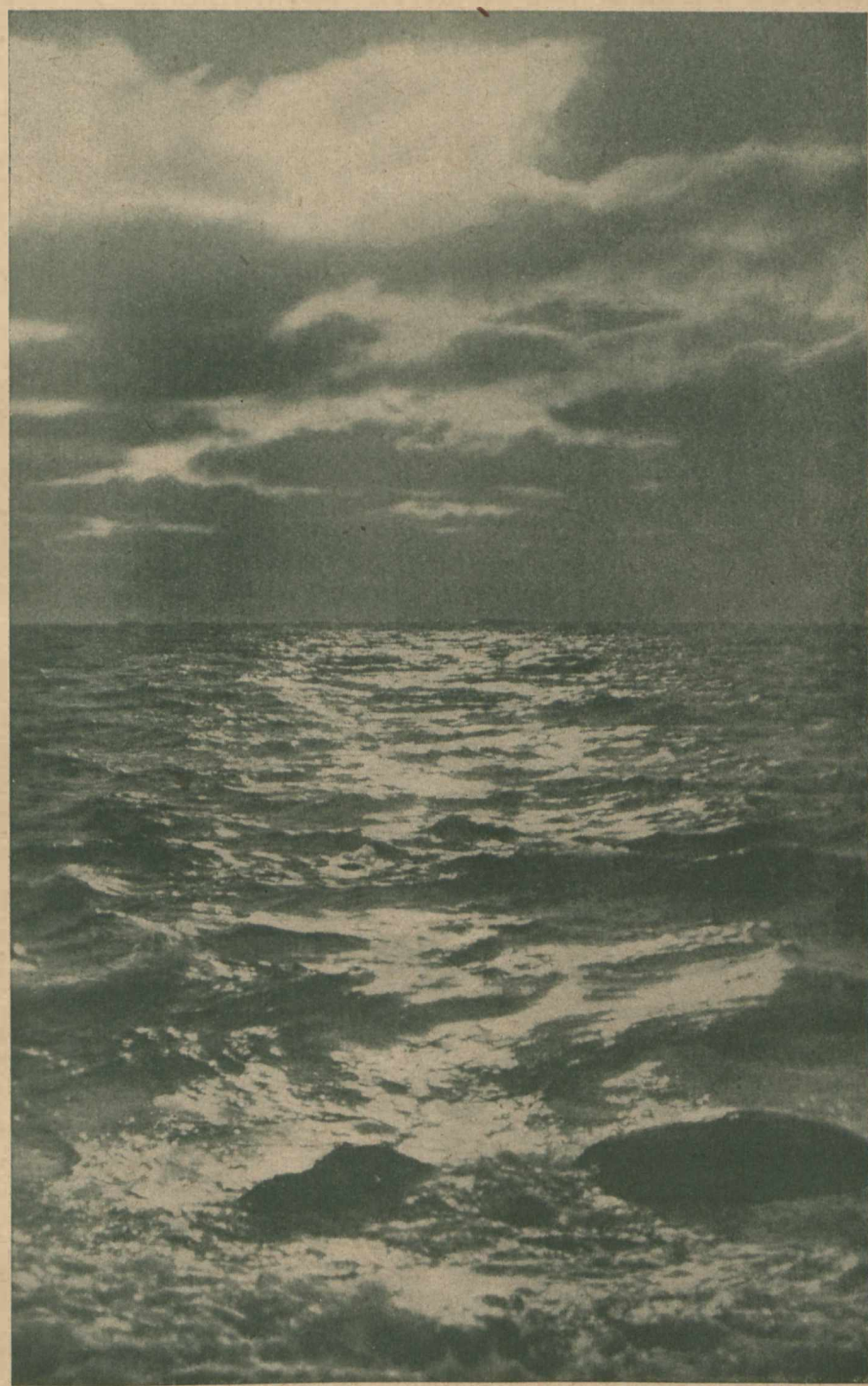


MORWIE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.

Z dodatkiem „PIONIER KOLONIALNY” w teńście.



LOSY POLSKIEJ PAŃSTWOWEJ LOTERJI KLASOWEJ

Każdy kupuje tylko w najszcześniejszej i słynnej kolekturze

E. LICHTENSTEIN i S-ka

Warszawa, Centrala kolektury, Marszałkowska 146.

Oddziały: Miejskie: Królewska 39, Bielańska 3, Kr. Przedm. 37, Nalewki 42, Puławska 33, Targowa 40.
Zamiejskie: Otwock, Warszawska 21, Łódź, Piotrkowska 72 i 11, Wilno, Wielka 44.

Wzbogaciliśmy już tysiące Rodzin.

Wyplaciliśmy miliony, miliony zł.

Firma egzystuje od r. 1835.

! KUPUJCIE U NAS NASZE LOSY!

Konto P. K. O. Nr. 9.374.

Ciągnięcie 5-ej kl. Lot. Państw. od 7 do 30 września i od 1 do 9 października r. b.

8501.VII

INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

poleca następujące broszury:

J. Borowik — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego	zł. —.50	Józef Szczepański — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej	zł.—.50
Kazimierz Demel — Narzędzia i metody łowu ryb.	.. —.95	F. Trzepak — Wskazówki dla wycieczek turystycznych z biegiem rzek.	.. —.30
Miljoner z Detroit — Czy chcesz zostać bogatym?	.. —.20	Adam Uzlembło — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu.	.. —.50
F. Rostkowski — Państwo a żegluga i jej rentowność.	.. —.50	Adam Uzlembło — Liga Morska i Rzeczna w r. 1927.	.. —.50
F. Rostkowski — Realny program twórczej pracy Polski na morzu.	.. —.50	St. Wojciechowski — Flota handlowa w Polsce	.. —.50
F. Rostkowski — Zasya organizacji przedsiębiorstw żegluga morskiej.	.. 3.—	Marjusz Zaruski — Na yachcie „Witeź”	.. 1.50
Edward Słoński — Zaślubiny Polski z morzem	zł. 1 w opr .. 1.50	Program kolonialny Ligi Morskiej i Rzecznej	.. —.50
Józef Szczepański — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk.	.. —.50	Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien? — Praca zbiorowa pod redakcją Adama Uziembły.	.. 4.—

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

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

Przy większych zamówieniach — rabat.

HOTEL CONTINENTAL GDAŃSK

NAPRZECIWKO DWORCA GŁÓWNEGO
Telefony Nr. 286-51, 268-06

**PIERWSZORZĘDNA
WINIARNIA - RESTAURACJA**
Znakomita kuchnia

Ceny umiarkowane
POKOJE Z TELEFONAMI, ŁAZIENKA I WODA PŁYNĄCA
Bufet Śniadankowy

Ubiorkacja wystawowa Pokoje konferencyjne
839.153—XII—VIII

Miejska Kasa Oszczędności w Katowicach

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

Założ. w r. 1877.

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

Dyskontuje weksle, wystawione na dłuższe i krótsze terminy po dogodnej stopie procentowej. Udziela pożyczek na hipoteki na dobrych warunkach. Od wkładów (depozytów), które przyjmuje, począwszy już od 1.— złotego, płaci wysokie odsetki.

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

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

260.167. I-XII.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ PRZECZNEJ

Nr. 7—8.

Warszawa, lipiec—sierpień 1929 r.

Rok VI

TREŚĆ NUMERU: 1. ...; 2. Orłom oceanu — A. Z.; 3. Trzy dni na Bałtyku — Henryk Tetzlaff; 4. Noc na redzie — Mieczysław Jarosławski; 5. Międzynarodowa konwencja w sprawie portów morskich (Dokodzenie) — Mr. Zbigniew Toczyński; 6. Tajemnica podejrzanego pasażera — K. F.; oraz bogata Kronika i Dział Oficjalny L. M. i Rz.; PIONIER KOLONJALNY; 7. Znaczenie własnych kolonii dla Państwa — Dr. W. Rosinaki; 8. Ekspedycja do Angoli (Wrażenia i spostrzeżenia) — Fr. Lyp; 9. Maurycy August hr. Besiowski — 1741—1786 — Stefan Brunne; 10. Kryzys ludnościowy i polityka emigracyjno-kolonjalna Japonii — Z. Przybytkiewicz; 11. Przegląd Kolonialny — Dr. Jan Rozwadowski; 12. Kronika Kolonialna.

41 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

* * *

Lipiec roku 1929 jest w życiu społeczeństwa polskiego datą żało- by. Na dalekiej, skalistej wysepce Gracjoza padł zdruzgotany w gigantycznym locie ponad Atlantykiem z Europy do Ameryki polski samolot „Marszałek Piłsudski”. Pod szczątkami jego zginął chwalebna śmiercią lotnika major Ludwik Idzikowski. Towarzysz jego, major Kazimierz Kubala, odniósł rany.

