „kapitana okrętu wojennego”.

Po rozwiązaniu pochodu publiczność zaczęła rozchodzić się na akademje; w programie ich przewidziane były, obok zasadniczych przemówień-odczytów, także części wokalnno-muzyczne oraz filmy z dziedziny morskiej.

Akademja dla Oddziałów wiejskich powiatu radomskiego przy 800 zgromadzonych odbyła się w sali Teatru Rozmaitości; przewodniczył i przemówienia propagandowe wygłosił insp. samorządu, p. Kessler.

W wielkiej sali kinoteatru „Apollo” odbyła się w obecności ponad 1000 osób, akademja dla Oddziałów miejskich, pod przewodnictwem dyrektora Lasów Państwowych, p. Michiewicza; przemówienie propagandowe wygłosił, przybyły z Warszawy, sekretarz Zarządu Głównego L. M. i K., p. dr. Rosiński.

Akademja dla Oddziałów Nauczycielstwa i dla Kół Szkolnych, w obecności 1000 zgromadzonych osób, odbyła się w sali kinoteatru „Corso” pod przewodnictwem p. dyr. Mroczkowskiego; przemówienie propagandowe wygłosił p. prok. Łypaczewski. Akademja dla pracowników Fabryki Broni w Radomiu odbyła się w sali kinoteatru tejże fabryki „Znicz”, przy 600 przeszło zgromadzonych osób; przewodniczył p. inż. Tymowski; przemówienie propagandowe wygłosił członek Zarządu Głównego L. M. i K., p. kpt. B. M. Lepecki, przybyły z Warszawy na uroczystości wraz z majorem Fularskim. Wreszcie piąta i ostatnia akademja dla Oddziału Kolejarzy odbyła się we wspaniale udekorowanej sali Dyrekcji Kolei w obecności ponad 700 osób i pod przewodnictwem p. dyr. Rogińskiego. Przemówienie wstępne wj-



„Dzień Morza” w Radomiu (13. XI. 1932). „Kontrotorpedowiec Wicher”.



„Dzień Morza” w Radomiu (13. XI. 1932). „Okręt Kolejarski”.

głosił wiceprezes Oddziału, p. nacz. inż. Chodkiewicz, zaś akademję zakończył referatem przybyły z Warszawy delegat Zarządu Głównego, p. Cz. Zagórski.

Na wszystkich akademjach panował nastrój wysoce podniosły, a uczestnicy mieli sposobność niejednokrotnie wykazać swoje pełne zrozumienie dla podstawowych celów Ligi M. i K., przyjmując z entuzjazmem charakterystyczne części przemówień prelegentów.

P. generał Orlicz-Dreszer, który zaszczylił swą obecnością wszystkie wymienione akademje, przyjmowany był wszędzie ze szczególnym entuzjazmem; a zgromadzona w sali „Corso” młodzież szkolna zgotowała p. generałowi wprost żywiołową owację.

„Dzień” zakończył się wyjazdem p. Generała Orlicz-Dreszera wraz z p. Starostą Maćkowskim i delegatami Zarządu Głównego L. M. i K. do Zagożdżona, gdzie odbyło się wielkie zebranie propagandowe nowo uformowanego Oddziału L. M. i K. przy udziale ponad 800 osób i pod przewodnictwem dyrektora Fabryki Prochu, p. Prota. Przemówienia wygłosili p. gen. Orlicz-Dreszer i p. star. Maćkowski zaś referat propagandowy p. Cz. Zagórski.

Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, iż Radom, który do niedawna posiadał 1 tylko ogólny Oddział L. M. i K. z liczbą kilkudziesięciu członków, oraz 2 Oddziały przy 72 p. p.: oficerski i podoficerski, obecnie może poszczycić się 15 Oddziałami z 3.052 członków oraz 22 Kołami Szkolnymi z 2000 członków.

Akcja, która dała tak dobre wyniki w Radomskim, została podjęta w końcu września r. b., gdy Zarząd Główny L. M. i K. powierzył mandat delegata L. M. i K. p. staroście Maćkowskiemu. W tym krótkim okresie czasu p. star. Maćkowski nie tylko odnalazł na nowym terenie wielu pionierów idei morskiej i kolonjalnej, ale i pełne zrozumienie dla tej idei u najszerszych warstw tamtejszego społeczeństwa, które zresztą już wielokrotnie wykazało wysokie poczucie obywatelskie.

Już dziś sam powiat radomski przewyższył liczebnie niejedyn średni Okręg L. M. i K.; a ponieważ p. Star. Maćkowski nawiązał również żywy kontakt i z powiatami sąsiednimi i uzyskał duże poparcie dla swej akcji wśród przedstawicieli władz miejscowych oraz działaczy społecznych, przeto zdaje się nie ulegać wątpliwości, że z końcem roku bieżącego, zatwierdzony ostatnio przez Zarząd Główny, Okrąg Radomsko-Kielecki L. M. i K. stanie się jednym z największych Okręgów Ligi.

ZBIÓRKA NA FUNDUSZ KOLONJALNY.

W dniu 31 grudnia br. upływa ostatni termin wpłacania przez Oddziały naszej organizacji przypadających na nie kwot z tytułu zbiórki na „Fundusz Kolonjalny”. Akcji tej zawdzięczamy już dzisiaj możliwość podjęcia szeregu konkretnych prac na terenach zamorskich, w pierwszym rzędzie w Paranie, gdzie współpraca z miejscową Polonią przyniesie nam niedługo pozytywne wyniki zarówno w dziedzinie gospodarczej, jak i kolonizacyjnej.

Doniosłość „Funduszu Kolonjalnego” uznała zarówno Rada Główna jak i Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonjalnej we Lwowie, uchylając jednomyślnie poparcie przez wszystkie pla-



„Dzień Morza” w Radomiu (13. XI. 1932). Defilada na pl. 3 maja.

cówki Ligi akcji zbiórkowej. Zarząd Główny wyraża przekonanie, że doceniając znaczenie podjętej działalności, będącej praktyczną realizacją zaakceptowanego przez szeroki ogół członków Ligi programu naszego w zakresie kolonjalnym, Zarządy wszystkich Oddziałów dołożą starań, celem dopelnienia obowiązku organizacyjnego i odpowiednie sumy na „Fundusz Kolonjalny” przekażą, pamiętając o tem, że pomyślny rezultat zapoczątkowanej przez Zarząd Główny pracy zależy jedynie i wyłącznie od czynnego poparcia tegoż ogółu.

Pou hasłem zbiórki na „Fundusz Kolonjalny” winna rozwijać się nasza praca w miesiącu grudniu.

jesteśmy na utratę samodzielności gospodarczej i politycznej, gorącymi oklaskami.

OKRĘG LUBELSKI.

Zarząd Okręgu Lubelskiego w okresie jesiennym r. b. postawił sobie, jako główne zadanie stworzenie w każdym mieście powiatowym województwa lubelskiego Oddziału Ligi.

W tym celu prezes Zarządu Okręgu, plk. dypl. S. Iwanowski, w ciągu października i listopada wygłosił szereg odczytów o znaczeniu morza i kolonii dla Polski w rozmaitych miastach województwa. Po odczytach odbywały się zebrania organizacyjne, którym przeważnie przewodniczyli miejscowi starostowie; obecni na zebraniach z całym zrozumieniem ważności celów Ligi Morskiej przystępowali gremjalnie na członków, wybierając odrazu zarządy miejscowych oddziałów. Ilość zapisanych na zebraniach członków wahała się między 70—180 na każdy oddział.

W ten sposób powstały następujące oddziały w: 1) Lubartowie w dn. 6. X., 2) Radzynie w dn. 7. X., 3) Krasnymstawie w dn. 10. X., 4) Tomaszowie Lub. w dn. 11. X., 5) Garwolinie w dn. 14. X., 6) Żelechowie w dn. 16. X., 7) Janowie Lub. w dn. 20. X., 8) Biłgoraju w dn. 21. X., 9) Siedlcach w dn. 22. X., 10) Włodawie w dn. 7. XI., 11) Białej Podl. w dn. 10. XI.

Pozostaje jeszcze w fazie organizacyjnej oddział w Łukowie

Niektóre z nowowybranych Zarządów Oddziałów już wykazują żywą działalność organizacyjną.

Na zebraniach w paru miejscowościach ze strony obecnych wójtów postawiono wniosek, aby wszystkie gminy w danym powiecie należały do Ligi, jako członkowie zbiorowi (1 zł. mies.). Pp. Starostowie odnieśli się do tych wniosków bardzo przychylnie

Korpusy oficerskie, a częściowo i podoficerskie, następujących pułków przystąpiły do Ligi gremjalnie: I p. s. k., 22 p. p., 34 p. p., 8 p. a. c., 30 p. a. I, III baon 9 pp. Leg.

Liczba członków w Okręgu w ciągu ostatnich dwu miesięcy wzrosła prawie o tysiąc. Gdy przed rokiem Okręg Lubelski posiadał zaledwie 5—7 oddziałów, obecnie posiada ich 23.

NOWOŚĆ!

„KOLONJE DLA POLSK I” L. BULOWSKIEGO

250 stron druku, 12 fotografij oraz atlas 16 stronicy. Cena zł 4.—

ODCZYT GEN. GUSTAWA ORLICZ-DRESZERA.

W dn. 2 października b. r., jako w pierwszą niedzielę „Dwutygodnia propagandowego L. M. i K.” prezes Zarządu Głównego Ligi, gen. Gustaw Orlicz-Dreszer, wygłosił w wielkiej sali kino-teatru „Colosseum” w Warszawie, odczyt p. t. „Polska na morzu”, ilustrowany przezroczami. Licznie zgromadzona publiczność przyjęła wywody prelegenta, stwierdzając, że bez posiadania morza, skazani

W społeczeństwie województwa lubelskiego rośnie coraz bardziej zrozumienie celów wielkich Ligi i zapal do pracy dla morza i kolonij.

STOWARZYSZENIE PRZYJACIÓŁ POLSKIEJ LIGI MORSKIEJ i KOLONJAL- NEJ w PARYŻU.

Dnia 9 czerwca 1932 r. w lokalu Ambasady Rzplitej Polskiej w Paryżu, pod przewodnictwem konsula, d-ra T. Jan-kowskiego, odbyło się zgromadzenie konstytucyjne Stowarzyszenia Przyjaciół Polskiej Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Na zebraniu tem przyjęto statut Stowarzyszenia, którego cele zostały określone jak następuje:

1) Stałe informowanie Francuzów i Polaków, we Francji przebywających o celach i zadaniach polskiej polityki morskiej;

2) Badania możliwości emigracji i osadnictwa polskiego we Francji, w jej kolonjach, oraz w krajach pod jej protektoratem lub mandatem pozostających;

3) Prace nad rozwojem stosunków gospodarczych pomiędzy Polską a Francją i jej wyżej wspomnianymi posiadłościami.

Do zarządu wybrani zostali p. p.: dr. Ludwik Górecki, — prezes; Kazimierz Smogorzewski — wice-prezes, Bolesław Przegaliński — sekretarz, Lucyna Gąsowska — skarbnik i Zygmunt Klinsland.

Poza tem zgromadzenie wybrało przez aklamację Komitet Honorowy w następującym składzie: p. Alfred Chłapowski — ambasador Rzeczypospolitej, p. Karol Poznański — konsul generalny, plk. Błęszyński — attaché wojskowy i morski, p. Sylwester Gruszka — radca emigracyjny, ks. pralat Łagoda — rektor Polskiej Misji Katolickiej, p. Franciszek Pulaski — dyrektor Biblioteki Polskiej i p. Józef Targowski — senator.

Wszelką korespondencję uprasza się przesyłać pod adresem sekretarza (B. Przegaliński, 27, avenue Félix-Faure, Paris, XV).

AKCJA ODCZYTOWO - PROPAGAN- DOWA ODDZIAŁU L. M. i K. W BYD- GOSZCZY.

W akcji organizacyjnej prowadzonej przez Zarząd Główny Ligi M. i K. na terenie województwa poznańskiego, współdziałal czynnie Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Bydgoszczy. Prelegenci delegowani przez wspomniany Oddział wygłosili w miesiącach maju i czerwcu br. 19 odczytów w różnych miejscowościach powiatów bydgoskiego, szubińskiego i wyrzyskiego. Rezultatem tej akcji jest założenie nowych Oddziałów Ligi w Fordonie, Szubinie, Nakle, Wyrzysku, Mroczy, Miasteczku, Białosiłwiu i Koronowie; w stadium organizacji znajdują się Oddziały w Łabiszynie, Kcyni i Siczniku.

KOMUNIKAT.

W tych dniach ukaże się wydany przez Zarząd Główny L. M. i K. trwały plakat barwny propagandowy, wykonany przez prof. Pruszkowskiego, dyr. Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie. Doceniając akcję Ligi Pan Prezydent Rzeczypospolitej, członek honorowy naszej organizacji, raczył udzielić na plakat swego autografu. Plakat nadaje się do wywieszania w szkołach, świetlicach, biurach i t. p.

Cena plakatu na kartonie 1 zł. Zamówienia należy kierować do Zarządu Głównego L. M. i K. Warszawa, Nowy Świat 35, Konto P. K. O. Nr. 367.

„POLĄCZENIE GDYNI Z WISŁĄ”

Z inicjatywy Wydziału Żeglugi Śródlądowej dnia 14. XI. r. b. został wygłoszony przez p. inż. T. Tillingera referat dyskusyjny p. t. „Połączenie Gdyni z Wisłą”. Zagadnienie to, interesujące szerszy ogół działaczy Ligi M. i K., p. inż. Tillinger potraktował na podstawie szczegółowych studjów i we wszystkich trzech możliwych technicznie rozwiązaniach połączenia Gdyni z Wisłą doszedł do wniosków negatywnych. Przeprowadzona następnie obszerna dyskusja, w której wzięli udział pp: dyr. Maliszewski, inż. Rodowicz, inż. Konopka, inż. Wojtkiewicz, dyr. dep. Zaczek, dyr. Szymanowski i gen. Kwaśniewski, potwierdziła w zupełności stanowisko referenta. Na referacie był obecny prezes Zarządu Głównego L. M. i K., p. gen. Gustaw Orlicz-Dreszer.

Następny odczyt z cyklu zagadnień żeglugi śródlądowej p. t.: „Osuszenie puszczy myszyńskiej” zostanie wygłoszony przez p. inż. M. Prokopowicza.

„RODZINA WOJSKOWA” CZŁONKIEM L. M. i K.

Troska o rozwój pracy polskiej na morzu ogarnia coraz szersze koła polskiego społeczeństwa, czego dowodem jest szybki wzrost członków Ligi. Ostatnio przystąpiło na członka naszej organizacji stow. „Rodzina Wojskowa”, co z przyjemnością notujemy na łamach „Morza”,

wyrażając nadzieję, że inne organizacje wstąpią w jej ślady.

DYŻURY WYDZIAŁÓW i SEKCJI ZARZĄDU GŁÓWNEGO.

W celu utrzymania bliższego kontaktu ze swymi członkami, Wydziały oraz poszczególne Sekcje Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej wprowadziły stałe dyżury, które odbywają się w lokalu Zarządu Głównego L. M. i K. przy ul. Nowy Świat 35, III p. (tel. 533-40).

W czasie tych dyżurów urzędują również kierownicy Wydziałów i przewodniczący Sekcji oraz przyjmują interesantów w następujące dni:

I. Wydział Żeglugi Śródlądowej:

środa, godz. 19—20.30

1. Sekcja Żeglugi Śródlądowej: środa
godz. 19—20.30

2. Sekcja Wychowania Wodnego: środa
godz. 19—20.30

II. Wydział Kolonjalny: wtorek i piątek, godz. 18—19

1. Sekcja Propag. Haseł Kolonj.: wtorek
i piątek, godz. 18—19

2. Sekcja Afrykańska: piątek, godz.
18—19

3. Sekcja Brazylijska: wtorek, godz.
18—19.

Dnie i godziny dyżurów pozostałych Sekcji Wydziału Kolonjalnego, jak również Wydziału Morskiego zostaną podane do wiadomości później.

WPLĄTY NA „FUNDUSZ KOLONJALNY”, DO DNIA 1. X. 1932

P. Prezydent Rzplitej 500.— Zł., Min. O. Sobański 100.— Zł., Min. J. Kożuchowski 100.— Zł., Gen. Dreszerowa 30.— Zł., Gen. Dreszer 2,890.27 Zł., Dyr. J. Rummel 500.— Zł., E. Dreszerowa 20.— Zł., E. Domagalski 50.— Zł., K. Taczanowski 100.— Zł., Prezes Przemyski 100.— Zł., Gen. Gąsiorowski 100.— Zł., Gen. Dobrodzicki 118.80 Zł., Gen. Zajac 50.— Zł., Plk. Dunin-Wolski 100.— Zł., Plk. J. Karcz 100.— Zł., Plk. Jędrzejewicz 100.— Zł., Kpt. A. Zarychta 50.— Zł., Nacz. W. Oster 25.— Zł., Mag. B. Krzywicz 25.— Zł., Prezes Anusz 100.— Zł., Adw. Sławski 500.— Zł., Inż. Elandt 50.— Zł., F. Łyp 100.— Zł., Radzikowski 10.— Zł., W. Łukasik 10.— Zł., Dyr. Kłopotowski 50.— Zł., Stypiński 70.— Zł., Prezes Tarkowski 100.— Zł., Prezes St. Dziewulski 100.— Zł., L. Pyś 2.— Zł., A. Czarkowska 1.— Zł., Prezes Brzozowski Jan 200.— Zł., W. Przegaliński 100.— Zł., Inż. Kern 10.— Zł., Starosta Lobas 10.— Zł., Mec. Gadliński 10.— Zł., Dyr. Oleks — Jarocin 100.— Zł., Rumprecht 100.— Zł., Gen. Górecki 100.— Zł., Gen. Gąsiorowska od Dyrekcji „Italijski” 400.— Zł., Poseł Józef Gliński 50.— Zł., Dyr. Sielużycki 25.— Zł., Kmdr. Jacyńczak 500.— Zł., Gajowniczek 8.— Zł., J. Horoch 20.— Zł., A. de Rosett 100.— Zł., wpłaty różne 75.— Zł.

Oddziały.