Do szlachetnej, a zarazem tyle tragicznych ofiar pociągającej za sobą, rywalizacji narodów o opanowanie przestworzy ponad Atlantykiem, stanęli obaj wymienieni dwukrotnie.

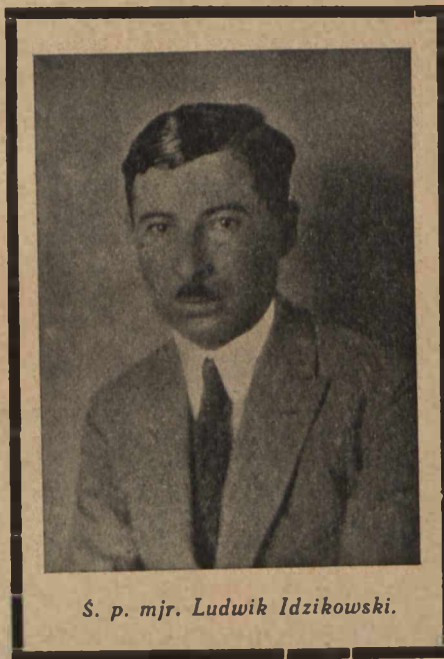
Pierwszy raz ruszyli na podbój oceanu w roku 1928. Bohaterski ich poryw skończył się niepowodzeniem. Żywioty, z którymi do walki stanęli, zmusiły ich do odwrotu. Ostatkiem sił dociągnęli do wybrzeży Europy i w pobliżu Cap Finisterre w Hiszpanji opadli na morze. Wyratował ich wówczas niemiecki parowiec „Samos”.

Niepowodzenie pierwszego lotu zażrzało ich ambicję do lotu drugiego. Gorliwie i w skupieniu się doń sposobili. Przygotowania te trwały prawie rok cały. Aż wreszcie nadeszła odpowiednia chwila.

Dnia 13 lipca r. b. majorowie Idzikowski i Kubala startują na samolocie „Marszałek Piłsudski” na lotnisku Le Bourget pod Paryżem do nowego lotu przez Atlanty- k.

Razem z nimi prawie wylatują dwaj znakomici lotnicy francuscy Costes i Bellonte, którzy także usiłują „przeskoczyć” ocean.

Francuzi zawrócili z drogi. Silne wiatry, przeciwne lotowi, przemo- gły ich zapał.



Ś. p. mjr. Ludwik Idzikowski.

Samolot „Marszałek Piłsudski” leci dalej. Prowadzony pewną ręką takiego „asa” naszego lotnictwa, jakim był ś. p. major Idzikowski, walczy skutecznie z wichrami.

Fatum wisi jednak nad głowami polskich lotników, zapędzonych w bezkresy oceanu. Motor zaczyna

„strzelać”. Jedyne ratunek—szybko lądować. Zawraca więc major Idzikowski ku Azorom. Nie myśli o ratunku własnym, ani swego towarzysza. Przedewszystkiem chce ocalić aparat. Dlatego nie opuszcza się na morze, by nie utopić samolotu, lecz ląduje na skalistej wysepce Gracjoza w archipelagu Azorskim. Samolot roluje po uprawnej działce pola. Na końcu tego pola czyha jednak zguba. Zwał kamieni, czy mur ukryty, powoduje rozbicie się samolotu i jego pożar. Nieprzytomnego majora Kubalę wynoszą z kabiny. Major Idzikowski płonie razem ze swym samolotem. Męczeńską śmiercią pieczętuje swój gigantyczny poryw i zamyka swe pełne bohaterskiej przeszłości, młode życie.

Traf chce, że u wybrzeży Azorów bawi w tym czasie szkuner szkolny polskiej marynarki wojennej „Iskra”. Na pierwszą wiadomość o tem, że Idzikowski i Kubala chcą lądować gdzieś na Azorach, komendant „Iskry”, kapitan Eibel, rozkazuje podnieść żagle i wychodzi na morze, śpiesząc z ewentualną pomocą. Niestety zastaje na Gracjozie już tylko zwęglone zwłoki majora Idzikowskiego i ранego majora Kubalę.

Władze portugalskie nie szczędzą dowodów żywego współczucia. Zwłoki majora Idzikowskiego przemieszane zostają na pokład „Iskry”.

Salutuje je polska młodź marynarska, prezentuje broń przed trumną bohatera garnizon portugalski.

Ranny major Kubala także ulokowany zostaje na „Iskrze”. Żałobny statek wraca z opuszczoną banderą do Ojczyzny. Zostawia go w drodze, we Francji, major Kubala, ś. p. major Idzikowski odbywa zaś swą ostatnią podróż dalej morzem ku brzegom umiłowanej Ojczyzny, dla której chwałę oddał swe piękne życie.

W Gdyni, gdy żałobny statek stanął po długiej podróży na redzie portu, salutują doczesne szczątki bohatera wszystkie znajdujące się w porcie okręty.

Przeniesienie zwłok ze statku do wagonu było w Gdyni wielką, podniosłą manifestacją żałobną. Na molo portu wojennego w Oksywiu zgromadziły się wielotysięczne tłumy, przedstawiciele rządu i władz na czele, obok rodzina, przyjaciele i koledzy zmarłego.

Kapelan odprawił żałobną liturgję —

ORŁOM OCEANU

Ś. p. Majorowi L. Idzikowskiemu,
Pionierowi Wielkiej Idei

*HEN TAM — OD WSCHODU — ZAŚWITAŁO...
NAD LE BOURGET NOC W BRZASK SIĘ ZMIENIA:
— SZCZĘŚLIWEJ DROGI! LEĆCIE CAŁO!
— NIECH ŻYJE POLSKA! DOWIDZENIA!*

*JUŻ MOTOR WARCZY, HUCZY, DRGA,
RYTM UMIAROWY RÓWNO SPLATA:
RUSZYŁ — JUŻ WZNIÓSŁ SIĘ — ZMALAŁ — GNA
W ZDOBYWCZY PĘD PO REKORD ŚWIATA.*

*OSTATNIA LUDZKA MKNIE ZAGRODA —
UCIEKŁY FRANCJI MODRE NIWY,
WODA I NIEBO — NIEBO... WODA...
WSZYSTKO OCEAN OBJAŁ SIWY.*

*A MOTOR WARCZY, HUCZY, DRGA,
RYTM JEDNOSTAJNY SENNIE MIERZY,
A W SEN SIĘ WKRADA MARZEŃ ĆMA
O NOWOJORSKIEJ — DZIS — WIECZERZY...*

*NA WIDNOKRĘGU TOŃ Z BŁĘKITEM
ZLEWA SIĘ W MĘTNY, SZARY OŁÓW;
W PRZESTWORZU, W DUSZNY SZKWAŁ SPOWITEM,
GROZA ZAWISŁA — BÓJ ŻYWIOŁÓW!*

*LECZ MOTOR WARCZY, HUCZY, DRGA,
RYTM MONOTONNY W PRZESTRZEŃ NIESIE —
NIC MU ŻYWIOŁY! NIC MU MGŁA!
WYTRZYMA!!!*

ORKAN... TEMPO RWIE SIĘ...

*PRZEMOGŁY WICHRY... ROZSZALAŁY
ZWYCIĘŻA WRÓG — ZEMSTĄ SIĘ PARA:
W AZORSKIE ŚMIAŁKÓW CISNAŁ SKAŁY —
TRZASK—BŁYSK—HUK—KONIEC... ZNÓW OFIARA...*

*MOTOR JUŻ NIE DRGA, ANI WARCZY,
RYTM ZAMARŁ...
SZCZĄTKI DZIEŁA BIERZE
„ISKRA“ — BOHATER TEŻ... NA TARCZY...
CZEŚĆ WAM! — IDEI WY SZERMIERZE!*

A. Z.

Warszawa, w lipcu 1929.

„requiescat in pace” przeniknęło we wzruszone tłumy. Sześć strażów armatnich rozgłosiło zatoce pożegnanie morza. Z grupy jednobarwnych mundurów wysunęli się najbliżsi zmarłemu i na ramionach wynieśli czarną trumnę. Nieśli długo, przez cały pomost, wśród szpaleru wielotysięcznych tłumów, do taktu trąb, pod słowa pieśni kościelnej.

Donieśli do wagonu, przybranego w zieleń.

A w górze dwie trójki płatowców oddawały honory lotnicze, woltami żegnając towarzysza broni.

Przez całą drogę do Warszawy, na wszystkich stacjach kolejowych, tłumy manifestowały swą cześć dla bohaterskiego lotnika.

Warszawa oddała mu ostatni pokłon.