Okręg Lubelski 2,850.— Zł., Okręg Łódzki 17.50 Zł., Bielsko 3,435.— Zł., Budslaw 40.— Zł., Bydgoszcz 965.44 Zł., Bielszowice 100.— Zł., Chorzów Fabr. Zw. Azot. 1,000.— Zł., Częstochowa 1,100.— Zł., Gdynia 172.— Zł., Gdańsk 578.— Zł., Gniezno 564.84 Zł., Gródek Jagiełłoński 50.— Zł., I im. Jana z Kolna

6,124.64 Zł., Jarocin 53.46 Zł., Jarosław 1,000.— Zł., Katowice 683.40 Zł., Katowice — Załęże 150.— Zł., Klesów 80.— Zł., Krotoszyn 375.— Zł., Kolo Skarbowe 500.— Zł., Końskie 50.— Zł., Królewska Huta 1,000.— Zł., Lwów 250.— Zł., Łañcut 796.43 Zł., Łowicz 402.— Zł., Łódź 900.— Zł., Milejów 200.— Zł., Min. Pracy i Op. Społ. 105.— Zł., Min. Sprawiedliwości 100.— Zł., Modlin 500.— Zł., Ostrowiec Kiel. 2,000.— Zł., Ostrów Poznań. 140.31 Zł., Poznań 55.— Zł., Poleski 63.91 Zł., Przeworsk 252.13 Zł., Równe 151.75 Zł., Rzeszów 440.— Zł., Sosnowiec 180.31 Zł., im. Stefana Rogozińskiego 10.— Zł., Śrem 26.53 Zł., Tczew 330.— Zł., Urząd Wojew. w Warszawie 130.— Zł., Wilno 32.— Zł., Tow. Rur i Żelaza 37.80 Zł., Zbiersk 50.— Zł.

Instytucje.

Komenda Miasta Warszawy 1,911.20 Zł., Komenda Garn. — Kołomyja 219.60 Zł., Baon Podch. Rez. Piech. — Jarocin 109.40 Zł., Bank Polski 5,000.— Zł., Bank Cukrownictwa 10,000.— Zł., Bank Gosp. Krajowego 500.— Zł., Bank Zw. Spółek Zarobkowych 500.— Zł., Bank Dyskont. Warszawski 200.— Zł., Powszechny Bank Związkowy 150.— Zł., P. K. O. 1,000.— Zł., Pow. Związek Komun. — Szubin 1,000.— Zł., Zrzeszenie Prod. Drożdży 1,000.— Zł., Komisja Zdrojowa — Ciecuchocinek 1,000.— Zł., Fabr. Amun. — Skarżysko — pracownicy 2.— Zł., Magistrat m. Bydgoszczy 500.— Zł.

Imprezy.

Dancig 6. II. w „Café Adria” 2,220.65 Zł., Dancig 11. II. w „Café Adria” 1,470.30 Zł., Zabawa 5. VI. w Łazienkach 7,512.12 Zł.

PIONIER KOŁONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOŁONIALNYCH

W PIĘCDZIESIĄTĄ ROCZNICĘ POLSKIEJ WYPRAWY DO
KAMERUNU.



Uczestnicy wyprawy Rogozińskiego do Kamerunu według współczesnej fotografii. Siedzi w środku Rogoziński, po prawej stoi Janikowski (z łordelasem), leży Tomczek. Obok dwaj towarzysze podróży, którzy w badaniach Kamerunu udziału nie brali.

W PIĘCDZIESIĘCIOLECIE

Dnia 13 grudnia r. b. przypada pięćdziesięciolecie pierwszej polskiej wyprawy naukowej do Afryki, która wyruszyła do brzegów środkowo-zachodniej Afryki na własnym statku „Łucja Małgorzata”. „Expédition Rogoziński”, — taki był termin techniczny tej ekspedycji w świecie naukowym, podjęta w trudnych warunkach czasu niewoli, niosła sztandar polski w głąb nieznanych terytorjów Kamerunu, który potem wzięła w posiadanie Rzesza Niemiecka, a który dziś stanowi kolonię mandatową Francji i Anglii.

Inicjatorem i realizatorem wyprawy był — jak wiadomo — oficer marynarki rosyjskiej, kaliszczanin **Stefan Szolc-Rogoziński**, towarzyszącemu jego inżynier **Klemens Tomczek** z Trzemeszna, który zmarł na kameruńskiej wyspie Mondoleh w r. 1884 i etnograf **Leopold Janikowski**, sieradzanin, dziś dyrektor Muzeum Przemysłu i Rolnictwa w Warszawie. W kwietniu 1883 zawinął stonowy statek polski z flagą warszawskiej Syreny na głównym maszcie do brzegów Kamerunu do zatoki Biafryjskiej, będącej częścią zatoki Gwinejskiej. Tu, stanowiąc na wyspie Mondoleh, nabyła wyprawa od miejscowego kacyka teren, na którym zbudowano stację morską, będącą równocześnie schroniskiem i magazynem załogi.

Stąd członkowie ekspedycji urządzali wyprawy badawcze w głąb kraju. W czasie trzy lata trwających eksploracji wyprawa zbadała góry kameruńskie, zdjęła ich mapę, którą Akademia Umiejętności opublikowała w T. XI. Rozpraw Spraw

Wydz. Mat. — Fiz., zbadała kraje Bakundu, których nie tknęła stopa Europejczyka, odkryła jezioro M'bu czyli Słoniowe i źródła Rio-del Rey, poszukiwane oddawna bezskutecznie, zbadała język i obyczaje ludów, zamieszkujących stoki gór Kameruńskich t. j. plemion Bakwiri, o których narzeczcu Akademia Umiejętności opublikowała rozprawę Rogozińskiego. Bogate kolekcje etnograficzne, antropologiczne i przyrodnicze Rogozińskiego i Janikowskiego wzbogaciły zbiory Akademii Umiejętności, Muzeum Baranieckiego i Muzeum Przemysłu i Rolnictwa.

W połowie 1883 r. ekspedycja Rogozińskiego włączona została w wir wypadków politycznych, natknąwszy się na zaborcze zapędy Rzeszy Niemieckiej, szukającej wówczas po całym świecie terenów kolonialnych. Okupując rzekę kameruńską i jej dorzecze, Niemcy zaczęli posuwać się na zachód ku bogatym skłonom gór kameruńskich, stanowiących najlepszy teren Kamerunu. Zapędy niemieckie krzyżowały plany ekspedycji polskiej, były dla niej niepożądane i niebezpieczne. Polacy bowiem w krótkim czasie zdołali do tego stopnia zaskarbić sobie zaufanie i przyjaźń krajowców, że kacykowie murzyńscy coraz częściej zjawiali się na stacji Mondoleh, prosząc naszych rodaków o rozstrzygnięcie im ich sporów, wreszcie główny kacyk z Boty, a za nim pomniejsi kacykowie, złożyli rządy nad swoimi klanami w ręce Polaków. Rogoziński nabył wówczas na własność owe klany i w ten sposób bezpaństwowa Polska wzię-

ła w posiadanie ziemię i objęła rządy nad częścią kraju kameruńskiego.

Ostatecznie jednak Rogoziński i Janikowski wobec bezwzględności Niemców na zachód, widząc beznadziejność oporu bagnetem niemieckim i działom kanonierek niemieckich, oddali swój kraj pod opiekę Wielkiej Brytanji. Ponadto dnia 28 sierpnia 1884 roku podpisany został traktat między rządem Wielkiej Brytanji i Rogozińskim z jednej, a królem i kacykiem z drugiej strony, na mocy którego kacykowie, zachęcani przez Rogozińskiego i Janikowskiego, oddali swoje kraje pod protektorat angielski. Niestety Anglija, zajęta na północnym wschodzie Afryki, nie umiała przeciwstawić dostatecznej siły dążeniom niemieckim i ustąpiła z terenu pożądań niemieckich. W ten sposób cały Kamerun stał się kolonią niemiecką, którą pozostał aż do traktatu wersalskiego, a ziemię odkrytą i zbadaną przez polskich badaczy dostały się na kilkadziesiąt lat pod panowanie Niemców.

Ekspedycja Rogozińskiego była jedyną polską wyprawą, którą wiodła myśl państwowa polska. W tem tkwi jej ogromna ważność. Wówczas, gdy naród pozbawiony był własnego państwa i własnego rządu, wyruszył Rogoziński w nieznaną i niezbadaną krajem zdobywać — mimo tych braków kardynalnych — dla Polski tereny kolonialne.

Dziś — jako obywatele wolnej już Rzeczypospolitej — idziemy śladami Rogozińskiego, Janikowskiego i Tomczka.

LEOPOLD JANIKOWSKI

„Dwaj zawsze wierni towarzysze, z których jeden, niestety, został na placu naukowego boju, jako wierny pionier wiedzy: śp. Klemens Tomczek i Leopold Janikowski, przyrzekli być zawsze ze mną, dla zadania naszego gotowi znieść wszystko, co losy nam wspólnie zgotują — i dotrzymali święcie swego słowa: pierwszy do śmierci, ostatni do końca dotychczasowej pracy” — pisał Rogoziński pod koniec 1886 r. Przyrzekł, dotrzymał słowa i wytrzymał — takim był i jest ostatni uczestnik wyprawy kameruńskiej, Leopold Janikowski.

Sieradzanin, urodzony w 1855 r., po ukończeniu gimnazjum brał żywy udział w pracy konspiracyjnej w powiecie sieradzkim, szczególnie wśród włościanstwa. Dłuższy czas pracował Janikowski w Warszawskim Obserwatorium Astronomicznym w dziale meteorologii pod kierunkiem profesora Kowalczyka. Janikowski był najstarszy z trzech istotnych polskich badaczy kameruńskich. „Poważny i sentymentalny” — jak pisał o nim przyjaciel i protektor ekspedycji, niezapomniany Filip Sulimierski, — „przejmuje się żywo wszystkim, co

spotyka ulubionego przywódcę i płacząc z nim razem, umie znów na swój sposób kość cierpienia”.

Pięciu ich wyruszyło 13 grudnia 1882 roku na „Łucji-Małgorzacie” z Hawru, jako ekspedycja Rogozińskiego, tyłuż dojeżdżało do brzegów Kameruńskich, ale trzech tylko wytrzymało i wzięło udział w badaniach: Rogoziński, Tomczek i Janikowski. Inni wnet wrócili do kraju.

Jedną myśl, jedno dążenie ożywiało trzech nierozłącznych towarzyszy: mimo trudności, które od samego początku piętrzyły się przed nimi — wytrwać i pracować

wać, by z pracy tej sławę u obcych dla Polski zdobyć i korzyść realną dla ojczyzny wynieść. Bez cienia jakiegokolwiek chęci osobistych korzyści, o własne tylko, t. j. polskie, a głównie Rogozińskiego, środki opartych, trzech bezinteresownych idealistów puściło się ku nieznanym krajom, by zbadać je, a zbudawszy, tam stworzyć podwaliny pod niezawisłą kolonję polską.

Pierwszym etapem ekspedycji Rogozińskiego na ziemi Kameruńskiej była wysepka Mondoleh w białofryjskiej zatoce Ambos w Zatoce Gwinejskiej naprzeciw gór Kameruńskich. Tutaj postanowiono urządzić stację geograficzną jako pierwszą i stałą konieczność ekspedycji. Zadanie to przypadło Janikowskiemu, który zbudował tu obserwatorium, składy na instrumenty matematyczne i rekwizyty podróżnicze oraz towary zamienne. Z rezydencji tej, którą przez uwielbienie dla wodza nazwał Janikowski „Stefanją“, uczestnicy od sierpnia 1883 poczęli się zapuszczać w głąb kraju Kameruńskiego, tu rozpoczynając ekskursje i tu chroniąc się, by po przebytych trudach odpocząć i nabrać sił do dalszych przedsięwzięć. Tutaj na Mondoleh, tysiące kilometrów od kraju rodzinnego, pod nieobecność chwilową Rogozińskiego, Leopold Janikowski pielęgnował wiernego towarzysza i tu — własnoręcznie wykuwszy przyjacielowi grób w afrykańskiej skale i wśród palm krzyż wyciosawszy, złożył na wieczny spoczynek Klemensa Tomczka.

Trzy zgórą lata zeszyły na badaniu wnętrza Kamerunu, badaniu gór Kameruńskich, zdobywaniu szczytu ich Mongo-ma-Lobah, górą Kraszewskiego przez ekspedycję nazwanego i skrzętnem kolekcjonowaniu i porządkowaniu przez Janikowskiego zbiorów fauny, flory Kamerunu i etnografii murzyńskiej.

Cichą i solidną pracę badawczą naszych eksploratorów przerwały niestety zaborcze zachcianki Rzeszy Niemieckiej. Rzesza apetyty swe kolonialne skierowała — właśnie na Kamerun. Zaczął się wyścig polsko - angielsko - niemiecki. Rząd niemiecki wydał rozkaz aresztowania polskich badaczy, prasa niemiecka zaroiła się od fałszywych informacji o „polskich intrygach“ t. j. o Rogozińskim i Janikowskim — bo Tom-

czek już nie żył — pisano o pojmaniu Rogozińskiego i transportowaniu go do Hamburga. Tymczasem Rogozińskiemu udało się wyjść cało z opresji, aresztowany był Janikowski, ostrzeliwany poprzednio przez kanonierkę „Bismarck“.) Tylko ostrej postawie komendanta okrętu wojennego angielskiego zawdzięczał Janikowski, że odzyskał wolność.

Mając już teraz drogę w głąb Kamerunu zamkniętą, zaniechać musieli, Janikowski i Rogoziński, dalszej, eksploracji kraju i w 1886 roku wrócili do Warszawy, przy-



Leopold Janikowski w stroju tropikalnym podczas wyprawy kameruńskiej.

wołąc z sobą bogate zbiory. Badaniami ekspedycji interesowały się koła naukowe zagraniczne, które też określały ją, jako polską wyprawę „expedition Rogoziński“, a obaj uczestnicy wyprawy mianowani zostali członkami Towarzystwa Geograficznego w Paryżu, które zamieszczało sprawozdania o pracach naszych podróżników i wydało w oddzielnej odbitce broszurę Janikowskiego „Fernando Po“.

Wróciwszy do kraju, wygłosił Janikowski, który stale zresztą z terenu Kameruńskiego zasiliał „Kurjer Warszawski“ obszernymi korespondencjami o swoich i towarzyszy eksploracjach i przygodach, szereg odczytów w Warszawie i w różnych miastach Kongresówki.

O odczytach tych pisała Biblioteka Warszawska (1886, II, 286); opowiadał p. Janikowski o wielu

faktach i spostrzeżeniach, które rzucają pewne światło na stosunki etnograficzne okolic Kameruńskich, na zwyczaje i obyczaje ludów, a to wszystko z taką skromnością, że go żaden słuchacz o przesadę nie posądzi, a relacja jego nie spotka się z tak poważnemi zarzutami, jakie przywalały głośne dzieło Stanleya p. t. „The Congo and the Founding of its Free State“... Naszych podróżników otaczała w Warszawie atmosfera szczerzej sympatji. Janikowski przez cały czas pobytu był gościem Henryka Sienkiewicza, u którego zamieszkał, który stał się jego serdecznym opiekunem i przyjacielem.

Ale długo nie wytrzymał Janikowski na miejscu. Po krótkim popasie w Polsce, ponownie wyruszyli do Afryki: Rogoziński, aby na Fernando Po nabyć plantację, która mu miała przynieść środki do prowadzenia dalszych eksploracji, Janikowski — by niezwłocznie kontynuować, rozpoczęte w Kamerunie, badania tym razem w francuskim, wołnym od Niemców, Gabonie.

Musiał sobie Janikowski pracami swemi i obejściem zdobyć sympatję Warszawy, jeżeli „smutną wieścią“, nazwał Prus zapowiedź ponownego wyjazdu naszego badacza do Afryki.

W 1887 roku już znowu widzimy Janikowskiego ponownie wyprawiającego się do Afryki do zatoki Elobey. Celem tej wyprawy było zbadane południowo-zachodniego brzegu Afryki, gdzie studjował okolicę zatoki Corisco i rzeki Muni, i tutaj trzy lata przebywał wśród plemienia ludożerczego Fan, inaczej zwanego Mpange. Tutaj, do r. 1890, gromadził dane o życiu tego plemienia, religji, zwyczajach oraz kompletował bogate zbiory, których tysiąc kilkaset okazów przywiózł do kraju i ofiarował Muzeum Etnograficznemu (Muzeum Przemysłu i Rolnictwa).

„Kto wie, czy kiedyś ten trzeci towarzysz (Janikowski) dziś już najruchliwszy“ nie wysunie się naprzód, gdy potrafi starannie wyzyskać kolekcję, które obficie jużapełniły stację jego na wyspie Mondoleh“ — przepowiadał Sulimierski w „Wędrowcu“ w 1883 r. I miał słusność Sulimierski. Tomczek odszedł zawczasem, Rogoziński z rozpacz po przyjacielu osłabł w pracy — pozostał Janikowski, który wspólnie rozpoczęte dzieło dalej, już w pojedynkę pro-

wadził, badał kraj i ludzi, zbiory gromadził i bezinteresowny, jak zawsze, krajowe zbiory niemi zasilął.

Już w 1886 r. rzucił Jan Maurycy Kamiński, myśl utworzenia polskiego Muzeum Etnograficznego przy Ogrodzie Zoologicznym, a zaczątkiem tej instytucji miały się stać zbiory Janikowskiego. W roku 1890 Janikowski, wróciwszy poraz wtóry do kraju urządził wystawę swych zbiorów w salach Muzeum Przemysłu i Rolnictwa, prasa warszawska wówczas szeroko rozpisywała się o niej, a szczegółową relację o niej zdał Zygmunt Wasilewski w „Tygodniku Ilustrowanym” (1890, Nr. 45), podając ciekawe reprodukcje okazów. Przez kilka lat Janikowski, wraz z kilkunastu miłośnikami etnografii, z Karłowiczem na czele, podtrzymywał wystawę w lokalach prywatnych, Ogród Zoologiczny bowiem został zlikwidowany, a władze rosyjskie nie pozwalały na utworzenie Polskiego Muzeum Etnograficznego, proponując oddanie zbiorów Janikow-

*) O przebiegu ostrzeliwania i aresztowania pisał Janikowski w „Morzu” 1931 r. Nr. 3.



Leopold Janikowski według jednej z ostatnich fotografii.

skiego do „Muzeum Aleksandryjskiego” w Petersburgu. Wreszcie Janikowski zmuszony był kolekcję swą spakować do skrzyń, w których przez kilka lat spoczywała w piwnicach Frascati. Wreszcie w 1902 r., jako dyrektor Muzeum

Przemysłu i Rolnictwa, przekazał Janikowski wraz z Karłowiczem swoje zbiory afrykańskie temuż muzeum, gdzie do tej pory znajdują się, tworząc jeden z najcenniejszych jego działów.