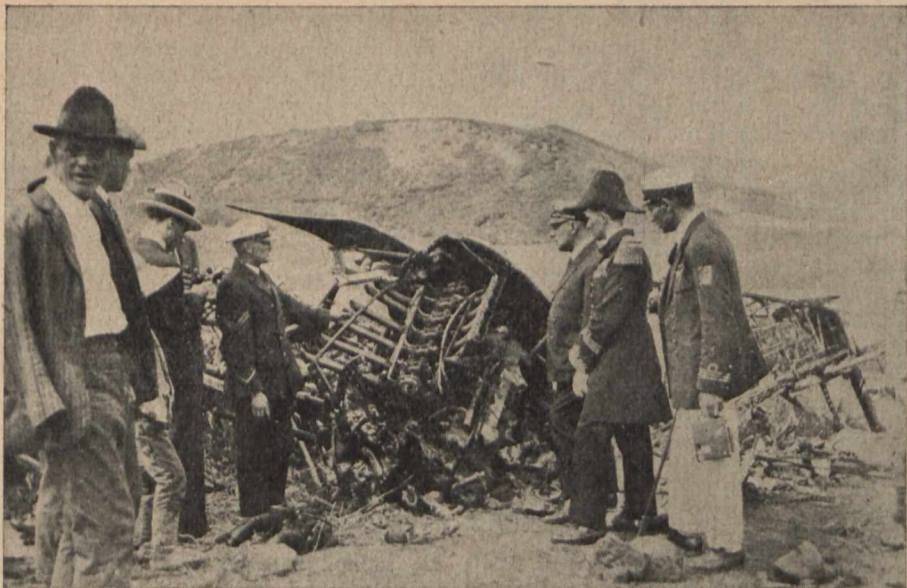
Na cmentarzu powązkowskim wyrosła świeża mogiła, zasypana kwiatami najlepszego uczucia rodaków.

Cześć bohaterom podniebnego zrywu do walki o panowanie człowieka nad oceanem!

T.



Przeniesienie zwłok ś. p. mjr. Idzikowskiego z kaplicy w Santa Cruz na pokład O. R. P. „Iskra”.
Fot. W. Antoszewicz.



Szczątki samolotu „Marszałek Piłsudski”. Komisja, złożona z d-cy O. R. P. „Iskra” kpt. Eibla, mjr. Szymkiewicza i bosmana maszynowego, bada wartość szczątków aparatu.

Fot. W. Antoszewicz.



U łóżka rannego majora Kubali w szpitalu w Santa-Cruz na Graciosie. Siedzą (od lewej): dowódca O. R. P. „Iskra” kpt. Eibel i lekarz okrętowy mjr. Szymkiewicz.

Fot. W. Antoszewicz.

OD BAŁTYKU DO JADRANA!

Jeden z najbliższych numerów naszego pisma poświęcony zostanie specjalnie bratniemu narodowi, dzierżącemu — jak my nad Bałtykiem — straż nad Adrjatykiem — Jugosłowianom.

Kiedy mowa o obu państwach, nasuwa się cały szereg analogij.

Jugosławja — tak samo, jak Polska — po wojnie światowej zebrała w jedną całość rozdarłe swe ziemie.

Jak Polska walczyć musiała o wolny dostęp do morza.

Polska nad Bałtykiem — nad Adrjatykiem — Jugosławja.

Tu i tam wbija się w morze mocne słupy słowiańskości.

Tu i tam wre wytężona praca. Wyrastają na falach morza okręty, powiewają narodowe bandery.

Jugosławja i Polska — to dwa mocne filary.

Tylko rzucić przez nie wielki most od Bałtyku do Adrjatyku.

Wielki most słowiańskiego władania morzami.

OD BAŁTYKU DO JADRANA!

Oto hasło nasze, pod którym przystępujemy do wydania numeru specjalnego.

Chcąc razem pracować, musimy wzajemnie się poznać.

O tem, co na morzu zrobiła Jugosławja, powie specjalny numer „Morza”.

O naszej zaś pracy morskiej poinformuje swych czytelników „Jadranska Straż”, organ jugosłowiańskiej Ligi morskiej.

Numer specjalny „Morza” uzupełni informacje o morskich poczynaniach Czechosłowacji, która, chociaż bezpośredniego dostępu do morza jest pozbawiona, interesuje się jednak żywo tem morzem i która znaleźć się musi razem z Polską i z Jugosławją w jednym szeregu wspólnej pracy.

Numer specjalny „Morza”, poświęcony Jugosławji i Adrjatykowi, ukaże się na jesieni.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Rzecznej walczy od dłuższego czasu z dużemi trudnościami finansowemi. Jest to między innymi przyczyną spóźniania się poszczególnych numerów „Morza”, tak przykrego zarówno dla czytelników, jak dla władz Ligi, jak wreszcie i dla Redakcji pisma.

Głównym powodem naszych trosk finansowych jest notoryczne zaleganie Oddziałów Ligi Morskiej i Rzecznej z przekazywaniem połowy składek członkowskich, jako należności za dostarczone im „Morze”. Zaległości Oddziałów — to nie bagatela. W chwili obecnej wynoszą one z górą 50.000 zł. Mimo wielokrotnych upominań zadłużenie Oddziałów nietylko nie maleje, ale przeciwnie wzrasta.

Są Oddziały, które stosunek swój do Centrali pojmują poważnie i regularnie płacą połowę inkasowanych składek wzamian za otrzymywane z Centrali świadczenia. Są to jednak tylko wyjątki.

Każdy zrozumie, jak trudno w takich warunkach kontynuować wydawnictwo. Zarząd Główny posiada wprawdzie rygor w stosunku do niepłacących Oddziałów — wstrzymanie wysyłki „Morza” dla jego członków, ale stosować go chciałby tylko w ostateczności. Dotknęłoby to bowiem ostrzem swem przede wszystkim poszczególnych członków L. M. i R.

Dlatego apelujemy gorąco do Zarządów Oddziałów, zalegających w opłatach, aby jak najszybciej zechciały należności Centrali wyrównać, umożliwiając w ten sposób pismu normalne bytowanie.

ZARZĄD GŁÓWNY LIGI MORSKIEJ
i RZECZNEJ

TRZY DNI NA BAŁTYKU

Drugi już rok po wodach Bałtyku pływa biały statek pasażerski pod polską flagą. Dociera on do różnych uroczych zakątków tego Bałtyku, zagubionych jak perły, w szarej masie jego wód. Bandere „Gdyni” widziały już i lesiste wybrzeża Szwecji, i skały Finlandji, i sianem pachnące pola Danji, i sine fjordy dalekiej Norwegji. Widziało ją także dymne miasto baronów bałtyckich — Ryga, i Tallin — piękna stolica republiki estońskiej.

„Gdynia” pływa po morzu wytrwale. „Żegluga Polska”, przedsiębiorstwo państwowe w Gdyni, do którego ten statek należy, czyni wielkie wysiłki, by polski ruch turystyczny po Bałtyku podtrzymać. Coraz nowe udogodnienia dla pasażerów „Gdyni” są tego wymownym dowodem, jak również coraz większa różnorodność w marszrutach wycieczek.

Jednak pierwsze tegoroczne wycieczki były tylko słabo, bardzo słabo obsadzone. „Gdynia” świeciła często pustkami. Na nic się nie zdały ani wabiące uśmiechy letniego słońca, ani wyjątkowo spokojne w tym roku wody Bałtyku. Statek pływał nieraz prawie pusty.

Dopiero pod koniec sezonu ożywił się ruch turystyczny na morzu. Poszły wycieczki do ostatniego niemal miejsca wyprzedane.

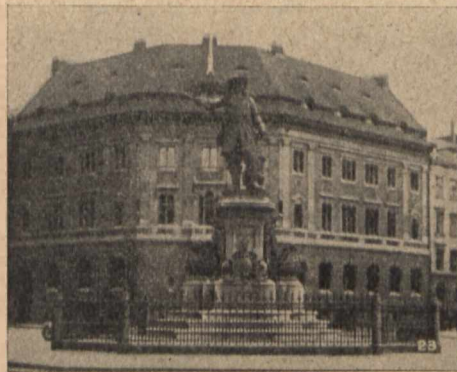
Może to i dobry znak. Może nareszcie mamy w Polsce zastęp ludzi, którzy morze „wzięło”, którzy morze pokochali i którzy do tego morza dążą po odpoczynek.

Oby, oby!...

W tym roku powiozła mnie „Gdynia”, w liczbie dwudziestu kilku (!)

pasażerów, ku wybrzeżom Danji. Część turystów jechała do Kopenhagi na 10-dniowy pobyt, część wracała zaraz do Gdyni po kilkunastogodzinnym zaledwie zatrzymaniu się w tem pięknym mieście północy. Byłem w liczbie tych ostatnich.

Już w Gdyni wycieczka zapowiadała się niezwykle przyjemnie. Pogoda była piękna, morze łaskawe. Słońce przypiekało niezgorzej, dając wszystkim odczuć, że to przecież lipiec.



Kopenhaga. Pomnik admirała Nielsa Juula.

18 lipca o godzinie 1-ej w południe rzuciliśmy cumy przy eleganckim molo pasażerskim „Żegluga Polskiej” w Gdyni.

Pasażerów — jak wspomniałem — gromadka nieduża. Niema więc zwykłej przy odjeździe biegania na statek, powiewania chusteczek, okrzyków pożegnalnych, i tego całego harmidru — nieodzownego akcesorium każdego odjazdu. Niebawem kogo ma kto odprowadzać.

Odpływamy zatem spokojnie i cicho. Parę ryków syreny, kilka dźwięków dzwonka telegrafu do maszyn, kilka okrzyków komendy, jakies „Szczęśliwej drogi!” i oto „Gdynia” pruje wody zatoki.

Nowy intendent statku, dumnie polyskujący srebrem swoich guzików, zabiera z miejsca całą naszą gromadkę na dół do jadalni na „lunch”.

Jedzenie — pierwsza klasa. Karmią pasażerów na „Gdyni” tak, jak gdyby wszyscy przeszli ciężką chorobę i musieli się teraz intensywnie odżywiać.

Taki np. „lunch” na Gdyni to nie jest wcale taka prosta historia, jakby się komuś zdawać mogło. Najpierw w palarni na górze przekąski. Bufet prowadzony na sposób szwedzki. Raj dla smakoszy. A więc stoją do wyboru przeróżne, w przedziwnych odmianach sałatki, ryby, rybki i rybeczki, wędzone, marynowane, konserwowane, różne pasztety i frykasy. A do tego wedle apetytu i woli — jeden (można i więcej) kieliszek koniaku albo „czyste”. Dopłaca się za to, ale dopłaca — zgadnijcie ile? Kieliszek oryginalnego Martella czy Hennessy — kosztuje 1 złoty!

Gdy już taki, nieraz trochę w głębi ducha przejęty pierwszym zetknięciem się z morzem, pasażer odmieni przynajmniej ze trzy razy talerz, gdy łyknie już „kilka” dla kuraju, (bo to panie, heł może być burza), prowadzą go na dół do jasnej, wesołej jadalni.

Tutaj zaczyna się właściwe odżywianie. Najpierw buljon. Do niego paszteciki. Potem danie mięsne. A jeszcze deser. A jeszcze kawa lub herbata. Uff! — wstaje człowiek jakoś trochę zmętniały!

I tak sześć razy dziennie spotkania w jadalni. Za każdym razem coraz nowe smakołyki.

Droga do Kopenhagi była pasmem nieprzerwanych przyjemności. Najpierw zatoka, ujęta w dwie klamry: Gdynię i Hel. Potem, już na „wielkim morzu”, nie chciało się poprostu schodzić z pokładu. Lesisty i piaszczysty półwysep Helski, z wystającymi od czasu do czasu basztami latarni morskich, ciągnął się przez długie godziny po lewej burcie statku. Później Rozewie z największą na Bałtyku latarnią, dalej Jastrzębia Góra, łysekająca nowymi murami pięknych willi, a jeszcze dalej gdzieś we mgle oddalenia ginąca Karwia i polskie ku niemieckiej granicy wybrzeże.

Stąd zaczęliśmy oddalać się coraz bardziej na pełne morze. Brzeg ziemi coraz mętniejszy, bo i słońce wisi coraz niżej. Niebawem od strony ziemi poczęły błyskać latarnie morskie — znak czuwania na lądzie i poprzez wody przyjazne podanie ręki żeglarzom.



Widok na Plac Ratuszowy w Kopenhadze.

Noc zapadła. Gwiazdy świeciły jasno. Gdy zaś wychylił się pucułowaty księżyc, morze wydawało się, jak zakłete. W jednostajnym szumie i plusku idące fale łamały i kruszyły leżącą na wodzie poświatę księżycową w przepyszne okruszyny.

Cisza zaległa pokład statku. Z jego wnętrza szedł tylko miarowy pomruk i pulsujący oddech pracujących maszyn.

Nazajutrz było jeszcze piękniej na świecie. Gdyśmy się obudzili, z prawej strony było już wybrzeże Szwecji. Nie to skaliste, dzikie wrażenie robiące wybrzeże północy, ale zbiegające płasko, zielenią pokryte, strzelistymi wieżami licznych kościołów i rozrzuconymi wszędzie osiedlami znaczone wybrzeże południowej Szwecji — Skonji.

Powietrze było czyste jak kryształ. Odległe szczegóły nowego krajobrazu rysowały się jasno, jak na dłoni. Na morzu ani śladu owej zwykłej szaryzyny na widnokregu. Niebo od wody odrzynało się wyraźnie.

A spokój przytem taki w atmosferze, że dym, wałący czarną masą z kominu „Gdyni” długo, długo wisi nad wodą.

Mijamy Trelleborg, port i krańcówą na południu stację kolei szwedzkich, skąd wielkie, luksusowe statki-promy przewożą całe pociągi do Sassnitz w Niemczech. Jeden z takich statków wychodził właśnie z Trelleborga i szybkim biegiem przeciął nam kurs.

Morze tutaj ogromnie ożywione. Coraz mijamy jakiś parowiec, to znowu ciężko przy słabym wietrze idący szkuner żaglowy.

Ruch na morzu z godziny na godzinę staje się coraz większy. Nieomylny znak bliskości wielkiego portu świata — Kopenhagi. Jakoż około godz. 2-iej po południu podchodzimy do portu kopenhaskiego.



Kopenhaga. Marmorkirken.



Kopenhaga. Nyhavn (Nowy port).



Kopenhaga. Gmach giełdy z oryginalną wieżą, przedstawiającą skręcone ze sobą smoki.

Mijamy kilka ufortyfikowanych wyspek, broniących przystępu do portu. Przyjmujemy pilota, robimy duży łuk zakrętu i już płyniemy po szerokim wejściu do portu kopenhaskiego. Wysokie bramy żelaznych konstrukcji dźwigów krają niebo. Na prawo piękny budynek przystani Królewskiego Yacht-Klubu. Przed nim zapatrzona w morze kształtna figura syreny.

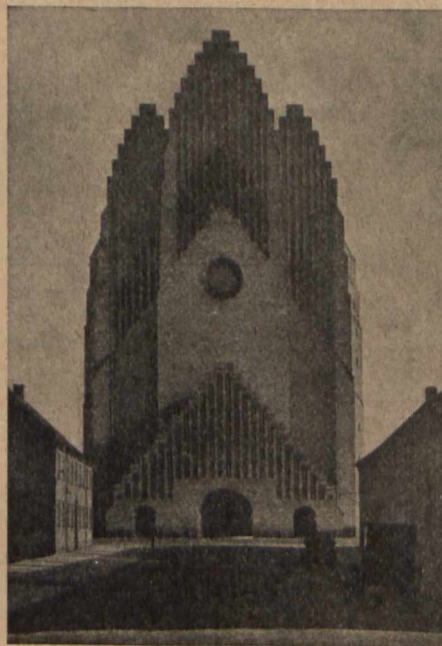
Za chwilę cumujemy przy nabrzeżu w środku niemal miasta, obok przystani królewskiej, naprzeciw wspinałego parku. Na kamiennym nabrzeżu stoją już dwa autokary towarzystwa turystycznego, które przybyły po towarzyszy naszej podróży, pozostających w Kopenhadze przez czas dłuższy.

Gromadzą się ciekawi. Nadjechał jakiś policjant na rowerze, trzymający się na swym żelaznym rumaku z taką godnością, że możnaby mu na wierzchu wysokiej czapki położyć jajko, a napewno nie spadłoby i nie potłukło się.

Formalności celne i paszportowe przeszły niewiedomo jak i kiedy. Towarzysze nasi odjechali już samochodami do miasta. Idziemy więc na ląd i my, t. zn.: pierwszy oficer „Gdyni” kapitan Zieliński, pierwszy mechanik kapitan Stryjewski, mój towarzysz podróży kpt. C. i niżej podpisany.

Oczywiście uderza nas przede wszystkim wielka ilość rowerów, bezszelestnie sunących po doskonale asfaltowanych ulicach miasta, to znowu całemi gromadami poustawianych wzdłuż chodników. W Danji, jak mówi dzielny komendant „Gdyni”, kapitan Pacewicz, „tylko psy i koty nie jeżdżą na rowerach”. Poza to, kto żyje — pedałuje.

Na ulicach Kopenhagi panuje ruch ożywiony. Uderza zaś jedno: samochody, tramwaje, tysiące rowerów i tysiące przechodniów pieszych poruszają się niesłychanie karnie we wszystkie strony. Nikt na nikogo nie najeżdża, nikt nikomu nie przeszkadza. Po-



Kopenhaga. Grundtvigskirken. Kościół Grundtviga, dzieło architekta P. V. Jensen-Klinta.

licjanci, regulujący ruch, w tych warunkach pracują tylko, jak automaty.