Janikowski, najstarszy z trójcy zapaleńców i jedyny dożył tej radości, że wdzięcznymi otoczony wnukami, z dumą i z poczuciem spełnionego obowiązku opowiadać im może, jak to przez obce morza nowej chadzał szukać Polski. Może patrzyć, jak młoda generacja pionierów kolonialnych kornie i z czcią czoła pochyła przed nim, pionierem, który w czasie niewoli miał odwagę w Rogozińskim i Tomczkiem porwać się na niezwykle i śmiało przedsięwzięcie — przygotowywania gmachu pod praktyczne przeprowadzenie obojętnych wówczas ogółowi społeczeństwa hasła kolonialnych, które i dziś, jeszcze — niestety — nie zdołały zawładnąć umysłami ogółu wolnej już przecież Rzeczypospolitej.

Ad multos annos — oby mógł pobłogosławić pierwszych wysłanników do własnej zamorskiej kolonii Rzeczypospolitej.

ST. ZIELIŃSKI.

POLSKO-ANGIELSKA WALKA Z NIEMCAMI O KAMERUN W LATACH 1884-85.

W roku 1884 istniało w Kamerunie 6 faktoryj angielskich, które prowadziły z sąsiednimi plemionami murzyńskimi handel zamienny, starając się nakłonić kacyków do przyjęcia protektoratu Wielkiej Brytanii, jednocześnie namawiając rząd angielski do zajęcia się tą sprawą. W Londynie nie widziano jednak potrzeby pośpiechu. A tymczasem firma hamburska Adolfa Woermana i dom handlowy Jantzer i Thormölen nabyły rozległe ziemie nad brzegami rzeki Kamerun w okolicach portu Bembia, a także prawa królików murzyńskich do zamieszkałych przez nich krajów. Dnia 14 lipca 1884 r. reprezentant obu firm, Voss, złożył akt ustąpienia tych ziem ze strony plemion miejscowych w ręce generalnego przedstawiciela Rzeszy Niemieckiej, znanego podróżnika dra Nachtigalla, który w imieniu Rzeszy objął w posiadanie terytorium Batanga, rzeki Kameruńskiej i Bimbja, razem około 400 km.².

Tu rozpoczął się okres gorączkowych zajęć, które trwały prawie cały rok, a podczas których cała zatoka Białoryjska znajdowała się w pewnym stanie rozjątrzenia. Zajścia te, które wiele narobiły wrzawy w świecie politycznym, nie pozostawiły w spokoju również i cichej polskiej stacji Mondoleh.

Wiść o przybyciu na rzekę Kameruńską okrętów niemieckich była dla wszystkich niespodziewana, dla ekspedycji Rogozińskiego zaś w najwyższym

stopniu niepożądana. Krajowcy bowiem południowego, skłonu gór Kameruńskich już od pewnego czasu żyli się z Polakami, a kacykowie madbrzeźni niejednokrotnie przychodzili na stację Mondoleh wraz z góralami, prosząc Polaków, aby załatwiali ich wzajemne spory; w końcu zaś zaufanie posunęło się tak daleko, że główny kacyk, mianowicie Król Jerzy z Boty oddał rządy nad swym krajem w ręce Rogozińskiego, a niebawem poszli za nim i inni sąsiedni kacykowie.

Rogoziński nabył wówczas na własność owe klany i ekspedycja polska w ten sposób wzięła w posiadanie ziemie i objęła rządy nad krajowcami; zabór więc przez Niemców sąsiedniej Bimbii i rzeki Kameruńskiej zapowiadał zakłócenie spokoju w tym nowym polskim kraiku, gdyż ani na chwilę nie wąpiłono, że, skończywszy z Kamerunem i z Bimbją, komisarz niemiecki, dr. Nachtigall, posunie się również na zachód, ku „pięknym polskim” górcom na ziemi afrykańskiej, biorąc je per fas et nefas, otwarcie czy podstępem pod protektorat niemiecki. To też, gdy dnia 10 sierpnia 1884 roku okręt wojenny angielski „Forward” zatknął flagę Wielkiej Brytanii nad Wiktorją, krajem, działacym polska Botę od niemieckiej już Bimbii, oświadczył Rogoziński angielskiemu komendantowi, że gdyby rząd angielski pragnął ogłosić swój protektorat nad terytorium polskiej ekspedycji,

nie byłby bynajmniej temu przeciwny. Komendant Furlonger chwycił się skwapliwie tego oświadczenia, a prosząc o odnośną piśmienną deklarację dla pełnomocnika angielskiego w Bombie, dokąd odpływał „Forward”, zapytał Rogozińskiego, czyby nie był skłonny do uzyskania dla Wielkiej Brytanii podobnych protektoratów na dalszym ciągu linii wybrzeża t. j. między Botą a Rio-del-Rey, gdzie władza Polaków jeszcze nie sięgała, ale gdzie sięgały sympatje tubylców dla polskiej ekspedycji. Rogoziński dnia 15 sierpnia wysłał odpowiednie pismo i na udzielenie pomocy przedstawicielom Anglii zgodził się z chęcią, podkreślając jednak konieczność szybkiego działania, przewidywał bowiem słusznie, że dr. Nachtigall działać będzie równie szybko.

Dnia 25 sierpnia zjawiała się kancierka „Forward” powtórnie w zatoce Ambas; komendant Furlonger podążył na stację Mondoleh, przybywając z pełnomocnictwem do podpisania z Polakami traktatu o Botę i chcąc prosić o obiecaną pomoc do zawarcia traktatów następnych. Nie zastał jednakże Rogozińskiego na stacji, gdyż ten przebywał właśnie w Fernando-Po; podniósł więc niezwłocznie kotwicę i przyplynał tam za nim, objaśniając, w jakim celu przybywa i zapytując, kiedy Rogoziński będzie mógł stawić się na okręcie, by rozpocząć swą dyplomatyczną misję. Wyruszone natychmiast,

t. j. tego samego wieczora i 28 sierpnia Rogoziński podpisał traktat, którego mocą Polska Bota stanęła pod angielskim protektoratem. Traktat ów brzmiał jak następuje:

Jej Królewska Mość, królowa Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji, i Irlandji, Cesarzowa Indyj etc. etc. i p. S. S. Rogoziński, i Król i Kacyk Boty, czyli Bobii, pragnąc podtrzymać i wzmocnić pokojowe i przyjazne relacje, które tak długo istniały pomiędzy nami:

Jej Wielko - Brytańska Królewska Mość, zamianowała i nazaczyła p. E. H. Hewetta swym konsulem na zatoki Beninu i Biafry dla zawarcia traktatu w tym celu.

Porucznik Artur Furlonger, dowodzący okrętem J. K. M. „Forward”, mając odpowiednie upoważnienie od rzeczonego p. E. H. Hewetta, w Imieniu i dla Jej Królewskiej Mości, Królowej Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji etc. etc. — oraz rzeczoną p. S. S. Rogoziński i Król i Kacyk Boty, postanowili i zawarli następujące paragrafy:

Art. I.

Jej Królewska Mość, Królowa Wielkiej Brytanji i Irlandji etc. etc., stosując się do życzenia p. S. S. Rogozińskiego i Króla i Kacyka Boty, podejmuje się rozpościerać nad nim i nad krajem, znajdującym się pod ich władzą i jurysdykcją Swą łaskawą opiekę i protekcję.

Art. II.

P. S. S. Rogoziński i Król i Kacyk Boty postanawiają i zobowiązują się nie wchodzić w żadne korespondencje, układy lub traktaty z jakimkolwiek obcym narodem lub rządem, bez wiedzy i sankcji Rządu Jej Królewskiej Mości Wielko-Brytyjskiej.

Art. III.

Niniejszy traktat staje się obowiązujący od daty jego podpisania.

Dan w dwóch kopjach niniejszego dnia 28 sierpnia 1884 r. w mieście Bota. Podpisano:

A. Furlonger
dowodzący okr. J. K. M. „Forward”
S. S. Rogoziński
Król x (jego znak) Jerzy
Kacyk x (jego znak) Molende.

Świadkowie:

R. M. Pearson
ass. rew. okr. J. K. M. „Forward”.
Amonaco x (jego znak) tłumacz.
S. Burnley.

Następnie tego samego dnia udano się znowu na pokład kanonierki „Forward” celem postawienia owego dalszego wybrzeża również pod protektoratem angielskim. Zatrzymywano się więc w następnych dniach przed każdym z miast nadbrzeżnych po kolei i wysiadano na ląd, gdzie też miejscowi kacykowie, witając gości wszędzie radośnie, jako znajomych z Mondoleh, bez wyjątku podpisywali traktaty z komendantem Furlongerem, gdyż wszyscy prawie oświadczyli, że skoro Polacy im tak doradzają, to nie może być w tem nic złego. To też wstępne „palawry” prowadził zazwyczaj Rogoziński z Janikowskim, a p. Furlonger z swoim asystentem mógł już przystępować wprost do formalności tylko, t. j. do przeczytania im treści traktatu, którą dwaj z Boty



Stefan Rogoziński.

wzięci tłumacze, Monako i Njuigo, przekładali na język mbonoko, do zapytania, czy zechcą przyjąć i podpisać traktat, i po otrzymaniu potwierdzającej odpowiedzi — do podpisów.

Dnia 1 września, skończywszy z ostatnim miastem, wracała ekspedycja ku zatoce Ambas, gdy doniesiono z pokładu, że ku wybrzeżu, od którego właśnie płynęła, a mianowicie ku Bibundi, podążają dwa wojenne niemieckie okręty. Były to: pancernik „Leipzig” i kanonierka „Möwe”, których zadaniem miało być to, czego właśnie dokonali Polacy. Gdy Niemcy, zauważywszy powracającą już stamtąd kanonierkę „Forward”, domyślili się tego, „Leipzig” dał sygnały swej towarzysze, która riebawem wysadziła na ląd kilku krajowców, prawdopodobnie z Bimbii wziętych tłumaczy, okręty, widząc zaś, że je uprzedzono, zawróciły, odpływając w kierunku wyspy Fernando-Po.

Tego samego wieczora stanęła wyprawa znowu na kotwicy w zatoce Am-

bas i Rogoziński i Janikowski powrócili na stację Mondoleh. Linja nadbrzeżna gór Kameruńskich stała więc od tej chwili pod protektoratem Wielkiej Brytanji.

Długo omawiano na polskiej stacji fakt ten owego wieczora, zdawano sobie bowiem jasno sprawę z tego że był to fakt niemałej wagi — a tymczasem krajowcy przybywali winszować Polakom.

Jeszcze w tym miesiącu t. j. we wrześniu, kanonierka „Forward” poraz trzeci przybyła do Mondoleh i ponownie uproszony przez komendanta Furlongera, wybrał się Rogoziński w podobnym celu tym razem dalej na zachód ku rzece Rumbi i do ujścia Rio-del-Rey. Załatwiwszy sprawę, powrócił na stację i zdawało się polakom, że wreszcie będą mogli cieszyć się spokojem i kontynuować eksploatację kraju; posiadłości ekspedycji polskiej znacznie się rozszerzyły przez nabycie klanów Ngemeh, Bubinde oraz Niższej i Wyższej Mokundy, a coraz serdeczniejsze stawały się stosunki Polaków z tubylcami.

Ekspedycja odbyła jeszcze kilka krótkich wypraw w góry, gdzie przytem udało się członkom jej wpłynąć na zakończenie od dawna trwającej wojny między trzema górskimi kraikami, wśród których pozyskali zaufanie zupełne, tak, że w końcu chodzili po tych górach swobodnie i spokojnie, jakby w swej zagrodzie, wszędzie spotykani radośnie; gdyby do jakiego krajowca zawitali na nocleg, pewni byli, że mogą zasnąć spokojnie, bez broma, że czuwa nad nimi straż najwierniejsza: życzliwość i przywiązanie ludu, pośród którego włos im z głowy nie spadnie.

Teraz sądzili, iż nastąpiła chwila wyprawienia nowej ekspedycji w głąb lądu. Zamówione w Europie, potrzebne do tego przedmioty już przybyły, sformowano karawanę, urządzono ekspedycję na Mongo - ma - Lobach, najwyższy szczyt gór Kameruńskich, i poczęto się przygotowywać do ponownego wyruszenia na dłuższą wyprawę w głąb kra-



Rogoziński i Janikowski w towarzystwie konsula angielskiego Harolda A. White i jego żony oraz służby murzyńskiej. Zdjęcie zrobione przez fotografa-murzynę w Starym Kalabarze.

ju przez rzekę Lungazi, jedno z głównych ramion rzeki Kameruńskiej, gdy nagle rozeszła się wieść, że na rzece Kameruńskiej wybuchła wojna pomiędzy krajowcami a Niemcami. Stosownie do opowiadania krajowców, rzecz miała się w następujący sposób: niemieccy delegaci, traktując o Kamerun, o który od 2 lat przedtem traktował delegat angielski, p. Hewett, miestety, zbyt powolny i nieenergiczny, (gdyż krajowcy z nad rzeki po dwakroć prosili go sami o protektorat angielski) zawarli umowę jedynie z królami Bell i Akwa. Gdy zaś na podstawie okupionych umów zatknęli swe sztandary nad całą rzeką, wtedy kacykowie pominięci a pomiędzy nimi głównie Lok-Prisso, kacyk miast Hikory, i naczelnicy z Jowstownem oparli się okupacji ziem, będących pod ich jurysdykcją i władzą, twierdząc słusznie, że nie zawierali żadnych traktatów z Niemcami, że, przeciwnie oczekują wciąż angielskiego protektoratu, o który wręczyli konsułowi angielskiemu p. Hewettowi już dawno podanie. Ośwadczyli więc, że sprzeciwiają się zabrowi niemieckiemu i że nikt nie ma prawa naruszać ich własności bez ich woli, — a gdy delegat niemiecki zatknął mimo tego swe flagi w mieście Hikory, rezolutny Lok-Prisso oświadczył, że, jeżeli ich nie usuną, niezwłocznie on to uczyni. Wtedy komisarz niemiecki, dr. Nachtigall cofnął swą flagę z Hikory. Wyczekiwano oczywiście tylko pierwszej okazji do zwady, by to, czego nie można było osiąść prawnie, wziąć siłą. Okazja ta wkrótce się nadarzyła. Oddawna trwały spory między kacykiem Lok-Prisso a królem Belle, protegowanym niemieckim. Gdy więc ludzie z Hikory rozpoczęli wojnę z królem Bellem, do której przyłączyło się miasto Jowstown, oburzone na Bella, że oddał kraj Niemcom wbrew woli krajowców i imnych kacyków, niemieckie okręty, stojące wtedy na kotwicy w Kamerunie, skorzystały skwapliwie z tej okazji, by, występując w imieniu swego protegowanego, zając teraz oponujące miasto.

Zbombardowano Hikory i Jowstown, które broniły się walecznie. Nieszczęśliwy Lok-Prisso musiał z resztą swej drużyny uciekać w gąszcze, a z miast jego pozostały tylko zgliszczą chat, spalonych przez Niemców naftą i trupy zabitych.

Rezultatem tych zajęć było ogólne rozprężenie stosunków na rzece Kameruńskiej. Krajowcy poniekali w lasy, zalegli „creeki“, wszelka komunikacja ustala. Do zatoki Ambas przybyła wtedy angielska korweta „Rapid“, mająca popłynąć do Fernando-Po. Słyszając jednak o tem, co zaszło na rzece Kameruńskiej, komendant jej p. Campbell, postanowił zawinąć najprzód do Kamerunu. Rogoziński chętnie przyjął jego zaproszenie, aby się udał jego okrętem ogarniętą wojną rzekę, celem przekonania się naczynie, czy rzeczywiście nie będzie można wyruszać teraz włąb po rzece Lungazi. 26 grudnia i dnia następnego, stojąc na „Rapidzie“ w Kamerunie, przekonał się, że zamiar ten, jak na teraz, był rzeczywiście niewykonalny.

Wojna kameruńska, bombardowanie przez niemieckie okręty wspomnianych wyżej miast porzeczca, przstraszyły krajowców gór i angielskiej osady Victoria. Poproszono więc angielskiego konsula, p. Hewetta o utworzenie linii traktatowej na wschodnich skłonach gór któreby zasłoniły kraje górskie, również

od strony rzeki Mungo. Od strony tej wystawione były one na niebezpieczeństwo zaboru niemieckiego, który w takim razie mógłby być zredukować protektorat angielski, osiągnięty przez kanonierkę „Forward“, poprostu do nominalnego władania linii wybrzeża.

Delegaci Dr. Nachtigalla, generalnego komisarza niemieckiego, wyruszyli też w rzeczy samej, już od strony Bombji i Mingo, ku wschodnim skłonom gór. Dnia 4 stycznia 1885 przybył do Fernando-Po, gdzie przebywał Rogoziński, z Kamerunu p. Hewett, konsul angielski, prosiąc o widzenie się z nim na pokładzie kanonierki, która go przywiozła, w sprawie gór Kameruńskich, dodając, że sam leży chory na dysenterję. Po dłuższej rozmowie z Hewettem, Rogoziński zdecydował się oddać mu przysługę, o którą Anglikom chodziło, a mianowicie: udać się zaraz do zatoki Ambas, przekonać się o stanie rzeczy na wschodnich skłonach gór i postarać się o zabezpieczenie ich dla angielskich interesów. P. Hewett dodał, że z przyczyny choroby do zatoki Ambas, udać się nie może, i że nawet gdyby to mógł uczynić, było by to dla niego daleko trudniejszym zadaniem, niż dla Rogozińskiego, ze względu na stosunki, w jakich Polacy zostawali z krajowcami.

Przewieźć miała Rogozińskiego korweta „Rapid“, która też 6 stycznia stanęła przed stacją Mondoleh. Rogoziński wyruszył zaraz do Wiktorji, by przekonać się o stanie rzeczy. Panował tam ogólny niepokój. Na brzegu spotkał ich p. Brew, cywilizowany czarny, który przez angielskiego konsula był mianowany prezydentem Rady Wiktorjijskiej, stanowiącej zarząd tej nowej posiadłości angielskiej. Zawiadomił on go, że, przy pomocy Szwedów, mieszkających od roku mniej więcej w górach, Niemcy traktują o protektorat z kacykiem kraju Likumbe, znajdującego się o kilka godzin drogi od Wiktorji, a stanowiącego główny jej rynek żywności. W razie odjęcia tego kraju, Wiktorja straciłaby warunki swego bytu.

Rogoziński zaraz następnego dnia wyruszył w góry, poradziwszy zakłopo-



Stefan Rogoziński w mundurze oficera marynarki rosyjskiej.