Automat, Kopenhaga to prawdziwe miasto automatów. Wiszą one co krok i sprzedają przechodniom, czego dusza zapagnie: papierosy, cygara, czekoladki, cukierki, świeże owoce, zapalki, znaczki na listy i t. d.

Nie będę tutaj silił się na opisywanie tego pięknego miasta. Dla tych, co go jeszcze nie znają, mam jedną tylko radę: niechaj jadą do Kopenhagi przy pierwszej okazji z wycieczką „Żegluga Polskiej”.

Dodam tylko, że wieczoru nie można było nie spędzić w sławnym „Ti-

voli” — kopenhaskim odpowiedniku wiedeńskiego „Prateru”, we wspaniale urządzonej ogrodzie zabaw ludowych.

Nazajutrz rano obudziliśmy się już z powrotem na morzu, w drodze do Gdyni.

Pogoda była jeszcze łaskawsza. Rannek wstał dość mglisty, morze było nieruchome jak jezioro. „Gdynia” szła, zostawiając za sobą na wodzie długą smugę, ginącą w oddali. Coraz wynurzały się z zamglonego horyzontu liczne statki handlowe, sunące w różne strony świata. Około południa spotkaaliśmy, idący w przeciwną stronę pol-

ski statek „Robur III”. Nastąpiło wzruszające powitanie i wzajemne salutowanie się na pełnym morzu dwóch polskich statków, będących ruchomeymi skrawkami Ojczyzny.

Po południu mineliśmy Bornholm, opływając go od północy. Późnym wieczorem błysnęły pierwsze latarnie na niemieckim wybrzeżu.

Nazajutrz o godzinie 9 rano przybiliśmy z powrotem do mołu pasażerskiego w Gdyni.

Trzy dni zaczarowanego, beztróskiego życia minęły niepowrotnie.

HENRYK TETZLAFF

N O C N A R E D Z I E

(NOWELA)

Zagłowiec nasz stał jeszcze na redzie¹⁾, choć był już załadowany całokowicie i mógł rozpocząć swój kurs w każdej chwili, bo i załoga znajdowała się na pokładzie w komplecie. Ponieważ nie rozumiałem dlaczego, wbrew wyraźnej zapowiedzi, nie wyruszyliśmy, więc zagadnąłem o przyczynę bosmana.

— Jo, jakoz to pon dochtor kciałbe, coby me szle precz w morze? Nie rzzy to pon, co ma bec?! — wskazał sękatą ręką przed siebie.

Spojrzałem w ponury mrok, potem na starego wilka morskiego i wzruszyłem ramionami.

— Te to je zawdy tak — uśmiechnął się lekceważąco. — Dochtor wie blos²⁾, jaka choroba człowiek mo bene³⁾, zaś tego morza cale nie rozumiije.

Wytrząsnął popiół z fajki przez burtę i dodał już jakby do siebie:

— Jo tamten też ne mógł wyrozumieć.

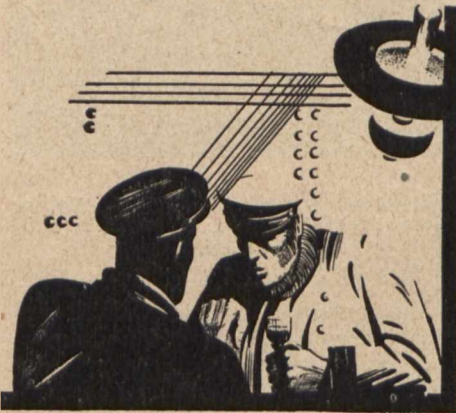
Uwaga ta zastanowiła mnie. Słyszałem, że podczas ostatniego rejsu zaszła jakaś katastrofa z dotychczasowym lekarzem okrętowym. Nikt z marynarzy nie umiał mi jednak wyjaśnić, gdyż byli to ludzie, zarówno jak i ja, nowo zaciężni. Jeden tylko mrukliwy bosman znał tę tajemniczą historję, nie licząc kapitana. Ale od tego ostatniego łatwiej było ponoć dowiedzieć się o terminie własnej śmierci, niż o czyjejs przygodzie na statku. Na wszystkie pytania odpowiadał tylko ze złośliwym uśmiechem:

— Morze ma swoje tajemnice. Chcesz pan je poznać, to wejdz sam w nie i poznaj. Babą od opowiadania nie jestem. A książką — uchowaj Boże — też nie.

Od ostatniego zaś rejsu kapitan stał się jeszcze bardziej ponury, milczący i nieustępliwy, a nieludzko wprost surowy dla ludzi. Z trudnością też udało się bosmanowi zebrać na ten rejs obsadę statku. Sława bo-

wiem kapitana szła szybko od tawerny do tawerny portowej na całej niemal kuli ziemskiej. Wszyscy mówili, że gryzie go mocno sumienie, a dopóki go nie zagryzie, on jeszcze niejednego na tamten świat wyśle. Znaleźli się jednak lekceważący to oświadczenie i żądni przygód na morzu. Do tych należałem i ja, zwabiony ową tajemniczą historją na statek w charakterze okrętowego lekarza.

Noc była dzisiaj parna. Morze milczało, pogrążone w nieprzeniknionej, czarnej matni ślepego niepokoju.



Wypiliśmy po jednym...

— Szkoda, że nie możemy jeszcze pojechać na ląd, kiedy statek spoczywa — nawiązałem rozmowę. — Wypilibyśmy sobie dla kurażu jakąś butelczynkę.

— Te to be beło rychtykl — roześmiał się jakoś złowrogo bosman. — Zaś ale pon dochtor już be na ten szkuner⁴⁾ i nie wrócił.

— Dlaczego? — ciągnąłem go za język.

— Bo za małą godzinkę da sztorm⁵⁾.

— O! Czy nie lepiej więc przecze-kać go na lądzie?

— Przeczekać by może i przecze-kał. Blos z tem powrotem niema wiedzieć.

— Oczywiście jak się cokolwiek morze uspokoi...

— Te nasz szkuner dawno już bandze precz. Nasz pon kapitan tak lubi — czy to da sztorm, te on dali jechac. A te zaś pon dochtor wnetka bandze brekowony⁶⁾.

— Chory ktoś z załogi?

— A o chorobę, to nie trudno. A choćby i tenże nasz kapitan. Jak sztorm idzie — pije.

— Więc wypije i położy się spać — zlekceważyłem to oświadczenie bosmana.

— Zaś ten kapitan pije na trzeźwo. Te to go boli wątroba i dochtor je w sam raz brekowony. Tamtem rejssem też nieinaczy beło.

Chwyciłem, widać, starego za język. Postanowiłem ciągnąć go dalej.

— A skoro nie możemy jechać na ląd, to chodz pan do mojej kabiny. Wysączymy tam butelczynę koniaku. Przed oczekującą nas burzliwą podróżą morską należy wypić dla kurażu. A sam pić nie lubię. Markotno.

— Niech le bandze po waszemu, panie dochtor — zgodził się bosman.

Obejrzał jeszcze warty na statku, zajrzał do budki „crnika, do kasztele⁷⁾ załogi, wydał jakieś ochronne zarządzenia i zcłapał się środkowym lukiem⁸⁾ na dolny pokład, gdzie w rufie statku miałem kabinę z przylegającą do niej apteczka.

Zasiedliśmy na koi. Butelkę Martella postawiłem na walizce.

Wypiliśmy po jednym.

— Zakąsić niema czem.

— Ja zaś nie brekuje zakąsać. Wiadomo, zakąska po wódce szkodzi, morze zabiera ją la ryb. Najlepiej by po tym pierwszym...

Wypiliśmy więc po drugim.

Bosman napchał fajkę szwarcowanym tytoniem i zapalił ją, pykając

¹⁾ Poza obrębem portu

²⁾ Tylko.

³⁾ Wewnątrz.

⁴⁾ Statek trzymasztowy.

⁵⁾ Burza, potworny wiatr morski.

⁶⁾ Potrzebny.

⁷⁾ Pomieszczenie dla załogi.

⁸⁾ Wejście pod górny pokład.

równy i ze smakiem. Powoli też rozgadał się o statku, o odbytych rej-sach z polskim węglem, o obcych ładach i najlepszych na nich knajpach portowych.

Nie o to mi jednak chodziło. Wypiliśmy przeto jeszcze po jednym i zagadnąłem już bosmana wprost:

— Podobno poprzedni doktor miał jakąś tajemniczą przygodę na tym statku.

Bosman splotywał się. Obejrzał się trwożnie wokoło, a potem ustawił na mnie oczy, połyskujące olbrzymimi białkami i przestał pykać fajkę.

— Jako lekarz radbym wiedzieć.

— Te to be zaś niejeden niejedno rad wiedziół, zarówno, czy to je lekarz, czy ni — odparł obojętnie z widocznym już szyderstwem w głosie, rozumiejąc do czego piję i po co go tu sprowadziłem.

Trzeba było znów do niego prze-pić. Po kilku wreszcie kolejkach i wielkiej ostrożności z mojej strony — nietyle podniecił się, ile jakoś nabrał do mnie większego zaufania.

— A na co zaś to panu, panie dochtor? — zagadnął sam.

— Nie dziwcie się. Interesują mnie koleżeńskie sprawy. Marynarz lubi wiedzieć o marynarzach, dochtor o dochtorach.

— To je rychtyk, panie dochtor, o tem ale dochtorze z naszego botu nie darf⁹⁾ nikt wiedzieć.

Powiedział to jednak dosyć miękko. Splunął w ciemny kąt, pociągnął do-bry łyk dymu i zdjął czapkę. Wszystko to świadczyło, że wreszcie powziął pożądaną zamiar opowiadania.

To mnie zkolei zachęciło do nala-nia nowych kieliszków.

— Fajny je ten konjak. To bandze zamorski?

— Nieinaczej, bosmanie, podnie-bienie macie rozumiejące...

— Gewiss¹⁰⁾ — rzucił zadowolony z niemiecka. — Niejeden już piłem taki. To da razami coś takiego. A z tamtym dochtorem też niejedną flasz-kę zrobiłem mit¹¹⁾. Zaś mom to szcześnie do dochtorów na wodzie. Jo, te to opowiem wam, panie dochtor. Blos musece bec cicho, bo jakby zaś... — zagroził mi węzłowatym pal-cem.

Przysunąłem się bliżej. Męcząca cisza panowała wokoło. Chwilami tylko dreszcz nagły wstrząsał żaglowcem. Wtedy bosman, nie podno-sząc się z koi, poglądał ku małemu, okrągłemu okienku i mogło się zda-wać z wyrazu jego oczu, że widzi coś w czarnej przestrzeni niezwyklego. To też potakiwał swoim zafrasowa-nym myślom:

— Jo, jo...

Wreszcie, przewyciężając wrodzo-ną niechęć do gadania, zaczął. Mog-łem być już spokojny, że tajemni-czą historję okrętowego lekarza opo-wie mi do końca.

⁹⁾ Nie powinien.

¹⁰⁾ Wiadomo.

¹¹⁾ Wypiłem z nim.

— Te to zaś beło tak, jakby dzi-siaj, szedł sztorm. Morski człowiek sicher¹²⁾ wie, czy ma dać sztorm. A jakby beł za młody i jeszcze nie wie-dział, pozna — potemu kapitan pije, a trzeźwy je, jak djachli¹³⁾. Tak one szetkie — kapitany. Ten zaś nasz dochtor miał brutkę¹⁴⁾ we Sztokhol-mie. Jo, te my zaś tam stali na re-dzie. Nie wpuszczają bene do portu, rzekną — nie wiedzieć jakie som zaś ledzie na tym bocie¹⁵⁾. Z morza zaś po nocy da różnyh. Może i chore jakie, albo i halunki¹⁶⁾. Zaś be tam! Zdrowe me beli, jak te ryby, a z porządno-scą, wiadomo — nikomu w dusze nie zajrzy. A ten zaś dochtor powiada — kapitan pije, pojedą na ład. Mnie ko-ledzy puszczą. Ja mu zaś rzekę — nil Jak zakaz, to zakaz la szetkich — rzekł nasz kapitan. Zaś jak się dowie, te bandze lecho — oszaleje. Żaden chłop mu tedy nie strzymie. Gotowy w ta woda cisnąć. On zaś, ten dochtor rzeknie: — Niech le jak kee. Do brutki mojej zaś muszę. Pisałem — czeka. — Ja zaś swoje — nil Pon



I beć go tym nożem marynarzkim...

dochtore nie wróci, bo wnetka da sztorm. Te zaś szkuner póndzie stąd precz. Tak on tedy do kapitana, po-wiada: — muszę! — A ten kapitan zaś jaże splunął ze złości. Rzeknie: — Nie waguć się pan, bo na szkuner nie wpuszczę zpowrotem, choćbyś i zdążył. A i chory być będę. Tak jest zawdy, kiedy do sztorm. Tedy mu na to dochtore: Czy to jest raz prawo, kiedy statek stoi w porcie, że można na ład wysiadać, te zaś ten kapitan nie może mu zakazować. A jakby zaś duchem beł brekowony, niby do tej chorości kapitana, niech le każe wy-wiesić czerwony wid¹⁷⁾ na fok-masz-cie, a ten dochtore wnetka bandze zpowrotem, coby go ratować. Tedy

¹²⁾ Napewno.

¹³⁾ Djabli.

¹⁴⁾ Narzeczona.

¹⁵⁾ Statek.

¹⁶⁾ Łotry.

¹⁷⁾ Latarnia.

zaś kapitan wrzaśnie, jaże się reje zachwiały: — Ja tu jem ten pon! Nikt nie śmie mnie nie słuchać! — I dla sprobowania dał jednego w pysk marynarzowi, co się mu nawinał pod rękę, aż ten się juchą zalał, a zęby tracił na jucie¹⁸⁾. A ten dochtore, jak to miał widziane, te rzeknie: Mnie ta zaś zwierz nie śmie okazywać. A czy jo mom ta wola moja frei na tem bocie, te to urzzymy. A nic nie mówiący szedł ze szkunera precz na ład, blos nama nakazował ten czerwony wid na fokmaszcie zawiesić, czy będzie brekowony bez jaką chorość kapitana, abo, jakby me mieli isc z tego portu precz w morze.

— Sztorm dało. Kapitan pił. No i przyszła ta jego wątroba zatracona. Tedy się kładnie a ryczy, a wzywa: dochtora. Mysli, że się ten zaś ulął jego zakazu a sztormu, a na ład nie beł pojechony. A me zaś hutko wy-wiesili to czerwione światło na fok-maszcie, jak beła z nim umowa. A ten kapitan wiedno rycze: dochtora! Wą-troba go bierze, a może i człowieka kciał zgubić, że to nie po jego woli myślał. A sztorm wali już. Fokmaszt gnie się a pęka, fały¹⁹⁾ go biją, re-je²⁰⁾ klekocą, po drablinach²¹⁾ wia-ter świszcz, fok-żagiel²²⁾ chlaszcz, a w kluzie²³⁾ dudni, jak u tej wiedz-my w kominie.. Warty trzymają straż na jucie²⁴⁾ i podle grotmasztu²⁵⁾, bo łańcuchy trzeszczą na braszpiłu²⁶⁾ i wzdłuż baktortu²⁷⁾ i sztyborku²⁸⁾, że blos patrzeć jak się urwie ten nasz bort. A kapitan eszcze sygnału do odjazdu nie daje — czeka, a złość w nim bez ta chorość a mściwość ro-ście. Te zaś jo skoczę do burty, po-zieram na te złe fale, co wałają już na pokład — i zgaduję: pospieje nasz dochtore, czy ni? Może tak i dwa pa-cierze nie wyszło, jaże podle mnie ten kapitan stanie. I czysto już nie-przytomny zapyta: — Doch niema te-go dochtora na bocie? Tedy myślę — trza człowieka ratować, fajny beł zaś ten dochtore kompan, niejedną z nim butelkę pospołu my wypili. Te rzek-nę hutko²⁹⁾: — Jest on, panie kapi-tan. Widzi mi się, co zasnął, bo i co miał do roboty. Puńdę ja do niego, a uzrę, a rzekę, co się pon zaś o nie-go pyta... Nie strzymał ten kapitan, zatoczył się na pokładzie a rechoce, jak upiór: — Nie łżej, stary. Dochtore doch je na ładziel! Złamał słowol Bez mego zezwolenia! Terazka je breko-wony, ja umieram, a on je precz. Precz tego szcura ładowego w morze wyrzucę, nich le go dostanę. Heraus mit dem halunken!³⁰⁾.

¹⁸⁾ Pokład.

¹⁹⁾ Liny do wciągania żagli.

²⁰⁾ Poprzecznik na maszcie do przy-czepiania żagli.

²¹⁾ Drabinki sznurowe.

²²⁾ Najniższy żagiel.

²³⁾ Otwór kotwiczny w dziobie.

²⁴⁾ Pokład rufy.

²⁵⁾ Maszt środkowy.

²⁶⁾ Winda do wciągania kotwicy.

²⁷⁾ Prawa i lewa barta.

²⁸⁾ Prędko.

²⁹⁾ Łotr.

— A te się hutko rzuci do want, a do młodszego oficera, a nakazeje, co sił starczy zlozować³¹⁾ szkuner.