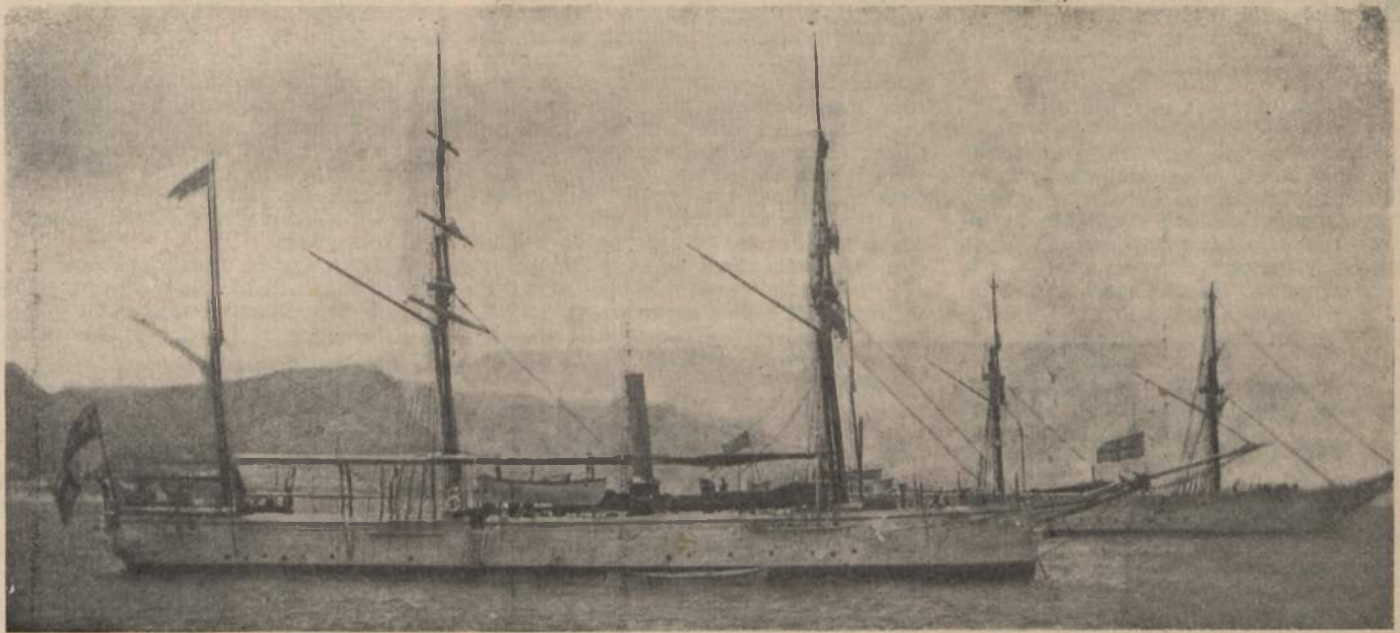
tanemu p. Brew, aby wydelegował z nim emisariusza Rady Wiktorjijskiej, któryby w jej imieniu podpisał układ z kacykiem Likumbe, wcielający tę miejscowość do kolonii Wiktorji. Tak się też stało. Kacyk Likumbe podpisał traktat angielski z reprezentantem Rady Wiktorjijskiej i właśnie podnoszono flagę angielską na postawionym naprzecde maszcie, gdy ujrzano przybywającą z drugiej strony parowu ekspedycję niemiecką Antagoniści widząc, że przyszli zapóźno, udali się niezwłocznie dalej do krajów Soppo i Buei, by tam uprzedzić Polaków. Lecz ci nie obawiali się tego wyścigu. Zawczasu wyprawieni posłańcy do kacyków, jak również „telegraf“ krajowy pozwalały Rogozińskiemu porozumiewać się prędko z krajowcami. To też kacykowie nie przyjęli niemieckich delegatów, mimo długich palawrów, lecz czekali na przybycie sprzymierzeńców i połączyli się za przykładem Likumbe, przez tańczę traktaty z kolonią Wiktorja.

Takie wyprawy i traktowania z Bakwirami (góralami Kameruńskimi) trwały do dn. 25 stycznia, do którego to dnia główne klany wschodnich skłonów gór Kameruńskich połączyły się z Wiktorją.

W tym czasie kanonierka „Walthful“ przywiozła wiadomości o opuszczeniu Afryki przez konsula Hewetta z powodu choroby i objęciu jego zastępstwa przez wice konsula White'a.

Podczas pobytu Polaków w górach jeden z niemieckich okrętów wojennych zajął niewielki punkt, mniej więcej trzy kilometry linii wybrzeża pomiędzy polskim miasteczkiem Bubinde, a przyładkiem Limboh. Punkt ten nazywał się Mukundange, a nie mógł być zajęty podczas krażenia w tem miejscu angielskiej kanonierki „Forward“, ponieważ krajowcy, z powodu wojny, znajdowali się wówczas w lasach. To było główną przyczyną, dla której Rogoziński wezwał konsula. P. Harold White przybył dnia 4 lutego na małym parowczyku, a równocześnie niemiecka korweta „Bismarck“ stanęła przy Mukundange. Angielski konsul objął uzyskane przez Polaków traktaty, a dla zaprowadzenia porządku i władzy w rozszerzonej teraz znaczenie kolonii Wiktorji, wziął ją również w swój zarząd. Ponieważ jednak mając wiele innych spraw jeszcze do załatwienia, był prawie zawsze nieobecny, uprosił Rogozińskiego o tymczasowe przyjęcie jego władzy, z tytułem „Activ Chef Civil Comissioner“. Do dyspozycji i pomocy zastała mu dodana Rada, złożona z pięciu obywateli Wiktorji, pod przywództwem wspomnianego już p. Brew.

Tymczasem osiągnięte przez Polaków rezultaty rozgniewały władze niemieckie na rzece Kameruńskiej do takiego stopnia, że komendant korwety „Bismarck“ przystał Rogozińskiemu oficjalne oświadczenie, iż zostanie uwięziony przez władze niemieckie, jeśli zostanie spotkany na niemieckim terytorjum. Dnia 6 lutego ten sam komendant wystosował do konsula Harolda White zapytanie, czy ten ostatni uważałby za swój obowiązek protegować Rogozińskiego wrzecz, gdyby siła zbrojna niemiecka wylądowała w Wiktorji lub Mondoleh, t. j. na dawniej polskim, a dziś angielskim gruncie, w celu uwięzienia go. Komendant oświadczył, że Rogoziński niejednokrotnie



Okręty angielskie u wybrzeży Kamerunu w 1884 r., które broniły polskich podróżników przed agresywnością niemiecką.

uprzedził i pokrzyżował zamiary Niemieckie i jest dla niemieckich władz niezmiernie niedogodny. Mimo formalnego protestu zdziwionego oryginalnym tem żądaniem konsula angielskiego, groźbę swą powtarzał komendant niemiecki jeszcze kilkakrotnie, a do Europy doszła nawet pogłoska z nad rzeki Kameruńskiej, że chęci komendanta Korchera zostały spełnione; była to jednakże pogłoska, nie mająca żadnej podstawy.

Angielski konsul odpłynął znów z Wiktorji, niemiecka korweta zaś stała wciąż przy Mukundange. Wreszcie dnia 12 lutego, gdy Janikowski wracał z nadbrzeżnego miasta Batoki do Wiktorji w krajowym czółnie i bez wszelkiej broni, puścili się nagle za nim trzy szalupy od niemieckiej korwety, napelnione wojskiem i zaopatrzone każda w jedną armatę. Szalupy rozpoczęły ogień karabinowy na Janikowskiego a

gdy czółno jego mimo to płynęło spokojnie naprzód, wtedy otworzono na nie ogień z korwety.

Zdumiony Janikowski, który sadił z początku, że to ćwiczenia, w niefortunnym wybrane kierunku, kazał swej załodze przestać wiosłować; gdy zaś pociski okrętowego działła padać zaczęły tuż koło głów załogi, rzuciła się ona do morza, wstrzymana zaś pirogę otoczyły łodzie niemieckie i dowodzący oficer uwięził Janikowskiego, twierdząc, że to Rogoziński.

Gdy przed wieczorem dopiero na skutek interwencji angielskiej poznano pomyłkę, przeproszono Janikowskiego najspokojniej i oficer niemiecki odwiózł go na stację Mondoleh, gdzie oczekiwał go z niepokojem Rogoziński, gubiąc się napróżno w domysłach na jakiej podstawie odbyło się to krzyżujące pogwałcenie wszelkich praw międzynarodowych.

Widząc ile krwi popsulo władzom niemieckim pomaganie angielskiemu konsulowi, które przyjął w dobrej wierze, dla ulżenia mu w pracy, wiedział, że było to zgodne z życzeniami naszych krajowców; poznaawszy także jak fałszywie przedstawiono te zajścia w Europie, gdzie znajdowały się tylko przesadzone i przekrecone sprawozdania niemieckiego reportera p. Zöllera, podczas gdy z angielskiej strony nikt sprawy tej nie poruszył; wyjaśnił Rogoziński sam opisane zajścia w liście wysłanym w kwietniu (1885) do Lorda Randolfa Churchill do Londynu, a równocześnie usunął się od wszelkiej dalszej działalności na tem polu. Oczekując chwili powrotu do Europy, zajęli się znowu swojemi pracami naukowemi, obserwacjami i uporządkowaniem zgromadzonych notatek i zbiorów.

DOLIWA.

ZIEMIA CZARNYCH NIEWOLNIKÓW

(Dokończenie)

Każdy podróżnik, gdy znajdzie się w Sudanie, pragnie widzieć przedewszystkiem Tombuktu. To miasto mużulańskie oddawna otacza nęcący urok tamnicy. Ma sławę oazy, zaludnionej pięknymi kobietami, mieniającej się wszystkimi odcieniami skóry, pełnej białych, czarnych i metysów — miasto rozkoszy, oczekiwana noc Tuaregów, przybywających z Zachodu z karawanami.

I często Europejczycy skarżą się, że ich spotkał zawód, że Tombuktu jest przereklamowane.

Londres tak o tem pisze:

„Cóż mają biali przeciw sławnemu grodowi? Wszyscy tam pojechali, żeby uirzeć w niem tajemnicę i, jak się zdaje, wcale jej nie widzieli. Tajemnicy się nie widzi, moi państwo, ją się czuje. Wyraża się ona bez głosu, jak gluchojemy. Pełne jej są opustoszałe uliczki. Czyście byli obecni na A z a l a i? To odbywa się w maju. Przewodnicy karawan przybywają z kopalni Taudeni; przywożą do Tombuktu sól, która pooli

Sudan, Haute-Volta, Senegal, Wybrzeże Kości Słoniowej, Gold Coast*), wnętrze i całe wybrzeże! Widać, jak ciągną z Sahel karawany — dwanaście tysięcy, trzynaście tysięcy wielbłądów. Samo przybycie trwa dwa dni, trzy dni. To pustynia kroczy na szczytach.

Kobiety Tombuktu, F a c h i s'y, włożyły swe najpiękniejsze szaty. Rie-lizna jest tego nakrochmalona. Szczyt koafiury poprawiają od wczesnego ranka: trzy zwoje włosów, splecione różnobarwną włóczką, biegnące po dumnym ościeniu. Swe złoto mają w uszach, swe srebro w bransoletach na zápęściach i kostkach nóg. Te co posiadają parasole, są jeszcze o wiele piękniejsze! Wynurzają się z niskich drzwi swych domów, wypełniają uliczki, dochodzą do pustyni. Idą, śpiewając, przyjmować A z a l a i.

*) angielska kolonia, Złote Wybrzeże, między Dahomeym a Wyb. Kości Ston. (przyp. tłum.)

— Haré! Haré! — mówią (Śpiewajmy! Śpiewajmy!) Idą, wachlując się wachlarzami z włókien palmowych.

— Hare! Hare! Mężczyzna z Zachodu jest pięknym mężczyzną. Jeżeli ma twarz zasłoniętą, to dlatego, żeby jego wargi nie miały smaku piasku!

Wszystkie tu są, wszystkie młode!

Hare! Hare! Mężczyzna od szybów ma dużo podarków, ja mam dopiero sześćnaście lat i nie mam dziecka na grzbiecie!

W wieczór A z a l a i mężowie nie śpią w chatach swych żon.

— Hare! Hare!

Ale nazajutrz małżonki przynoszą im proso i tytoń. Po skończonem świącie słyhać jeszcze, jak sonrai'sy**) śpiewają:

— Hare! Hare! Mężczyzna z Za-

**) Szczep sudański, słynny z urody kobiet (przyp. tłum.)

chodu udał się w drogę, ale nie ma on już wcale pieniędzy!

Hare! Hare!"

Jakuba, człowiek odcyllizowany.

Jest to postać, najbardziej popularna w Tombuktu i w dalekiej okolicy, nad Nigrem. Pisze o nim w jednej ze swych książek podróżniczych Paul Morand, pisze o nim i Londres. Obydwaj odwiedzili tego rodowitego Francuza, który się „znegryzował” — jeśli można użyć takiego terminu. Nazywał się Dupuis i urodził się, jako syn właściciela traktierni (marchand de vins) w Paryżu. Młodym chłopcem wstąpił do seminarjum w Soissons i został misjonarzem, Białym Ojcem (Père Blanc). Należał do pierwszej misji, wysłanej do Sudanu. W r. 1895 założył misję Białych Ojców w Tombuktu — i tu pozostał nazawsze, już nie jako o. Dupuis, lecz jako Jakuba (Jakub, po arabsku i hebrajsku), bo pod tem imieniem zaprezentował go po przyjeździe zebranym notablom jego przełożony, o. Hacquart, który sam przybrał dla krajowców imię arabskie, Abdallah.

Lecz po pewnym czasie misjonarz Jakuba „nie mogąc oprzeć się swej naturze i żeby uniknąć grubego zgorznięcia”, jak wyznał przed Londres'em, zrzucił suknie zakonne i, zachowując swą religję, został świeckim przyjacielem czarnych. Wybitna erudycja w sprawach kolonialnych, znajomość kraju i wszystkich narzeczy Sudanu, mir i poważanie, jakie ma u krajowców, otworzyły mu wrota do administracji francuskiej w tej kolonii. Otwarcie zwierzył się gościowi, że czuje w sobie duszę murzyńską, że jest szczęśliwy i niczego nie zazdrości białym. Przeciwnie, tu znalazł swój klimat psychiczny. Pracuje dla Murzynów i dla Francji. Żyje, jak żyją tubylcy. W swym obszernym domu, gdzie przyjmował dziennikarza, zachował sobie tylko „kącik europejski”, gdzie jest trochę pamiątek z czasów pobytu w zakonie. Poza tem — murzyńskie ognisko rodzinne, czyste i gwarne. Bo tu żyje się zgodnie z prawami natury, bez przesądów cywilizacji zachodniej. Żona Salama była poprzednio żoną kilku z kolei białych. Dzieci z tych związków chowają się razem z dziećmi własnymi Jakuby i wnukiem, synem córki, która „żyła z białym, a on wyjechał, jak wszyscy biali”. Wszystkiego trzynastoro, Jakuba ma już długą siwą brodę. W domu są jeszcze młode piękne niewolnice żony i niewolnicy. Wedle afrykańskiego zwyczaju. Wszystko to tworzy jeden dom, żyje, pracuje społecznie. I kocha się, gdy przemówi natura. Niema podziału na dzieci prawe i nieprawe. Bo wszystkie jednakowo przychodzą na świat i dla wszystkich starczy prosa. Jakuba ma na wino, na tytoń. Człowiek ten, „Yaccuba le décivilisé”, jest szczęśliwy.

Powrót do Gabonu.

Sprawy miłosne cechuje na czarnym lądzie wielka prostota i rzetelność ze strony „les petites alliées”, jak Farrière nazwał towarzyszkę europejską na Dalekim Wschodzie. Za najwładniejszy typ kochanek uchodzą w Afryce podzwrotnikowej dziewczyny z prowincji Gabon, nad Atlantykiem, między Kamerunem a Kongo. Zamawia je się tam, posyłając pewną kwotę — i Gabonka niechybnie zjawi się pewnego dnia o setki kilometrów i dalej.

w Kongo, w Ubangi-Szari, w Dahomeju. Przygodny znajomy Londres'a na statku opowiadał mu, że żył z taką dziewczyną osiem lat, gdy po dwóch miesiącach podróży pieszo zjawiała mu się niespodziewanie pewnego wieczora w klubie w Ubangi, ze swą urodą, skromnym dobytkiem i krótkim pozdrowieniem — mel-dunkiem: „Voici ton femme” Ale krewne, stare megieiry otruły ją po powrocie do Gabonu, za to, że żyła wciąż z białym. Unierażała dwa miesiące. Mówiła: „Ja umrę, ale twoja bieliznę zostawię w porządku”. — Nie zapomina się dziewczyny z Gabonu — wspominał smutnie ów obieżyswiat zmarłą wierną towarzyszkę.

Bóg stepu.

Tak Londres nazywa każdego komendanta posterunku, rzuconego co kilkadziesiąt kilometrów na niezmiernych przestrzeniach, porośniętych krzakami, stanowiących zasadniczy krajobraz wnętrza czarnego lądu. Komendant taki jest dla Murzynów wcieleniem władzy białych, której poddają się bez szemrania, jako potędze o bezgranicznym autorytecie. Jednym z atrybutów tej władzy jest sprawowanie sądów. Każdą siedzibę takiego komendanta stepowego oblega setka Negrów, cierpliwie tu wysiadująca dniem i nocą w oczekiwaniu kolejki osądzenia jego sprawy.

Londres asystował przy tym wymiarze sprawiedliwości i podaje cały szereg nader charakterystycznych „przewodów sądowych” w tej dzikiej głuszy. Zacytuje kilka, szczególnie dla psychiki i obyczajowości murzyńskiej typowych.

Sąd odbywa się w siedzibie komendanta i składa się z niego, jako sędziego-przewodniczącego, dwóch notablów miejscowych, „przysięgłych”, i tłumacza. Wchodzi skarżący.

— Co on mówi? — pyta komendant tłumacza.

— Powiada, że to właśnie on przyszedł trzy tygodnie temu, bo Samba rozbil mu garnek.

— Więc?

— Powiada, że mu powiedziałeś, żeby zażądał trzydzięści centymów od Samba, że zażądał ich od niego i że Samba dał mu je.

— Czegóż więc chce?

— Powiada, że nie już nie chce, że przyszedł ci to powiedzieć. To wszystko. „Sześć dni drogi, żeby przyjść, sześć żeby wrócić. Potem będą pisali, że Murzyni są leniwi” — konkluduje autor.

Bardzo ciekawe są sprawy małżeńskie.

Oto próbkę.

Wchodzi Murzyn z opaską biodrową w strzępach i długo wyklada swą skargę. Tłumacz streszcza ją:

— Powiada, że odziedziczył po ojcu

dwie kobiety, z których jedna była jego matką, wydał ją za mąż za jednego ze swych przyjaciół; ten miał mu wzamian dać krowę. Po dwóch miesiącach przyjaciel zwrócił mu matkę, oświadczając, że woli zachować swą krowę. Skarżący żąda, żeby zabral z powrotem matkę, a jemu dał barana, skoro uważa, że jego matka nie jest warta krowy.