— Baczę, wątroba go wzięta nie na szpas³²⁾. A tu naszego dochtora ani dojrzysz eszcze. Obzirom się zaś na ta cemna, bestyjska woda a te kce isc trapa w dół, niby do tego dochtora... A ten kapitan z mną rechoce i wydziwio: Te to idziesz za nim szukać, panie bosman?! He, he! Naleziesz go jale na ładzie kole tej brutki. A nie zrzysz to jakie je morze? Szpas tera jechać, łódkę, jak łupinę, wyrwóci. A te jeszczce ten szkuner hutko bandzie zlozany, to czy on podpłyne, to go wezmie na dno. Ha, ha, ha! Niech le go hajfiszce³³⁾ pożgra!³⁴⁾ Pój ze mną do kajuty, ja doch muszę ten dowód ostawić, żem go wzewał, a te nie nalaż bene³⁵⁾, chocia mnie ta wątroba zabija. Te miał wyjęte ta wizytka³⁶⁾ z portlaszy³⁷⁾, a ten nóz marynarski rozłożył, co by je mógł zaś przybić do dźwirzy³⁸⁾, abo i do koi pana dochtorowy.

Bosman westchnął ciężko, zapalił wygasłą fajkę. Na morzu powstawał ruch wody coraz znamiennejszy, fale najwidoczniej przelatywały już przez pokład, bo słyszeliśmy tępy, przyspieszony tupot ciężkich juchtowych bucisków marynarskich.

— Jo, jo... — kiwał bosman głową, spoglądając trwożliwie ku małowemu okienku ponad koją. — A eszczce nie tak bandze. Podły naród te duńce, a i szwedzy też, że na redzie w taki czas ostawiają obce boty. Jakby tak niemiecki, to by puścili sicher bene. Jo, te zaś stanęli me pod temi dźwierzami. Pukam, a myślę: nie dobrze je. Cemno, blos ten namniejszy wid w nurcie³⁹⁾ kopci. Jaże tu naraz na to moje pukanie dźwirze dochtorowej kabiny się rozewrą i sam on w nich stanie, całki mokry, siny i oblepiony algami⁴⁰⁾ i wszelkim zielonym juchsem⁴¹⁾ ze dna morskiego. Cofnie się ten kapitan. I mnie włosy na głowie się podnaszają, a te zaś czeje, jakby ten dochtor sam rzekł: — Jem doch na tem bocie wedle potrzeby. Pokaż le pon ta wątroba swoja!

— A ten kapitan krzyknie: — Upiór! — I bęc go tym nożem marynarskim, a te się sam zwali na podłoga i jęczy: weźcie tego dochtora, niech le on nie zrzy na mnie tym wzrokiem głowonoga! Pożgre mnie, oderwijcie jego ssące macki! O, Jესsas, wątroba! Nie strzymię.

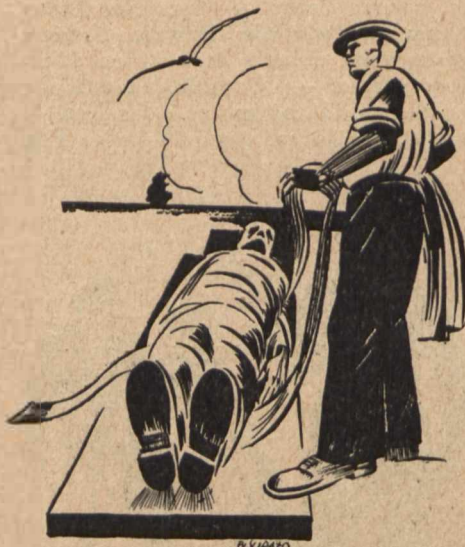
— Te zaś jo się obzirom co ten dochtor. Ani śladu po nim! Ścierpła mi skóra na zadku, ręką sięgam do

krzyża, ledwiem się zaś przeżegnał: wszelki duch Pana Boga chwali... A ten kapitan porwie się znów i patrzy dzykim okiem i drga cały, niby widzi tego dochtora. A te jak nie pójdzie z krzykiem po trapie do góry i do swojej kajuty. Zaparł się i musieli my dźwirze wywalać, coby go ratować, bo mu ten dochtor spokoju już nie dawał.

— Aż tu czeje ruch pod bakbortem. Przyjechali, myślę — te i ten dochtor z niemi bandzie, bo tamto docht w kabini beło przywidzenie. Biegnę.

— A dochtor? — pytam tych, co z nim tym botem byli wyjechone.

— Nic nie rzekli, łby opuścili. A jeden okazał ramieniem na wściekle morze, drugi zaś rzekł cale już ce-



Marynarze zawijali kapitana w szare płótno...

cho: Kciał bec ten dochtor jednej chwili, te jak szkuner ruszył, a nasz bat już nie mógł przybić do niego, te on skoczył w ta woda i do trapy... I bynajmniej my go już więcej nie widzieli. Ten kapitan miał go utopione.

Bosman zamilkł, zapalił znów wygaśniętą fajkę, westchnął i dodał:

— Jo, jo... Ten zaś miał honor, ten dochtor. Czy obiecał, że bandzie na statku, jak ta kapitanowa chorosc przyndze, te przyszedł — on to beł, blos, że już po śmierci.

— A wasz kapitan? — spytałem.

— Cóż kapitan? Ledzi bije eszczce gorzej, niż przódzi, blos słowa tego nie rzeknie. Te ta żłość ze siebie wybija. A pije, nie daj Bóg. I wątroba musi go silnie boleć, a ratunku niema. Musi już tak... Tamten dochtor na niego czeka, co by z nim szedł... w morze.

Sztorm gwałtownymi uderzeniami wichru walił w burty żaglowca, tłukł się po zwiniętych żaglach, wpadł znienna lukiem na dolny pokład, jakby deski próbował z tej podłogi wyrwać, a splełany w linach wył jak potępieniec.

Statek kołysał się jak pijany, to kładł się prawie na bakbort, żeśmy

musieli trzymać się ściany. Nalałem znów koniaku. Wypiliśmy. Bosman smakował przez chwilę, i, wykrzywiając usta, rzucił: — A pił fajnie ten dochtor. — I wyciągnął rękę z kieliszkiem po nową porcję. Kiedym mu nalał, sięgnął ramieniem przed siebie, rozwarł okienko i wylał koniak w morze.

— Te to zaś la niego, tego dochtora... Czeje pon, jak wyje? Uzzał, że me tu w jego kajucie fajny koniak pili. Jo! A ten kapitan też pije, zaś wyje po cichu... A zaparty jest na klecz. Boja się, coby tamten nie czeł a nie przyszedł po niego.

Trzeszczał fokmaszt i grotmaszt i skrzypiały przeraźliwie windy do podnoszenia ładunków, pluskały topsle⁴²⁾ i dudniło po trapach... A woło na morzu jęklawie zawodziły boje. Szalał żywioł groźny, nieustępliwy, czyhający na wszelkie życie, co mu się przeciwowało świadomą czy nieświadomą mocą.

Nagle do kabiny wbiegł marynarz i zwrócił się do mnie.

— Ten kapitan wziął naraz tak krzyzczyć, jakby kto go dusił, a te woła ratunku... Dziś zaś wiele pił, te ta wątroba...

— Wątroba? — skrzywił się niechętnie bosman. — Niezadługo on po tamtym rejsie strzymie. Akurat przyszli my na to samitkie miejsce, gdzie w zesłym roku tamten dochtor był przepadły... I znów dało sztorm...

Kiedym wszedł do kabiny kapitana, nic nie miałem tam już do roboty.

— Zapił się — oznajmiłem tylko bosmanowi.

Marynarze zawijali kapitana w szare płótno, aby go spuścić po borce w morze.

— Jo, te nasz stary dochtor jest przyjdzony po tego kapitana, że się nie upamiętał, a ledzi bił, a ponieważ... Jo, jo, te oni zaś tam na tem dnie się spotkają... Te ten dochtor mu rzeknie: — czy ty nie kciał bec ludzki, to musiał przyndź twój kuńc.

MIECZYŚLAW JAROSŁAWSKI

⁴²⁾ Trójkątne górne żagle.



DROGE,

**Którą pociąg pośpieszny
robi w 10 godzin,
przebywasz
bez zmęczenia
samolotem w 2 godziny.
Podróżuj więc
samolotem!**

³¹⁾ Spuścić z kotwicy.

³²⁾ Nie na żart.

³³⁾ Rekin.

³⁴⁾ Zeżrą.

³⁵⁾ Wewnątrz.

³⁶⁾ Wizytówka.

³⁷⁾ Portfel.

³⁸⁾ Drzwi.

³⁹⁾ W kącie.

⁴⁰⁾ Wodorosty.

⁴¹⁾ Brudem.

MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA W SPRAWIE PORTÓW MORSKICH

(DOKOŃCZENIE)

Konwencja poświęca specjalne przepisy kwestji przewozu emigrantów, mówiąc, iż każdemu z państw umawiających się wolno zastrzec sobie prawo dopuszczania do przewozu emigrantów tylko takich statków, które w tym względzie uzyskały specjalne zezwolenie, warunkowane dostosowaniem się do określonych ustawowych wymogów.