— Co o tem sądzi notable? — zapytuje komendant.

Okazuje się, że „przysięgli” usnęli i dopiero huknięcie pięścią w stół przywołało ich do pełnienia obowiązków. Gdy im wyłożono, o co chodzi, zapytali o wiek matki.

— Prawie dwa razy starsza ode mnie — rzekł syn.

Notable orzekli, że w takim razie nie jest warta nawet koźlęcia.

Strzelec, pełniący funkcje woźnego sądowego, chwyta niefortunnego syna za kark i wyrzuca go na dwór. To znaczy: skarga oddalona.

Następna sprawa, jeszcze ciekawsza.

Wchodzi dwóch mężczyzn i jedna kobieta. Młodszy z nich jest byłym strzelcem afrykańskim. Powraca z Francji. Kobieta to jego żona, a drugi mężczyzna — jego brat. Przed odjazdem żołnierz powierzył żonę bratu. Dziś wnosi przeciw niemu skargę, ponieważ brat „nie zajął się jego żoną, gdy on był w wojsku”.

— Jednak nie jest chuda — czyni uwagę komendant.

Oskarżyciel przyznaje, że brat dawał jej jeść i co do tego nie wnosi żadnej pretensji. Ale wyrządził mu wielką zniechęcenie i... krzywdę. Przez te dwa lata nie interesował się zupełnie jego żoną. Żołnierz spodziewał się, że za powrotem zastanie w chacie dziecko. Dziecka niema — poniósł stratę. Żąda odszkodowania.

Po zbadaniu w charakterze świadka niewiasty, która stwierdziła, że cały czas szwagier zachowywał się wobec niej obojętnie, i wyjaśnieniu oskarżonego, że przyznaje się do winy, ale bratowa mu się nie podobała, sąd skazuje wybrednego „opiekuna” na zapłacenie bratu odszkodowania w postaci... trzech koźląt. Wszyscy, nie wyłączając oskarżonego, wychodzą zadowoleni.

Czasem zdarzają się i „trójkąty” o charakterze bardzo zbliżonym do moralności ludzi białych — sprawy o cudzołóstwo. Lecz bez dramatów, wyłączone o odszkodowanie za „użycie” żony, bez wiedzy i zgody męża. Pretensje są skromne: nie przekraczają 20 franków. O ile strony nie mogą dojść szybko do porozumienia, przecina targi komendant wyznaczeniem „honorarium” dla męża, pod grozą wsadzenia całej kompanii „do paki” (à la boîte).

A decyzja „boga stepu” jest dla Murzyna wyrokiem bezapelacyjnym.

WACŁAW ROGOWICZ.

PIONIERSKIE DOLE I NIEDOLE NA FARMIE AFRYKAŃSKIEJ

(Dokończenie)

Jazda samochodem.

Posiedzenie Wydziału Drogowego skończyło się. Porządek i wyniki obrad zostały zaprotokolowane. Jakkolwiek było nam bardzo przyjemnie na herbatce w gronie rodzinnym miłego przyjaciela, naczelnika okręgu, wobec grożącego deszczu, baliśmy się przedłużyć naszą wizytę.

Samochód ruszył w powrotną drogę do domu, czterdzieści mil. Siostra, wraz z moim najmłodszym, Jankiem, zajęła tylne siedzenie. Janek nie ma jeszcze pięciu lat, ale jest bardzo „towarzystki” i zachwycony swoją wycieczką samochodową. Myśmy byli może nieco mniej od niego weselo nastroszeni, widząc z prawej strony szybko ku nam zbliżającą się

szarą ścianę deszczu. Samochód pośpieszał.

W Kenia nigdzie niema brukowanych dróg, chyba tylko na niewielkiej przestrzeni, gdzieś w pobliżu główniejszych miast, to też deszcz zamienia je w bardzo krótkim czasie w ciężkie błoto. Poza tem zawsze już tak się zdarza, że wyruszając w drogę, nigdy nie można być pewnym „dojechania” lub powrotu do domu, wyjąwszy okres suszy.

Przed nami w dali na drodze widzimy mknący samochód popędzany tą samą myślą, co i nasz — byle tylko wyprzedzić nadciągającą burzę.

Jednak obwisła, szara ściana okazała się nie do prześcignięcia i, zanim przebyliśmy parę mil, znaleźliśmy się pod jej zimną pokrywą.

Dalsza jazda coraz trudniejsza. Trzeba nałożyć na kola łańcuchy. Głupstwo zrobiliśmy, żeśmy tak długo zwlekali.

Ze wszystkich nieznośnych brudnych robót, zakładanie łańcuchów na opony podczas ulewnej deszczu w Kenia, należy chyba do najnieznośniejszych. Przedewszystkiem musi się uklęknąć w lepkiej glinie, przycem kolano grzeźnie w niej na jakąś stopę głęboko; błotniki i szprychy są tak nią oblepione, że końce łańcuchów nie schodzą się, trzeba błoto zeszkrobywać, a przez cały czas deszcz wali, wlewając się strugą za kołnierz, jakby kpiąc sobie z próżnych wysiłków człowieka.

Założyliśmy w końcu łańcuchy i rozruszaliśmy silnik. Samochód posunął się o kilkadziesiąt metrów, ślizgając się dziko, dał nagle nura w bok, a przednie kola ugrzęzły w głębokiej kolejce na brzegu drogi.

Zmiana na pierwszy bieg. Silnik ryczy, kola wirują szaleńczo wewnątrz łańcuchów, ale wóz nie posuwa się nawet o cal.

Próbujemy cofnąć się. Wynik prawie ten sam, z tą może małą różnicą, że kola grzezną nieco głębiej. Dorośli członkowie wycieczki wysiadają i brną przez błota na brzeg drogi. Miejscami rosną tu jakieś krzaki, które mogą okazać się nam pomocnymi. Ze dwadzieścia minut schodzi na łamaniu gałęzi, wpychaniu ich pod kola wozu i układaniu przed wozem na drodze. Do tego czasu wszyscy jesteśmy przemoknięci do ostatniej nitki. Wsuwamy się z powrotem na nasze miejsca, bezskutecznie usiłując zrzucić tynk szarego błota z naszego obuwia. Wprawiamy silnik w ruch poraz drugi.

O radości! Wóz powolutku — bardzo powolutku, wyczołguje się. Dostajemy się z powrotem na środek drogi i jesteśmy jak najlepszej nadziei.

Niestety nasza radość trwa bardzo krótko. Udaje nam się przebyć jeszcze kilka mil, natrafiamy na najgorszy kawalek „czarnej bawelny” na drodze i grzeźniemy po raz drugi, teraz już na dobre.

Nie potrzebuję chyba wyszczególniać wszystkich plag i kłesk tej podróży. Wystarczy zaznaczyć, że przez trzy godziny natężyliśmy się, kopiąc, pchając samochód coraz gruntowniej oblepiając się błotem, tak że poły naszych płaszczów, objęły się sztywno o nasze nogi, niczem jakieś pancerze. Samochód zdołał posunąć się o jakieś sto stóp, poczem błoto znowu, niczem cement wytwarzało zbite uszczelnienie pomiędzy kołem, a błotnikiem, znowu straciło się około dwudziestu minut na odkopywanie kola.

Bwana Major, będąc przewidującym pamięta o różnych drobiazgach, to też

samochód nigdy nie wyrusza w drogę bez „pomocniczych” narzędzi, takich jak: kilo, rydel, sznur i blok z linkami. Te ostatnie bywały zwykle tak sumiennie nawinięte, że raz musieliśmy pół mili brnąć po błocie, aby pożyczyc sznura, gdyż rozsupływanie wszystkich skomplikowanych węzłów i pętli byłoby nam daleko więcej czasu zabrało. Jednak o pół do dziewiątej wieczorem w zupełnej ciemności, choć oko wykol, zaniechaliśmy dalszej walki i ulokowaliśmy się na noc, jak kto mógł najwygodniej. Maly Janeczek jeszcze na tem najlepiej wyszedł. Wzrost jego umożliwił mu spanie w poprzek tylnego siedzenia, to też spał, jak susel, aż do rana. Mieliśmy ze sobą tabliczkę czekolady i blaszankę herbatników. Janeczek więc, pokrzepiwszy się tem należyście, nie miał żadnych zmartwień. Na nasze szczęście samochód był zamkniętą karetką, tak że przenikliwe zimno nocy kenyanskich nie dokuczało mu.

Zasła była tylko jeszcze jedna trudność, kiedy już wszyscy złożyliśmy mu życzenia dobrej nocy.

— No a teraz Janeczku, jako grzeczny chłopczyk, zmówisz zapewne paciorek.

— Nie mogę.

— Dlaczego?

— Nie odmawia się paciorka w samochodzie.

Byliśmy wszyscy zanadto zmęczeni, aby się wdawać z nim w filozoficzną dyskusję, więc daliśmy spokój tej kwestji.

Spróbowaliśmy o świcie ruszyć w dalszą drogę na której jednak jeszcze przez kilka godzin utrzymywało się błoto. Było już południe, kiedy dostaliśmy się do domu, w poczuciu, że mamy już dosyć drogi, wydziału drogowego na cały szereg miesięcy naprzód.

„Kwaheri”.

Wszystkie pakunki zostały już wyniesione i samochód jest gotów do dro-

gi. Nasi brunatni domownicy, zebrani w niewielkie grupki, stoją w oczekiwaniu. Przyszli pożegnać nas i złożyć życzenia „kwaheri” (szczęśliwej drogi) przy naszym odjeździe.

Przez cały wczorajszy dzień doznawałam najrozmaitszych uczuć, ale dziś już nic nie czuję. Umysł mój jest ciemny i pusty. W pewnej mierze jestem zadowolona, że moja ulubiona suka „Jed” nadspodziewanie wybrała się na polowanie, gdyż żegnając się z nią byłoby tą przysłówowia ostatnią słomką, pod którą grzbiet wielbłąda się załamuje.

Dlaczego właściwie wyjazd do Anglii ma mi sprawiać przykrość. Bo w gruncie rzeczy czuję, że właściwie jestem zadowolona, że wszyscy z upragnieniem oczekujemy tego oroku nowości, odpoczynku, zmiany. Nie będzie już kłopotów gospodarskich, codziennej rutyny, pełnej przykrych drobiazgów, upalnych dni, posuchy, ani straszliwych zjaw sarańczy, zaciemniającej horyzont. Pomimo wszystkiego, odjechać — c'est, mourir un peu — w tym kraju najbardziej niespodziewanych możliwości, kraju szybkiej i bezlitosnej śmierci. Czy moje psy będą tu jeszcze, aby mię powitać, gdy powrócę? Czy moje ulubione kwiaty znajdą się znowu na swoich zwykłych miejscach? I czy tam daleko, wśród gwarnych ulic, wśród północnej mgły, lub wśród srogich podmuchów mroźnej zimy będę z bólem żywej tęsknoty wspominać ocienioną ciszę gór Aberdares, bezkresne dale jaśniejącego, prześwietlonego stepu i wyczuwanie pod sobą zmęczonego konia, zdążającego do domu?

Rozruszany silnik zaczyna pracować, wyjeżdżamy przez otwartą bramę. Małe grupki murzynów usuwają się na bok, uśmiechając się i żegnają nas poruszeniami wzniesionych rąk:

— Kwaheri!

Z angielskiego tłumaczył

D. KOSTECKI.

ZAPISUJCIE SIĘ DO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ!



IV Zjazd Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy w Warszawie, w dniach 6 i 7 listopada r. b. Dyrektor biura Rady, p. S. Lenartowicz, wygłasza referat sprawozdawczy.

PRZEGLĄD KOLONIALNY

WAGONY SYPIALNE W CENTRALNEJ AFRYCE.

Jeszcze przed 40 laty Afryka Środkowa była niezbadana i uważana za niedostępną przez wiele jeszcze lat w przyszłości. O tej części czarnego lądu krążyły wtedy fantastyczne wieści; o niebezpieczeństwach, czyhających na białego człowieka, tak ze strony dzikich zwierząt, jak ze strony niemniej dzikich czarnych ludów. Nic wtedy nie wiadano o rozległych wyżynach środkowo-afrykańskich, na których biały człowiek znalazł później odpowiedni klimat i zupełnie możliwe warunki bytowania.

Gdyby nie odkryto tam wielkich bogactw na powierzchni i w głębi ziemi: złota, djamentów, rudy miedzi, srebra, radu, węgla i t. p., to zapewne ta część lądu przez wiele jeszcze dziesiątków lat nie posiadałaby owych doskonałych dróg i kolei, jakimi dzisiaj można podróżować po Afryce.

Wprowadzane są tam przytem stale różne udogodnienia. Na kolei transafrykańskiej, przecinającej Angole, Kongo Belgijskie, Rodezję i Mozambik, wprowadzono ostatnio takie same wygodę, jakie posiadają koleje europejskie a mianowicie: wagony restauracyjne i wagony sypialne, na przestrzeni 2,111 km. od portu Lobito (w Angoli) aż do Elisabethville (w Kongo Belg.).

Pierwsi koloniści przebywali takie przestrzenie z wielkim trudem na wozach boerskich (które były prymitywami wozów sypialnych) najwyżej po 20 km. dziennie. Zapewne dumni są obecnie ze swego dzieła pionierskiego, widząc pędzące pociągi z wagonami restauracyjnymi i sypialnymi. Niedostępnie — zdawało się — marzenie przed kilkudziesięciu jeszcze laty, stało się dzisiaj rzeczywistością.

Postęp Afryki jest zdumiewający

INSTYTUT DLA KOLONIZACJI CYRENAJKI.

Jeszcze w r. ub. został wydany w Rzymie dekret królewski, na którego mocy powstał Instytut dla kolonizacji Cyrenajki. Nadzór nad nim sprawują: Urząd Migracji i Kolonizacji Wewnętrznej oraz włoskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych.

Instytut po zorganizowaniu się w r. b. rozporządza terenami w Cyrenajce i w Trypolisie, przeznaczonemi na kolonizację włoską, a ponadto kapitałem 38 milionów lirów.

Ponieważ udział w kapitale zakładowym wzięły najważniejsze włoskie instytucje finansowe, przeto Instytut ma silne podstawy, tembardziej, że ma nie tylko poparcie rządu, ale nawet — jak to przewidziano — może otrzymywać rządowe subwencje w gotówce na prowadzenie akcji kolonizacyjnej w Trypolisie i w Cyrenajce.

ZAKOŃCZENIE WALK PLEMION MURZYŃSKICH W LIBERJI.

Liga Narodów wysłała do Liberji w końcu czerwca r. b. specjalnego swego przedstawiciela dr. Mackenzie, którego zadaniem było zbadać wypadki w dystrykcie Kru oraz doprowadzić do uspokojenia całej tej połaci republiki murzyńskiej.

Tamtejsze plemiona murzyńskie rozpoczęły bowiem, przed kilku miesiącami między sobą wojnę. Sprawa oparła się o Ligę Narodów. Dr. Mackenzie,

przybywszy na terytorium objęte wojną, stwierdził, że do walki wystąpiły cztery plemiona murzyńskie i wzajemnie spaliły swych 44 dużych osad, uważanych tam za miasta. Przytem 12.000 ludzi zbiegło w lasy gdzie, nie mając żadnych środków do życia, zaczęło przymierać głodem.

W ciągu dwumiesięcznego pobytu w Kru dr. Mackenzie zdołał pogodzić powaśnione plemiona. Część zbiegów powróciła do swych spalonych siedzib i zaczęła je odbudowywać, natomiast część pozostała jeszcze w lasach, nie wiedząc o zakończeniu wojny, a ponieważ zaszyła się daleko w puszcze, niema możliwości zawiadomienia uciekinierów o zaprzestaniu walk.

NOWE ZŁOTE POLA AFRYKAŃSKIE.

Przed rokiem odkryto we wschodniej części Kenji, w dystrykcie Kavirondo, w miejscowości Kakamega, na północ od Jeziora Wiktorji, tereny, obfitujące w złoto. Gdy wieść o tem się rozniósła, zaczęli do Kakamegi napływać poszukiwacze złota z całej południowej Afryki. Przybywało ich coraz więcej tak, że w krótkim czasie, cała okolica, uznana za złotodajną, pokryła się płuczkami złota.

Ale wieści o wielkiej obfitości złota w osadowych warstwach ziemi, okazały się przesadzone. Poszukiwacze wydobywali dziennie złota wartości zaledwie 1 funta szterlingów. Tymczasem produkty spożywcze ogromnie zdrożały. Okazało się wkrótce, że wydobyte z.oto nie wystarczy na zakup pożywienia — cały trud nie oplaca się.

Pomimo tego terenami złotodajnymi zainteresowały się sfery kapitalistyczne i wysłały do Kakamegi geologa A. Kitsona, który w ciągu kilku miesięcy zbadał te tereny i obecnie złożył o nich szczegółowy raport. Kitson oświadczył, że w warstwach aluwialnych, z których

wydobywanie złota jest bardzo łatwe, kruszcu tego jest niewiele. Natomiast znacznie więcej jest go w skałach, które stanowią podłoże tamtejszych terenów. W skałach tych są żyły złota. Ponieważ takich skal z żyłami złota jest tam bardzo dużo, przeto oplaci się wydobywać złoto sposobem przemysłowym.

Tereny złotonosne obejmują w Kavirondo powierzchnię około 15,000 km², ale obszar, na którym występują skały z żyłami, t. j. w Kakamega, nie przekracza 1 tysiąca km².

Opierając się na raporcie Kitsona znawcy twierdzą, że w Kakamega są lepsze złoża złota, aniżeli w Kilo-Moto w Kongo Belgijskim, gdzie tamtejsze kopalnie, od czasu swego istnienia, t. j. w ciągu zaledwie kilkunastu lat, dostarczyły już 75,000 kg. czystego złota (wartości 445 milj. zł.). Niektórzy posuwają się jeszcze dalej w ocenie tamtejszych złóż złota i wysuwają przypuszczenie, że złota w Kavirondo jest znacznie więcej, aniżeli w Unji Południowo-Afrykańskiej. Przepowiadają oni świetny rozwój gospodarczy całego dystryktowi Kavirondo i to w najbliższym czasie, skoro tylko powstaną tam wielkie kopalnie złota. Pewne przygotowania do założenia tych kopalni zostały już rozpoczęte.

Naturalnie drobni poszukiwacze złota nie wyniosą z tego żadnych korzyści. Na założenie kopalni potrzeba wielkiego kapitału. Drobne kapitaliki różnych awanturników stopniały na bezowocnych poszukiwaniach i płukaniu złota. Pozostaje im tylko osiąść na roli i dostarczać robotnikom w kopalniach żywności lub samym stać się w tych kopalniach robotnikami. Taki jest los dzisiejszego poszukiwacza złota.

POPIERANIE PRODUKCJI RYZU W ANGOLI.

Generalny gubernator Angoli rozwija akcję, zachęcającą plantatorów angolskich do uprawy ryżu. Ryż udaje się w tej kolonii dobrze i może dać plantatorom duże zyski. Ponieważ Angola przechodzi silny kryzys, jak wogóle i inne kolonie afrykańskie, przeto plantatorzy, nie rozporządzają odpowiednią ilością gotówki na rozwinięcie swych plantacji ryżowych. Aby im dodać zachęty, gubernator zamierza zwolnić od wszelkich opłat celnych sprowadzane przez nich maszyny i narzędzia, służące do uprawy i obróbki ryżu.

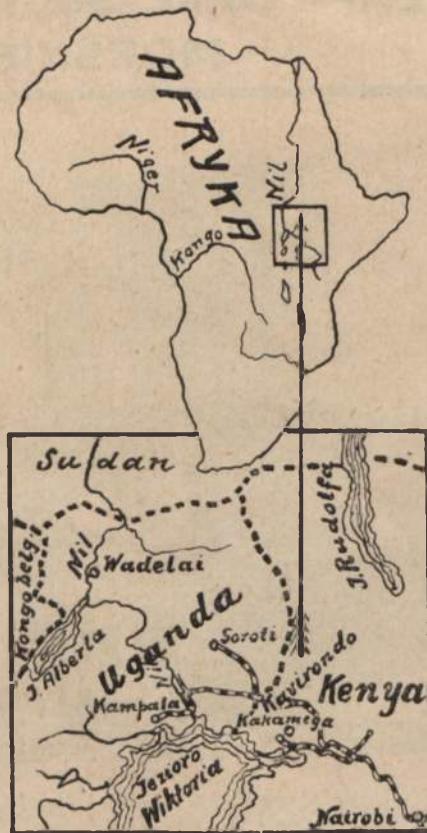
Ostatecznym celem tych wysiłków ma być takie zwiększenie produkcji ryżu, aby Portugalia mogła całe swe zapotrzebowanie tego produktu pokryć z własnych kolonij i nie sprowadzać go z kolonij obcych, jak to jest obecnie.

ROZBUDOWA PORTÓW W ALGIERZE.

Z uchwalonej przez parlament francuski pożyczki 3,300.000.000 franków franc. 685 milionów przeznaczono na ulepszenie portów w Algierze. Mają w nich być wybudowane nowe baseny, nabrzeża, uzupełnione i przedłużone falochrony, zwiększona ilość torów kolejowych wewnątrz portów oraz przeprowadzone połączenia niektórych portów koleją z siecią kolejową w głębi kraju.

Rozbudowa są objęte porty: Oran, Algier, Bougie, Nemours, Mostaganem i Djidjelli. Natomiast ulepszenia w portach Arzew i Philippeville odłożono na później.

Porty algierskie, po przeprowadzonych ulepszeniach będą portami nowo-



czesnymi, przygotowanymi do szybkiego i sprawnego przeladowania towarów i będą w zupełności odpowiadały wymaganiom szybko rozwijającego się Algieru, uważanego obecnie, za dalsze przedłużenie europejskiej Francji.

PODRÓŻ KRÓLA WŁOSKIEGO DO ERYTREJI.

Król włoski wyruszył w październiku r. b. w podróż do Erytreji, celem zapoznania się osobiście z postępem kolonizacji włoskiej w tej kolonii oraz celem zbadania rozwoju kolonii i jej potrzeb. Dla włoskiej polityki kolonialnej podróż ta ma duże znaczenie. Powszechnie istnieje przekonanie, że po podróży tej nastąpi większe zwrócenie uwagi na kolonizację i sprawy gospodarcze Erytreji.

SŁONIE I SZARAŃCZA NISZCZA PLANTACJE W RODEZJI.

W południowej Rodezji w dystrykcie Hartley, wyrządziły słonie wielkie szkody w plantacjach. Farmerzy są w kłopotach. Nikomu nie wolno zabijać słoni bez pozwolenia, a władze nie chcą wydawać pozwoleń.

Farmerzy czynią starania, aby zarząd kolonii sam urządził polowania na słonie lub im udzielił pozwolenia. Starzy myśliwcy są jednak zdania, że pozwolenia nie na wiele się zdadzą, albowiem polowanie na słonie przedstawia poważne niebezpieczeństwo. Jako przykład przytacza się wypadek jaki ostatnio zdarzył się w tym samym dystrykcie (Hartley). Jeden z farmerów, doprowadzony do rozpaczki pustoszeniem plantacji przez starego, złośliwego słonia, postrzelił go. Słoń rzucił się na farmera i tak

go poturbował, że ledwo żywego zdołano go uratować. Farmerzy na to odpowiadają, że gotowi są nawet wynająć specjalistów - myśliwych, ale słonie bezwzględnie muszą być w ich okolicy wyteplone.

Natiomiast w zwalczaniu szarańczy zarząd kolonii wykazuje dużą aktywność, nie szczędząc środków materialnych na zwalczanie tej plagi. Jednak mimo wszelkich wysiłków szarańcza czyni wielkie spustoszenia w plantacjach. Zwłaszcza szarańcza młoda, niemająca jeszcze skrzydeł, posuwając się naprzód, zjada wszystko po drodze i pozostawia za sobą zupełną pustkę.

KIEDY POJAWIŁ SIĘ PIERWSZY CZŁOWIEK?

Znalezienie szkieletu człowieka przedhistorycznego oraz różnych przedmiotów jego użytku dozwoliło na postawienie hipotezy, iż kolebka człowieka jest wyżyna wschodnio-afrykańska.

Zaczęto również zastanawiać się, w jakim okresie „urodził się” ten pierwszy człowiek na wyżynie afrykańskiej. W Rodezjijskim Muzeum w Bulawayo gromadzono od szeregu lat różne przedmioty użytku człowieka pierwotnego, ale zbiory te wykazywały poważne braki.

Dopiero zbiory księdza Neville Jones, który gromadził je w Rodezji przez 50 lat, przedłożone Rodezjijskiemu Muzeum dozwoliły uzupełnić braki. Zbiory te wskazują na ślady człowieka przedhistorycznego w okresie najwcześniejszym kamienia łupanego, t. j. według obliczeń około 250.000 lat wstecz od daty dzisiejszej.

Zestawił FR. ŁYP.

KRONIKA KOLONIALNA

Z RADY ORGANIZACYJNEJ POLAKÓW Z ZAGRANICZY.

Tegoroczne II posiedzenie Rady Organizacyjnej wykazało dalszy rozrost prac tej organizacji, która staje się rzeczywistym wyrazicielem interesów Polaków, przebywających zagranicą, jak również czynnikiem, którego wpływ na środowisko polskie na obczyźnie, staje się z każdym rokiem coraz bardziej widoczny.

W posiedzeniu, którego otwarcie nastąpiło w dniu 6 listopada r. b. wzięł udział delegacji Polonji zagranicznej: z Niemiec, z Francji, z Łotwy, z Rumunii, z Austrii, z Czechosłowacji i t. d. oraz przedstawiciele władz rządowych, kurji i Prymasa Polski i organizacji społecznych.

W przemówieniu powitalnym, prezes Rady, p. marszałek Raczkiewicz, stwierdził postęp konsolidacji, dokonywany się wśród Polonji zagranicznej, co daje możliwość utworzenia na najbliższym II Zjeździe Polaków z zagranicy, który ma się odbyć w lecie 1934 roku „Światowego Związku Polaków”, stwarzającego nowe podstawy dla współpracy wychodźstwa z Macierzą. Zagadnieniu konsolidacji Polonji Zagranicznej na poszczególnych terenach poświęcona była znaczna część referatu sprawozdawczego, dyrektora biura Rady p. Lenartowicza, który omówił zjednoczenie się Polonji rumuńskiej, obronę mniejszości polskiej na Łotwie, stan centralnych organizacji polskich w Brazylii i w Argentynie, wysiłek Polaków w Czechosłowacji i w Mandżurji. Terenem, na którym nastąpiło ostatnio zjednoczenie się Polaków, jest

Kanada. Dużym sukcesem Rady jest przystąpienie do niej najsilniejszych organizacji polskich na gruncie północno-amerykańskim: Związku Narodowego Polskiego i Zjednoczenia Polskiego Rzymsko-Katolickiego. Znajdująca się w specjalnie ciężkich warunkach, Polonja niemiecka nie ustaje w pracy. Otrzymała postępowo dokonywany się na wszystkich terenach, jest w dużej mierze zasługą Rady i wynikiem świadomej akcji, zmierzającej do utworzenia „Światowego Związku Polaków”. Z innych prac, dokonanych w czasie ostatniej kadencji mówca wymienił zorganizowanie kursów dla: kandydatów na nauczycieli na wychodźstwie, oraz dla instruktorów wychowania fizycznego z obczyzny.

Na posiedzeniu popołudniowym wygłosili referaty — red. T. Kaelbach z Berlina „Problem polskiej prasy zagranicznej jej potrzeby i postulaty” oraz red. B. Lepecki „Akcja prasowa Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy”.

Z wniosków przyjętych na pierwszym planie postawić należy dotyczący „Światowego Związku Polaków”, polecający przeprowadzenie odpowiedniej propagandy i przygotowania terenów. Łącznie z najbliższym Zjazdem Polonji Zagr. powzięto decyzję równoczesnego zwolnienia zjazdu dziennikarzy polskich z zagranicy. Jednomyslnie został przyjęty wniosek, w sprawie zaproszenia do współpracy prezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, gen. Gustawa Orlicz-Dreszera, który brzmiał następująco: „Doceniając zasługi prezesa Zarządu Ligi Morskiej i Kolonialnej, p. generała

Gustawa Dreszera, na polu zbliżenia oraz współpracy gospodarczej Polonji Zagranicznej z Macierzą oraz w uznaniu pomocy przez Niego okazanej w przeprowadzeniu akcesu naczelnych organizacji polskich w Stanach Zjednoczonych A. P. do Rady Organizacyjnej, Zjazd Rady postanawia zaprosić p. generała Dreszera do stałego współdziałania w pracach Rady „jego Prezydium”.

Zjazd wysłał depeşe do Związku Polaków w Niemczech z okazji otwarcia gimnazjum Polskiego w Bytomiu oraz uczcił pamięć s. p. Obarskiej zasłużonej vice-prezeski Związku Narodowego Polskiego.

K.

ZBIÓRKA NA SZKOLNICTWO POLSKIE ZAGRANICĄ

W początkach listopada r. b. w sali budżetowej Senatu, pod przewodnictwem p. Marszałka W. Raczkiewicza, prezesa Rady Fundacyjnej Funduszu Szkolnictwa Polskiego Zagranicą, odbyło się posiedzenie Komitetu Organizacyjnego zbiórki na rzecz szkolnictwa polskiego na obczyźnie.

Na posiedzeniu tem, zainicjowanym przez Zarząd Funduszu Szkolnictwa Polskiego Zagranicą i Stowarzyszenia Uczestników Walki o Szkołę Polską, stwierdzono nagłą potrzebę dalszej wydatnej pomocy dla szkolnictwa polskiego zagranicą. Referaty informacyjne wygłosili: p. dr. T. Kupczyński — prezes zarządu stowarzyszenia i p. dr. B. Helczyński — prezes Zarządu Funduszu.

Postanowiono, wzorem zbiórki urządzanej przez były Komitet 25-lecia Walki o Szkołę Polską, przeprowadzić w rocznicę strajku szkolnego, a więc w dniu 1-go lutego 1923, wielką doroczną zbiórkę na ten cel.

Wobec tego Komitet Organizacyjny Zbiórki zwraca się z gorącym apelem do wszystkich instytucji i stowarzyszeń społecznych oraz gospodarczych, decydujących wagę i znaczenie szkolnictwa polskiego zagranicą, o jaknajwyższą współpracę w akcji zbiórkowej i propagandowej.

Komitet Organizacyjny Zbiórki jest najmocniej przekonany, że nie będzie w kraju ani jednej organizacji lub instytucji, któraby nie przysłała z pomocą akcji zbiórkowej — ani też jednego obywatela, któryby nie złożył chociażby groszowego datku na ten cel.

Bliższych informacji udziela biuro Funduszu Szkolnictwa Polskiego Zagranicą, Al. Ujazdowskie 37 m. 7 — tel. 9.40-01. Ofiary należy wpłacać na konto czekowe P. K. O. Nr. 21. 895.

OBCHÓD 50-LECIA WYPRAWY ROGOZIŃSKIEGO DO KAMERUNU

Zarząd Główny Ligi M. i K. organizuje w Warszawie w sali Rady Miejskiej d. 8 grudnia o godz. 12-tej uroczystą akademię, na której jedyny żyjący uczestnik wyprawy, p. Leopold Janikowski, obecnie dyrektor Muzeum Przemysłu i Rolnictwa w Warszawie, będzie gościem Komitetu Honorowego. Na akademię złożą się: przemówienie prezesa Ligi M. i K. p. generała Orlicz-Dreszera, p. prezydenta miasta, inż. Słomińskiego, przewodniczącego wydziału kolonialnego L. M. i K. p. płk. Zieleniewskiego — oraz odczyt o wyprawie kameruńskiej.



JAK PUŁKOWNIK ARCISZEWSKI ZDOBYWAŁ „BOM JESU“

Długi bicz z bykowca zaklaskał po płowych grzbietach zaprzęgniętych w jarzmo wołów, które ciągnęły rodzaj tratwy na dwu ogromnych kołach. Tratwa była załadowana czarnemi tuszami murzynek o rozlanych kształtach, obleczonej w lśnienie perkalu. Z tej kupy żywego hebanu dobywały się na wybojach gościńca jęki, piski, lub zagnała i ochryple śmiechy. Haciendero odwoził po nocy swój żywy i martwy inwentarz w kraj, stopą wojny jeszcze niezdeptany.

Sprzężaj ow włókl się dudniąc, po ziemi z miedzi, którą przygniatała kopuła granatowa, nabita nieruchomym lśnieniem południowego krzyża i obcych zgola konstelacyj. Jakież to szmat drogi, jaki dziwny to świat dla jasnych oczu białego zdobywcy!

Nie było tchnienia wiatru. Ze skrzypem, podobnym do zgrzytu osi, pracowały piersi dwóch wędrowców, człapiących wzdłuż zrujnowanych domów, otoczonych krzakami ipekakuany, pniami palm, lub szkieletami drzew, które w porze suszy traca liście.

W lśnieniu gwiazd świetlistych ziały naprawo, nalewo wyrwy w białych murach. Drogę zawałowały ospiska urwanych balkonów, balustrad, węglów, okapy werand i krokwie dachów płaskich, a tu i ówdzie ciągnął się swąd pogorzeli, gdyż Olinda ucierpiała znacznie od ognia holenderskich półkartau-nów.

Jeden z wędrowców, wyższy, potknął się o b'achę z kartaczami i zaklął siarczyście. Drugi piechur, drobny i niski, w lnianych portkach i kurcie marynarskiej na nagiem ciele, zdjął z głowy rozłożystą panamę i kraciastą chustą począł obcierać czerwony pot z capiej swej gęby, w której brakowało prawego oka.

— Taki spiek — jęknął zcicha — a i w noc niemasz ulgi.

— Cichaj — przestrzegł go towarzysz — musi być gdzieś blisko.

— A owóz! — wskazał marynarz czerwone światelko u wrótni. — Toć i nasz zajazd.

Pobrnęli ku zakopconej latarni. W półmroku oświetlonego okna ukazała się ciemnoskóra kobieta i znikła w cieniu ganka. Wyższy z dwóch żołnierzy szybko naciągnął na głowę kaptur płaszcz, niższy zaś z gruszki u pasa podsypał prochu na panewki obu króć.

Z cichym brzękiem żelaziwa weszli w obszerne patio zajazdu.

Do palika u studni uwiązany był półdziki mustang.

Dokoła martwa cisza.

Mustang szarpnął się i zadzwonił wędzidłem.

Kaganek z bronzu wisiał pod łukiem krużganku, biegnącego wzdłuż patio. Na stuk kroków po kamiennych taflach z wnętrza domu wypadł oliwkowy Portugalczyk, opasany czarną szarfą, za którą tkwił nóż. Wąskie oczy gospodarza biegały po przybyłych, po twarzach ich, podobnych do czerwonych masek, zbrózdzonych smugami potu.

— Gdzie Don Domingo Fernandez Calabar — spytał marynarz.

— Quem sabe ¹⁾? — odparł Portugalczyk i rozwiódł rękoma.

— Ten duro dla ciebie — ozwał się wysoki żołnierz — jeżeli Calabar jest tutaj, Miguelu.

Oczy gospodarza zaiskrzyły się, lecz nie do monety, tylko na widok szarfy oficerskiej, która mignęła z pod płaszcz gościa, gdy sięgał do sakiewki.

— Nie wiem, senor coronel²⁾!

— Czy to koń?

Quem sabe! Senor coronel każe podać wina. Corpo de Dios! Mam xeres. Skoczę po wino.

— Stój!

Ręka Portugalczyka popęzła do noża, ale jednocześnie lufa króćicy błysnęła w rękę marynarza.

— Ani kroku! — zawołał — i ani pary z gęby, bo kula w łeb!

— Smętek — ozwał się po po'sku oficer do swego towarzysza. — Pilnuj go! I nie pij jego wina. Ja rozejrzę się po domu.

Głuszone kroki wśród izb kamiennych. I wreszcie oficer usłyszał głosy. Po przeciwnej stronie oberży — małe podwórko, potem domek z werandą, otoczoną drewnianą budką przerosłą pnączami. Z werandy sączyło się światło. Od kępy do kępy białego i czarnego bambusu, oficer podszedł pod same schodki werandy. Wówczas rozeznał dwa głosy: męski i kobiecy. Rozmowa dotyczyła służby, więc stał i słuchał. Poprzez drewniane kraty dostrzegł pospolite rysy mułata który ścisnął w rękę kubek cynowy i młodzieńca w czerwonym rajtroku. Przyjrawszy się lepiej, oficer rozpoznał w młodzieńcu kobietę o przedziwnie pięknych rysach i oczach z płynnego ognia. I wraz wiedział już, kim byli ci nocni goście Miguela.

— Poprzysięgłeś, Don Rodrygu — mówiła dama — poprowadzić Holendrów na krokodylę bagno, a więc wypijamy za powodzenie naszej imprezy. I czas w drogę! Ich wódz, choć to i djabeł wcielony, nie wymknie mi się tym razem! Życzeń tedy dłu-giego życia, pełnej sakiewki, pełnego dzbana i....

— Krótkiej pamięci — przerwał mulat. Wszakże z nas dwojga, seniorina, masz krótką pamięć. Czy nie obiecywałaś mi...

— Że Don Mattias d'Albaquerque uczyni cię gubernatorem odzyskanej kapitanji Pernambuco.

— Uczyni, albo nie uczyni. Ale ty, Dona Carlotta, przyobiecałaś spełnić moje życzenie.

— Jeśli będzie rozsądne. Nie czas już na targi. Twoich Ho'endrów tylko patrzeć. Najpierw spełń, coś poprzysiągł.

— A ty potem zapomnisz, coś obiecywała, bo masz krótką pamięć. Nie, ślicznotko, Calabar nie taki głupi. Nie przystoi gubernatorowi Peruambuco brać kolorową skwaw. Żądam małego zadatku na rachunek przyszłych delicyj...

— Na kogo podnosisz oczy, czarny! Na córkę granda, na czystej krwi kreolkę! Precz z łapą... Swist szpicruty przeciął ciszę nocną wraz z ostrem okrzykiem bólu.

Mulat odskoczył, zasłaniając pysk. Ryczał jak goryl. Na werandzie stół wywrócony został z łoskotem. Padły chrapliwe słowa:

— Ty dziewczko! — mógłbym cię wydać Holendrom — nie, wolę sam załatwić z tobą porachunki!

Zimne, kłujące ostrze dotknęło nagiego grzbietu mieszańca.

— Puszczaj ją! — huknął nad uchem obcy głos — bydlę! — bo cię przewiercę na wylot!

Ciężko dysząc odtoczył się mulat wgląd werandy, wybaluszając na oficera oczy przekrwione i mętne, osadzone szeroko i cynicznie głupie, jak ślepia krokodyla. Ledwie jednak Dona Carlotta poczuła się wolną, gdy w rękę jej błysnęła króćca. Błyskawicznym ruchem oficer podbił jej rękę gardą rapiera. Strzał huknął, ale chybił celu.

— Piękna mi podzięką — zawołał oficer — za obronę. Rzuć seniorita broń. I ten nóż również. Natychmiast!

Sycząc z wściekłości, Carlotta spełniła rozkaz.

— To Czerwony Jeździec Sertaonu — odzyskał głos mulat i wskazał na Carlottę. — Bierzcie ją!

Lecz oficer puścił wezwanie mimo uszu.

— Puszczę was, condensina — rzekł do Carlotty na parol, że nie będziecie mi robić wstretów w wyprawie na Bom Jesu.

— Na parol, nie nigdy! — odparła dziewczyna z trudem łapiąc oddech.

Rozległy się szybkie kroki i wpadł Smętek, wlokąc za sobą Portugalczyka.

— Trudna rada, zabierzemy was pani, i zwolnimy dopiero po wzięciu fortu! — I, zwracając się do towarzysza, oficer zawołał:

— A ty, Smętek, zawezwij ront! I niech mi w pół godziny, regiment mój będzie gotów do wymarszu!

Carlotta bystro spojrzała na oficera.

— W jakim to wasza mość mówisz języku? — spytała.

— Po polsku.

Smętek wyłowił z zanadru gwizdek bosmański i, tremolując, dobył na nim długi przeraźliwy sygnał. Słuchał. Trąbka odpowiadała.

— Poznaje was, panie, — podjęła Don Carlotta. — Pan to jesteś Coronel de Artiszewo! Wasza mość nie jesteś Holendrem. Wasza mość jesteś senior Poloneso. Czy to obyczaj polski zwalniać najgorszych swych wrogów?

— Nie. Ale my Polacy nie wojujemy z niewiastami.

— Błędny rycerz! Wyjdiesz wasza mość na tem, jak Don Kichot na zalotach do Dulcynei z Toboso.

Arciszewski odął wargi. Niespodziewanie wmięszął się Smętek:

— Rycerstwo — polska to sprawa — zaszeplenił. — Jego miłość nie wdycha do seniority jeno okazuje jej swą łaskę. Znaj pana!

Ront stanął, halabardnik zasalutował odchylną na długość ramienia halabardą.

— Słysz, Calabar — zwrócił się Arciszewski do mulata — poprowadzisz nas do Bom Jesu, ale nie na krokodyle bagno?

— Poprowadzę, senior coronel — odpowiedział mulat, rozcierając czerwoną szramę na gębie, i z jadowitem spojrzeniem na Carlottę dodał: — Możecie zaskoczyć fort od strony gór tem łacniej, że Portugalczycy na rano z ledwością nadażą, i pójdą obsadzać krokodyle bagno.

— A, nie pożałujesz, Calabar. Tysiąc florenów nagrody. — Zaś do dowódcy rontu rzekł: — Wziąć go i pilnować jak oka w głowie. Ruszamy. Tej damy nie puszczaj wolno. Jedzie z nami. Oddaj jej konia, Smętek.

Zadudnił werbel szybki i gwałtowny. Padło kilka krótkich, jasnych rozkazów. Był to doborowy regiment, w żelaznych ryzach trzymany, zwerbowany z weteranów Mansfelda, a naksztalt włoskich masnadiero³⁾ krwi i lupu żądny. Wnet stanął w sprawie. Wnet wyciągnął się w długi morderczy wąż ku niedostępnym tajnikom sertaonu. Wszystkiego trzy kompanje: muszkietarów, saperów, lansknechtów, p'uton artylerji, sama piechota, sznur mułów, objuczonych czterema działkami, nowej konstrukcji, i barylkami z prochem. Wkroczyli w puszcę, która dyszała i czyhała czarna, duszna, surowa, opita juchą i pełna napastliwego rozruchu. Błysnęły żagwie, mimo wschodu księżyca, strasząc grubego zwierza i żałośnie skomlące gromady małp. Nikłym, nawet w dzień biały tropem. Calabar prowadził. Zdrajca był pijany zemstą i dlatego Arciszewski mu ufał. Za przewodnikiem szli saperzy, wyrabując drogę dla tyłu zbrojnego ludu. Stuk toporów oznajmiał Indianom pochód, ale wróg musiał się przecie zebrać się, choć stawiać czoło takiej sile. Jasne było, że wódz liczył na błyskawiczność wypadu i na osiągnięcie celu, nim przyjdą nieprzyjacielowi znaczne posiłki. Tylko ze straceńcami można się było ważyć na taką imprezę. Rozumiał z nich każdy beznadziejność położenia holederskiego wojska: jeśli nie przenikną wgląd lądu, z Peruambuco w Parahibę, zapasy się wyczerpią i wrzuceni zostaną w morze.

Muł ugrzął w bajorze i tak pozostał. Kogo ukąsił wąż, zwisający z konaru, korzenia, lub ljan, kto zapadł w wilczy dół, zastawiony przemyślnie przez Indianina, kto zakłuł się zatrutym cierniem odbieżon był niezwłocznie na pastwę szakalom i gorszym od zwierza dzikim.

Nieustannie wznosił się trop, którym podążali. Wychynęli wreszcie z pośród ljan, z duszności, nasiąkłej rozkładem i storczykami, z gąszczu bambusowego, z kłębowiska wielorakiej śmierci, porównali się z koronami palm pierzastych, sosen o czubach zadartych, drzew kazzu o szpicu czerwonym, a liściu błękitnym, wzdźwignęli się nad puszcę kędzierzawą. Tu i ówdzie głęboki panował jeszcze cień od drzew wielopiennych, samotnych, a miejscami stawało się przeraźliwe jasno. Wojsko pogasiło pochodnie. Puszczą i góry ociekały od zie-

lonego księżycy. Z grzęzawiska droga wiodła na przełęcz, rozpadliny i przepaście.

W głębi rozwierała się kotlina, za którą leżało bajoro, dalej szeroki pas opalizujący wody, usianej wąskimi grzbietami kamieni. Za wodą widniał okazały fort. Na szerokiej platformie bastjonu rozpałało się wielkie ognisko, od którego wody spłynęły czarwoną polewą. A wąskie i długie głazy na zwierciadle wody przemieniały miejsce, poruszały się. Były to krokodyle. Cały ów moczar nosił miano Krokodylego Bagna.

Posepną łuną ognia fort wzywał pomocy.

Arciszewski podjechał do mulata który pod lufami muszkietarów zbliżył się do krawędzi.

— Czem jest broniony ten fort od strony gór? — spytał go dowódca. — Jest tam fosa?

— Niema. Tylko ostrokoły z bambusów w sztorc. Blanki też są niskie.

— Możliwa walka wręcz, czy niemożliwa?

— Możliwa — odpowiedział mulat — o ile nie będą strychowali kartaczami.

W teże chwili na małym swym mustangu podskoczyła do mulata Carlotta.

— Cośkolwiek rzekł — zawołała — pal cię nie minie, ty zdrajco!

W grupie jeźdźców znalazł się kapitan saperów Wirkenfels.

— Doniosa, czy nie doniosą z tej skały? — spytał go Arciszewski, wskazując zdejmowane z murów spiże.

Fort w linii powietrznej widniał o paręset sążni.

— Doniosa, wasza miłość — odpowiedział Wirkenfels — lecz szkody nie uczynią. Tyle, że im rozrzuca ogień na bastjonie.

Arciszewski zwrócił się znów do Colabara: — Którędy stąd droga na Krokodyle Bagno?

— Ot tem łożyskiem potoku — objaśnił mulat i wskazał w dół.

— A w obchód górami?

— Tędy — pokazał przewodnik — za tym to krzakiem hery i wąwóz...

Słowa mulata zgłuszył przeraźliwy ryk, tak nie ludzki, jakby się wyrwał z ust okrutnie mordowanego człowieka. Wznosił się i opadał mroząc krew w żyłach. Wierzchowiec Arciszewskiego stanął dęba na urwisku. Opadł wstrzymany tuż na krawędzi przed dwóch żołnierzy. Gibkie płowe ciało z wielką głową śmignęło ze skały pod którą stał orszak wodza, skoczyło na grzbiet muła. Był to zuchwały kazuar, lew górski, lecz wśród nienawykłych do niespodzianek puszczy żołnierzy wszczął się rozruch. Cofnęli się. Skorzystała z tego Carlotta i śmignęła wzwyż po zboczu. Zagwizdało łąso, jedyna broń, którą przez niedopatrzenie jej zostawiono. łąso, owinięte dokoła szyji Calabara, ściągnęło go. Runął w przepaść.

— Bez przewodnika! — jęknął Smętek. — Ta Czerwona Żmija zaleje nam jeszcze sadła za skórę!

Ale wódz nie tracił czasu na próżne żale. Już wydawał rozkazy.

— Wirkenfels! — wołał — otworzycie ogień działowy na fort z tej oto skały! Lejtnant van Hosten zajdzie z sapery w kotlinę. Niech weźmie polewę muszkietarów. Będzie czynił pozor forsowania bagna z frontu. Podtrzymywać bieżący ogień, aby na was skierowali wszystkie działa i wysilili wszystką strzelbę. Ja z resztą ludzi, tak, czy owak, zajdę im z tyłów i przypuszczę szturm na broń ręczną. Nie ustępować pola, choćby całe piekło zważyło się na tyły, czego się zresztą nie spodziewam przed wschodem słońca. Gdy wezmę fort, wszyscy znajdziemy osłone.

Tak się też stało. Bom Jesu, klucz do pozycji Arayal, wpadł w moc Arciszewskiego jeszcze do dnia.

¹⁾ kto wie? ²⁾ pułkownik ³⁾ najemnik

SPIS RZECZY W ROCZNIKU „MORZA“ 1932

I. SPRAWY MORSKIE.

a) o g ó l n e

Dokument niemieckiej irytacji z powodu Święta Morza. Nr. 9.

Frankowski S. Kmdr. Dypł. — W dniu 12 rocznicy objęcia wybrzeża. Nr. 3.

Knauff St. — Nasze hasła a młodzież. Nr. 5.

Kronika — wszystkie numery.

K. (osko) S. — Zatonięcie statku „Niemien“. Nr. 11.

Komunikat do wszystkich oddziałów L. M. i K. w sprawie Święta Morza Polskiego. Nr. 7—8.

Kwiatkowski Eugenjusz inż. — Na własnej ziemi stoimy... Przemówienie wygłoszone w dniu Święta Morza w Gdyni. Nr. 9.

Orlicz-Dreszer Gustaw, Gen. Dyw. — Chcemy żyć pokojem, pracą i prawem... Przemówienie, wygłoszone na Święcie Morza w Gdyni. Nr. 9.

Orlicz-Dreszer Gustaw, Gen. Dyw. — Słowo wstępne do książki „Morze i Pomorze“. Nr. 12.

Pobyt Pana Prezydenta Rzeczypospolitej na wybrzeżu. Nr. 9.

Przemówienie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Prof. Ignacego Mościckiego na Święcie Morza w Gdyni. Nr. 9.

Święto Morza uroczystym świętem Polski Odrodzonej. Nr. 7—8.

Tetzlaff Henryk — Wymowne przemiany. Nr. 3.

Tetzlaff Henryk — Znaczenie Święta Morza. Nr. 9.

15. II. 1282 — 10. II. 1920 — 10. II. 1932. Nr. 2.

b) Marynarka Wojenna

Ginsbert J. inż. — „Adamastor“ w Szanghaju. Nr. 3

Ginsbert J. inż. — Analogie i przeciwieństwa. Nr. 1.

Ginsbert Juljan inż. — Przed konferencją rozbrojeniową. Nr. 2.

Ginsbert J. inż. — „Dunquerque“ a Polska. Nr. 6.

G. (insbert) J. (uljan) inż. — Polacy na obczyźnie a flota wojenna. Nr. 5.

G. J. — Czternaście milionów Nr. 12

Kapitan Nemo — Czy ostatnia łódź podwodna? Nr. 5

Kilka danych o nowoczesnym okręcie liniowym. Nr. 3.

Koslanowski W. Kmdr. ppor. — Typy jednostek marynarki wojennej oraz ich zastosowanie. Nr. 3.

„Nord-Caper“. Kartka z dziejów wojny światowej na morzu. Z franc. tłum. T. E. Nr. 7—8.

Ostatnie odznaczenia w marynarce wojennej. Nr. 1.

S. T. — Pierwsza wizyta floty polskiej w Stockholmie 25. VIII — 29. VIII 1932. Nr. 10.

Przewalski Stefan — Fuengirola Nr. 6. T. (etzlaff) H. (enryk) — Wizyta angielskich kontrtorpedowców na wodach polskich. Nr. 7—8.

Zieliński Stanisław — Marynarka wojenna powstania styczniowego. Nr. 7—8.

Z walk o Adrjatyk. Bezimienna opowieść o jednym z epizodów wojny morskiej włosko-austriackiej. Nr. 6.

c) Marynarka Handlowa Kosko S. — Wyspa złotodajna. Nr. 4. Nauta — Pięć lat pracy na morzu. Nr. 1. R. (osiński) W. (iktor) — Znaczenie własnej żeglugi morskiej. Nr. 2.

Rummel J. — Morskie linie regularne a handel. Nr. 4.

T. (etzlaff) H. (enryk) — Pięciolecie państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska“. Nr. 1.

Z. (ieliński) S. (tanisław) — Bandera polska na oc. Indyjskim w latach 1729/30. Nr. 12.

d) Budownictwo okrętowe, technika

O. (uéant) O. (livier) — Budownictwo okrętowe we Francji. Nr. Nr. 2, 5, 7—8, 11, 12.

f) **Rybołówstwo**
Bołka — Polów węgorzy pod lodem. Nr. 4.

Borowik Józef — Walka o śledzia. Nr. 4.
Kuźmiński Bolesław — Polska bierze udział w wielkim rybołówstwie światowym. Nr. 4.

Wędziński Edm. inż. — Zimowe połowy ryb na jeziorach Polesia. Nr. 4.

g) **Wycieczki, turystyka, sport wodny.**

Kneblewski W. Ks. — Polacy i Adrijatyk Jugosłowiański. Nr. 7—8.

Kosianowski Wl. — Klub Morski w Gdańsku. Nr. 11.

Niedźwiałowski M. — Z Jacht Klubu Polski. Nr. 5.

Pierwsze w Polsce regaty kajaków. Nr. 10.

Regaty Jacht Klubu oddziału L. M. i K. w Modlinie. Nr. 10.

Regaty w Stavanger. Nr. 10.

Sowlński W. Dr. — Charakter prawny jachtów sportowych. Nr. 7—8.

Kurs żeglarski w Trokach. Nr. 11.

II. ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA.

Gąsiorowski Henryk — Splawaczka w Beskidach Wschodnich. Nr. 7—8, 10, 11.

Konopka A. inż. — O programie budowy polskich dróg wodnych. Nr. 12.

Niedźwiałowski M. — Najpilniejsze potrzeby żeglugi śródlądowej. Nr. 10.

III. GDAŃSK, POMORZE I DOSTĘP DO MORZA.

Ehrenberg Tadeusz — Gdańskie Locarno. Nr. 10.

Ehrenberg Tadeusz — Gdańsk wobec Święta Morza. Nr. 9.

E. T. — Groźna sytuacja w Gdańsku. Nr. 7—8.

E. T. — Konieczność rewizji stosunków polsko-gdańskich. Nr. 4.

E. T. — Niedopuszczalne praktyki Gdańska. Nr. 6.

Jadowite ulotki. Nr. 10.

Koslanowski Wład. — Polskie okręty wojenne w Gdańsku. Nr. 9.

Nadzieja na nowy okres w Gdańsku. Nr. 11.

Przeciw fałszom niemieckim w Ameryce. Nr. 5.

Szyszkowski St. Zb. Dr. — „Osthilfepolitik“ a interesy portu gdańskiego. Nr. 11.

Wkos — Co to jest „port d'attache“? Nr. 3.

Wkos — Nieudolne wysiłki zacierania prawdy. Nr. 6.

IV. HANDEL ZAGRANICZNY.

Biernacki Z. — Działalność biura łączności gospodarczej z młodzieżą polską zagranicą. Nr. 6.

Biernacki Z. — Młodzież na emigracji a ekspansja gospodarcza. Nr. 1.

Hamburg o rozwoju polskiego handlu morskiego. Nr. 1.

Roslński W. Dr. — Handel polski z krajami pozaeuropejskimi. Nr. 10.

Sławiński Jan A. — Francuskie kadry zdobywców rynków zagranicznych. Nr. 5.

V. ZAGADNIENIE KOLONJALNE.

a) **Problem kolonialny i kolonizacyjny**

Kneblewski W. ks. — Kolonizacja żydowska w Palestynie. Nr. 9.

Lyp Franciszek — Nowa polityka kolonialna Francji. Nr. 4.

Musimy stworzyć „Fundusz kolonialny“. Nr. 3.

Opinie obce o współczesnej polityce kolonialnej i kolonizacyjnej. Nr. 3.

P. M. — Ambitne plany kolonizacji Niemców w Ameryce Południowej. Nr. 11.

Plonier — Istota naszej akcji kolonialnej. Nr. 7—8.

Roslński W. Dr. — U źródeł kryzysu. Nr. 5.

Roslński W. Dr. — Drogi naszej ekspansji zamorskiej. Nr. 4.

Roslński W. Dr. — Na drogę nowej ery w państwowej polityce emigracyjnej. Nr. 9.

Roslński W. Dr. — Nasz program zamorski a kolonizacja. Nr. 2.

Roslński W. Dr. — O politykę emigracyjną. Nr. 1.

S. (zukunft) W. (ojciech) — Walka z niewolnictwem. Nr. 11.

Warchałowski Kazimierz — Przyczynę do historii polskiej akcji kolonialnej. Nr. 9.

Dollwa (Zieliński Stanisław) — Nasze tytuły do kolonij. Nr. 5.

Zieliński Stanisław — Pierwszy projekt kolonizacji emigrantów polskich. Nr. 6.

b) **Kolonje zamorskie**

Anusz J. — Stan Rio Grande do Sul w Brazylii. Nr. 7—8.

Dollwa (Zieliński Stam.) — Polsko-angielska walka z Niemcami o Kamerun w latach 1884/85. Nr. 12.

Jawor — Villa Velha. Nr. 6.

Kostecki Dionizy — Północna Rodezja w nowej fazie rozwoju. Nr. 2.

Lada Z. — Mozambik. Nr. 6.

Natęcz-Dobrowolski W. Dr. — Od rzeki św. Wawrzyńca do Pacyfiku. Nr. 5.

Prószynski K. — Z puszczy Kamerunu. Nr. 4.

Przegląd kolonialny — wszystkie numery.

Rogowicz W. — Ziemia czarnych niewolników. Nr. 11, 12.

Wojewódzki Bohdan — Włosi mają otrzymać Kamerun. Nr. 6.

c) **Wychodźstwo polskie**

KN. (auff) S. (tanisław) — „Dom Polski“ w Buenos Aires. Nr. 4.

Kneblewski W. Ks. — Polacy w Jugosławii. Nr. 11.

Kronika kolonialna. Nr. Nr. 1—10, 12.

Kucharski J. — Polacy we francuskiej Legji Cudzoziemskiej. Nr. 4.

Lepecki Bohdan Teofil — W kralnie Pinjorów. Nr. 4, 5.

Natęcz-Dobrowolski M. Dr. — Polskie wychodźstwo w Kanadzie. Nr. 10.

Przewalski Stefan — Mandżurja. Nr. 4.

Przewalski Stefan — Muzeum polskie w Charbinie. Nr. 1.

Ruslecki J. H. — Polacy w Australji. Nr. 7—8.

Zieleniewski Kaz. — Zdobywcy i troski polonji zamorskiej. Nr. 10.

Zieliński Stanisław — Emigranci polscy jako wynalazcy w połowie XIX w. Nr. 3.

Z życia polonji parańskiej. „Dzień sportu“ w Kurytybie. Nr. 3.

VI. PODRÓŻNICTWO

E. T. — Awanturyczne żywoty na morzu. Jurgen Jurgensen, samowładca Islandji. Nr. 11.

G. I. — Podróż „Wilji“. Nr. 11.

H-ski J. — Obława na białym. Nr. 10.

Jaczeński Tadeusz Dr. — Polska ekspansja naukowa w dziedzinie badań zoologicznych. Nr. 4.

K. (osko) S. — „Dar Pomorza“ żegluję do Gdyni. Nr. 3.

Knauff St. — Na polskim samolocie około Afryki. Nr. 1.

Koslanowski W. — Na „Roburze V“ do Szwecji. Nr. 12.

Letnia podróż „Daru Pomorza“. Nr. 7—8.

Lewiański Józef — Wspomnienia z podróży na polskim statku w XIX wieku. Nr. 2.

Pierwsza podróż statku „Ślask“. Nr. 3.

Polska ekspedycja polarna. Nr. 9.

T. (etzlaff) H. (enryk) — Powrót „Daru Pomorza“ do kraju. Nr. 5.

Wkos — Do Egiptu! Nr. 5.

Zieliński Kazimierz — Z niewoli otomańskiej. Nr. 11.

Zieliński Stanisław — „Lucja-Małgorzata“ statek wyprawy Rogozińskiego do Kamerunu. Nr. 11.

Żukowski Olgierd por. mar. — Czwarata szkolna podróż „Iskry“. Nr. 1.

W pięćdziesiątciu. Nr. 12.

VII. BELETYSTYKA.

Listy z dalekich ładów. Nr. 1, 2.

Rychliński Jerzy Bohdan — Przygody Krzysztofa Arciszewskiego. Nr. 10, 11, 12.

Turzański Władysław Jan — Pamięci łodzi podwodnej „Prometeusz“. Nr. 11.

T. (etzlaff) H. (enryk) — Wigilia na „Darze Pomorza“. Nr. 2.

Zawadzki Antoni — O krok od śmierci. Wspomnienia pasażera S/S „Arabic“ zatopionego przez niemiecką łódź podwodną. Nr. 2.

Pionierskie dole i niedole na farmie afrykańskiej. Nr. Nr. 5, 6, 7—8, 9, 10, 11, 12. Tłum. z ang. D. Kostecki.

Prószynski K. — Migawki z Dakaru. Nr. 3.

VIII. SPRAWY LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ.

Dział oficjalny L. M. i K. — wszystkie numery.

Dwutydzieści propagandowy Ligi Morskiej i Kolonialnej. Nr. 10.

Ehrenberg Tadeusz — Doniosłość propagandy L. M. i K. na Polesiu. Nr. 2. (wrażenia z objazdu województwa poleskiego). Nr. 2.

Łukaszewicz C. Dr. — Prezes Zarządu Głównego L. M. i K. w Ameryce. Nr. 1.

Makowska J. — Praca Ligi M. i K. na terenie szkolnictwa w Warszawie. Nr. 5.

Pobyt p. Gen. Orlicz-Dreszera w Chicago. Nr. 1.

Przed walnym zjazdem delegatów. Nr. 6.

Święto Morza Polskiego w Chicago. Nr. 9.

Święto Morza w Gdyni w dniu 31 lipca 1932. Nr. 9.

Walny zjazd delegatów Ligi Morskiej i Kolonialnej we Lwowie. Nr. 7—8.

IX. BIBLIOGRAFJE I BIOGRAFJE

Brunné Stefan — Ignacy Domeyko 1801—1889. Nr. 7—8.

Knauff St. — Z żalobnej karty ś. p. Jadviga Jaholkowska. Nr. 1.

Zieliński Stanisław — Dzieje Polaków w Ameryce (o pracach M. Haimana). Nr. 5.

Zieliński Stanisław — Klemens Tomczek. (23. XI. 1860 — 20. V. 1884). Nr. 11.

Zieliński Stanisław — Słownik biograficzny podróżników i eksploratorów polskich (w skróceniu). Nr. Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7—8, 9, 10.

Zieliński Stanisław — Stefan Rogoziński. Nr. 10.

Zieliński Stanisław — Leopold Janikowski. Nr. 12.

X. VARIA.

Orzeczenia Izby Morskiej przy Sądzie Grodzkim w Gdyni. Nr. 7—8.

Grodzińska Natalia — Bursztyń. Nr. 4.

Kościuszko i Szwecja. Nr. 3.

Przewalski Stefan — Parę uwag o Churach. Nr. 2.

CHANTIERS & ATELIERS
AUGUSTIN - NORMAND
 LE HAVRE (FRANCJA)



„Wilk” pierwsza z serii 3 łodzi podwodnych, budowanych dla marynarki polskiej według planów stoczni i zakładów „AUGUSTIN NORMAND”

**BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH
 I STATKÓW HANDLOWYCH**

SPECJALNOŚĆ: Budowa łodzi podwodnych, wszelkie środki i przyrządy do wyławiania min.

MOTORY DIESLA VICKERS-NORMAND.

ZAŁOŻONY w r. 1728.

KAPITAŁ 10.000.0000 frank.

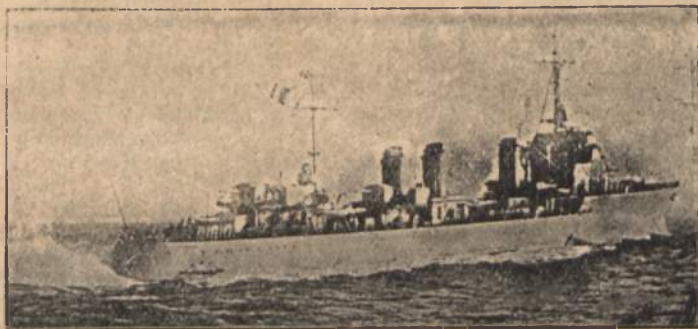
SIEDZIBA: 81. BOULEVARD FRANCOIS 1-er
 LE HAVRE — FRANCJA.

PENHOËT

Budowa

**OKRĘTÓW wojennych
 i STATKÓW handlowych**

wszelkich typów i rozmiarów
 (KRAŻOWNIKI, KONTRTORPEDOWCE
 TORPEDOWCE, ŁODZIE PODWODNE itp)



Kontrtorpedowiec „Valmy”, całkowicie zbudowany na stoczni Penhoët (szybkość 38.85 węzłów) wyposażony w kotły o palenisku mazutowym typu „Penhoët”, z którymi francuskie kontrtorpedowce ustanowiły rekord szybkości (42 węzły).

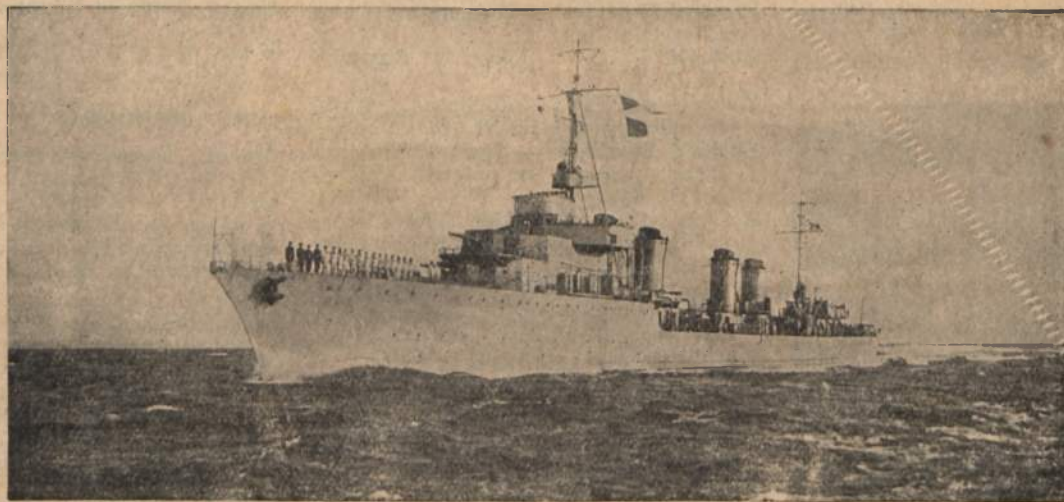
Société des CHANTIER ET ATELIERS
 de St NAZAIRE — PENHOËT
 7 rue Auber PARIS

ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

4, Rue de Téhéran, Paris

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

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH



Kontrtorpedowiec „Albatros” Francuskiej Marynarki Wojennej osiągnął szybkość 41.9 węzłów.

**KRAŻOWNIKI — KONTRTORPEDOWCE — ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot)
 TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESLA LOIRE-SULZER**

Budowa maszyneryj dla kontrtorpedowców polskich „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYŚ”

DLA PODRÓŻUJĄCYCH DO POLSKI

Najkrótsza, najwygodniejsza
i najprzyjemniejsza linja
okrętowa

Okręty „Compagnie Générale Transatlantique”,
pierwsze w służbie komunikacyjnej z Gdynią
„**POLOGNE**” i „**VIRGINIE**”

Częste połączenia między Ma-
wrom i Gdynią — Rygą-Kłajpedą.
W sezonie letnim komunikacja do Leningradu.

Na żądanie wysyła się bezpla-
tnie prospekty i rozkłady jazdy.

Po informacje zgłaszać się

„Cie Gle Transatlantique”

Paris — 6, rue Auber
oraz do Oddziałów

PRZEGLĄD MORSKI

ORGAN MARYNARKI WOJENNEJ

wydawany przy
SZKOLE PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

WARUNKI PRENUMERATY:

Z przesyłką pocztową rocznie 40 zł.
„ „ półrocznie 21 „
„ „ kwartalnie 11 „
Bez przesyłki pocztowej rocznie 36 zł.
„ „ półrocznie 13 „
„ „ kwartalnie 9 „

SKŁAD REDAKCJI:

Redaktor naczelny - kdr. por. Korytowski Karol
Zastępca redaktora naczelnego i wydawca
— kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy
Sekretarz redakcji — por. mar. Stanul Zygmunt

ADRES REDAKCJI:

TORUŃ, SZKOŁA PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

Konto P. K. O. 160290

Wydawnictwa morskie

Nakładem Instytutu Wydawniczego Pań-
stwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

WYSZŁY:

	Zł. gr.
K. Bielski — Turbiny parowe	19,—
— Mechanika teoretyczna	16,—
— Prawidła wykon. rysunk. maszynowych	1,—
St. Dłuski — Dawiacza kompasu	8.30
A. Garauszewski — Budowa okrętu	4.55
— Teoria okrętu	4.25
A. Hryniawiecki — Zarys meteorologii	5.20
— Zarys oceanografii	14.50
Q. Kański — Opisowy kurs locji	6.50
T. Kokiński — Gospodarka maszynowa na statkach	14,—
A. Ledóchowski — Kurs nawigacji	7,—
— Astronomia żeglarska	7,—
Dr. Al. Majewski — Prawo morskie	15,—
— Monografia Państwowej Szkoły Morskiej	10,—
Dr. Al. Majewski — Informator dla kandy- datów na oficerów marynarki handlowej	3,—
R. Pieńkowski — Visit of a Dockyard	2.50
Ustawa o służbie marynarza	2.50
Handel morski w praktyce	5,—
Statut Państwowej Szkoły Morskiej	0.80
Program wymagań przy egzaminie wstępnym i opis uniformy	1,—

Podręczniki te można nabywać:

W INSTYTUCIE WYDAWNICZYM PAŃSTWOWEJ SZKOŁY
MORSKIEJ W GDYNI

(Konto czekowe P. K. O. Nr. 20.602.)

Koszty przesyłki poleconej 1.20 zł.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej
posiada na składzie książkę

JERZEGO SMOLEŃSKIEGO

„MORZE I POMORZE”

z przedmową gen. B. Orlicz — Dreszera i z czterema
tablicami ilustrującymi prawa
Polski do ziemi Pomorskiej.

— Wydanie ozdobne, z licznymi ilustracjami. —

CENA ZŁ. 16 ===== **CENA ZŁ. 16**

Każdy nabywca „Morza i Pomorza” za pośrednictwem
Ligi M. i K. przyczynia się do powodzenia propagandy
polskiej za oceanem, gdyż wzamian za egzemplarz
tego wartościowego dzieła, nabyty w kraju, Liga
Morska i Kolonjalna ofiarowuje taki sam egzem-
plarz książki wychodźtwu Pałecno-Amerykańskiemu
z tekstem polskim i angielskim.

Zamówienia należy kierować do biura Zarządu Głównego
wplacając jednocześnie należność na konto
„Funduszu Kolonjalnego” Nr. 1030 i podając, na jaki
cel wpłacono pieniądze.

NA GWIAZDKĘ

DLA MŁODZIEŻY

GRA „**BITWA MORSKA**” ZŁ. 5.—

GRA „**BIERKI**” ZŁ. 3.—

EDWARD SŁONSKI —
ZAŚLUBINY POLSKI Z MORZEM ZŁ. 1.30

J. SZCZEPANSKI
Z DZIEJÓW MARYNARKI W POLSCE
PRZEDROZBIOROWEJ ZŁ. 0.25

Książki z Dziedziny Morskiej i Kolonjalnej

DLA DOROSŁYCH

PRZEZ RZĘKI I MORZA DO
KOLONIJ.

GEN. J. ORLICZ-DRESZER
PROGRAM L. M. I K. ZŁ. 0.25.

Praca zbiorowa ZŁ. 3.—

INŻ. E. KWIATKOWSKI
TRZYMAJMY SIĘ MORZA ZŁ. 0.50

WYDANIE
OZDOBNE ZŁ. 16

MORZE I POMORZE

WYDANIE
OZDOBNE ZŁ. 16

JERZEGO SMOLEŃSKIEGO

Każdy nabywający tę książkę za pośrednictwem L. M. I K. ofiarowuje
temsamemu analogiczny egz. wychodźtwa polskiemu za oceanem.

M. B. LEPECKI — OPIS STANU ESPIRITO SANTO — ZŁ. 3.—

OSTATNIE NOWOŚCI

Każdy powinien przeczytać powieść
morską

„PANNA WODNA”

Jima Pokera

SKŁAD GŁ. KSIĘG. WOJSK. — Cena ZŁ. 5.50.

ROLNICTWO KRAJÓW PODZWROTNIKOWYCH

Podręcznik dla kolonistów

napisali inżynierowie-rolnicy

BRONISŁAW HELLWIG I JERZY JACKOWSKI

SKŁAD GŁÓWNY: Towarzystwo Oświaty Rolniczej
Księgarnia Rolnicza — Warszawa, Mazowiecka 10.
Str. 145 Cena ZŁ. 2.50

**Artystyczne pocztówki i widoki morza, wybrzeża,
floty wojennej i handlowej komplet szt. 30 — ZŁ. 4.—**

PRENUMERATA: Rocznie ZŁ. 12.—, półrocznie 6.—, kwartalnie 3.—. Członkowie L. M. I K. otrzymują czasopiśmiennictwo bezpłatnie.

CENNIK OGŁOSZEŃ:

	1/4	1/2	1/3	1/6	1/12	str.
za tekstem	600	320	170	80	34	ZŁ
4 str. okładki	800	420	220	—	—	.
3	700	370	190	—	—	.

Ogłoszenia w tekście i fantazyjne, oraz tabele — 10% drożej.

Konto Administracji w P. K. O. 97-47. Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Nowy-Swiat Nr. 28, III piętro. Telefon:
Redakcji 533-40 i Administracji 315-68. Redaktor, lub zastępca redaktora, przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki, w godzinach
18—20. Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I KOLONJALNA.

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF.

Salecj. Szkoła Graf. Warszawa, ul. Ks. Siemena 6. Tel. 337-72.