Statki, posiadające zezwolenie na przewożenie emigrantów, korzystają we wszystkich portach państw umownych z dobrodziejstw konwencji.

Konwencja wymienia możliwość wydawania ogólnych przepisów policyjnych, dotyczących emigrantów i imigrantów przy zachowaniu ogólnych zasad konwencji, jak również możliwość wydawania przepisów w sprawie środków ostrożności przy przewozie towarów niebezpiecznych.

Wymienienie tych upoważnień co do wydawania przepisów nie ma charakteru ograniczającego, gdyż konwencja nie krępuje żadnego z państw przy ustalaniu własnych przepisów, byleby zasada ogólna konwencji „równorzędnego traktowania” przy tem nie doznała uszczerbku.

Żadne z państw umownych nie jest obowiązane do zezwalania na przejazd osób, których wstęp na jego terytorjum jest zakazany, jak również towarów, których przewóz jest zabroniony ze względów zdrowotnych lub bezpieczeństwa publicznego. Z postanowienia tego mogą państwa korzystać zarówno w stosunku do ruchu tranzytowego, jak również i komunikacji, niestanowiącej tranzytu.

Specjalnie zostało zastrzeżone w konwencji, iż jej przepisy nie mogą w jakiegokolwiek mierze naruszać zasad umów międzynarodowych, zawartych lub które będą zawarte pod auspicjami Ligi Narodów w zakresie: 1. zwalczania handlu żywym towarem, 2. komunikacji tranzytowej, 3. przewozu lub wywozu broni, połowów rybackich oraz obrotu towarów specjalnych jak opjum, kokaina i innych podobnie szkodliwych dla zdrowia, 4. w sprawach własności przemysłowej, literackiej i artystycznej oraz w przedmiocie używania fałszywych znaków towarowych i niezgodnych z prawdą świadectw pochodzenia towarów oraz innych środków nieuczciwej konkurencji.

Niezależnie od powyżej określonego zastrzeżenia, dotyczącego pewnej kategorii umów międzynarodowych, sygnatarjusze konwencji portowej, pragnąc się szczególnie zabezpieczyć przed naruszeniem jakichkolwiek postanowień oraz praw i obowiązków, wpływających z traktatów pokojowych, likwidujących okres wojny światowej, wyraźnie zastrzeżli, iż postanowienia konwencji o portach oraz

ich interpretacja, nie mogą w żadnej mierze naruszać wspomnianych praw i obowiązków, a w szczególności niedopuszczalna jest interpretacja naruszająca prawa i obowiązki, wynikające dla danego państwa z jego członkostwa w Lidze Narodów. Międzynarodowa konwencja o portach morskich, licząc się z realnymi warunkami i potrzebami życia, przewiduje w pewnych wypadkach możliwość od-

stępstwa od zasad, przez nią głoszonych, a mianowicie odstępstwo takie dopuszczalne będzie, o ile wynika ono z faktycznej konieczności zastosowania innych specjalnych środków, z konieczności, uzasadnionej ważnymi wydarzeniami, dotyczącymi bezpieczeństwa kraju i jego żywotnych interesów. Konwencja podkreśla znacznie powyższego przepisu jako wyjątkowego, z którego dane państwo mo-

POWRÓT „SAMOTNEGO ŻEGLARZA”



Allain Gerbault powrócił ostatnio do Francji po kilkoletniej włóczędze po oceanach i morzach świata, odbywszy na swej żagłowce „Firecrest” samotną podróż dookoła kuli ziemskiej.

że korzystać w czasie możliwie najkrótszym t. zn. nieprzenoszącym okresie, w którym trwają szczególne przyczyny, określone wyżej, uzasadniające odchylenia od zasad konwencji. Poza to państwo, zmuszone szczególnymi warunkami do czasowego zastosowania środków, naruszających postanowienia konwencji, w zastosowaniu tych środków winno się kierować w możliwie jaknajszerszym zakresie duchem i zasadami konwencji.

Celem uzgodnienia z Międzynarodową Konwencją o portach morskich przepisów, znajdujących się w traktatach, zawartych poprzednio przez poszczególne państwa, zostało postanowione, iż uzgodnienia te winny państwa umowne przeprowadzić możliwie jaknajszybciej, a w każdym razie nie później, niż przy odnawianiu wchodzących w rachubę umów. Tak samo i zasady koncesyj, udzielonych przez poszczególne państwa na częściową lub całkowitą eksploatację portów morskich, winny być dostosowane do postanowień Międzynarodowej Konwencji portowej nie później, niż przy odnowieniu odnośnych koncesyj.

Międzynarodowa Konwencja o portach morskich jest t. zw. umową otwartą; przystąpić do niej można na skutek jednostronnego oświadczenia danego państwa. Jest otwarta dla wszystkich państw bez względu na ich przynależność do Ligi Narodów.

Dla podjęcia rewizji postanowień Konwencji wymagany jest wniosek $\frac{1}{3}$ państw umownych.

Wypowiedzenie Konwencji przez dane państwo może nastąpić po upływie 5 lat od czasu wejścia w życie konwencji w tem państwie.

Stanowisko kolonij i obszarów, znajdujących się pod ochroną danego państwa, zostało w konwencji specjalnie ujęte. Przystąpienie poszczególnego państwa do konwencji może być zaopatrzone zastrzeżeniem, iż konwencja nie rozciąga się bądź to na ogół kolonij i wyżej wspomnianych obszarów, bądź też tylko na ich część. Późniejsze rozciągnięcie konwencji na poszczególne kolonie i terytorja może następować osobno dla każdej kolonii lub terytorjum. W konwencji zaznaczono, iż jej postanowienia nie mogą w jakiegokolwiek mierze ograniczać wzajemnych praw i obowiązków poszczególnych kolonij danego państwa lub obszarów, znajdujących się pod jego ochroną — w stosunkach pomiędzy sobą (inter se).

Podobnie jak przystąpienie do konwencji może się odbywać osobno dla każdej kolonii lub obszaru, znajdującego się pod ochroną danego państwa, tak również i wypowiedzenie w ten sam sposób może być dokonywane.

Sekretarjat Generalny Ligi Narodów prowadzi specjalną ewidencję państw, które konwencję podpisały i ją ratyfikowały, oraz które później zgłosiły swe przystąpienie. Obok państw są wymieniane kolonie dane-

go państwa i terytorja pod jego ochroną, które zostają z pod konwencji wyłączone oraz te, które do niej należą. Przy zgłaszaniu wypowiedzeń konwencji jest to również odnotowywane przez Sekretariat Ligi w prowadzonej przezeń ewidencji.

W wypadku nieprzestrzegania przez państwo przepisów przyjętej konwencji, każde z państw, w stosunku do którego zachodzi naruszenie konwencji, może przejściowo odstąpić od zasady równorzędności traktowania wobec państwa, które konwencję naruszyło. Przepis powyższy konwencji nie zawiera w sobie jakiejś nowej normy o charakterze specjalnej sankcji dla państwa, niestosującego się do postanowień konwencji, gdyż możliwość odstąpienia od zasady równorzędności traktowania w tym wypadku wynika z ogólnej zasady wzajemności, ustalonej przez konwencję. Natomiast praktyczne znaczenie ma przepis konwencji, mówiący, iż państwo, które w wspomnianym wypadku w formie odwetu wobec innego państwa chce odstąpić od zasady równorzędności traktowania, winno o tej retorsji uprzednio na drodze dyplomatycznej powiadomić zainteresowane państwo.

Z chwilą zastosowania wspomnianej retorsji oba państwa, stosujące retorsję i to, przeciwko któremu ją zastosowano, mają prawo wnieść sprawę przed stały Trybunał Sprawiedliwości Międzynarodowej przy Lidze Narodów (Cour Permanente de Justice Internationale de la Société de Nations) z siedzibą w Hadze.

Niezależnie od tego, co wyżej, każdemu z państw, przystępujących do konwencji, wolno przy przystąpieniu oświadczyć, iż przysługującego mu prawa odwetu zrzeka się wobec tych wszystkich państw, które podobnie oświadczenie złoży. Będzie to miało ten skutek, iż wówczas, w razie konfliktu między państwami, związanymi zrzeczeniem się prawa retorsji, dla unormowania wzajemnych ich stosunków pozostanie jedynie droga, przewidziana dla regulowania sporów między kontrahentami.

Mówiąc w ogólności o sporach, jakie mogą wynikać między stronami przy wykonywaniu postanowień konwencji, konwencja przewiduje szereg sposobów, mających na celu zlikwidowanie powstałych nieporozumień. I tak rokowania bezpośrednie samych stron będą mogły niejednokrotnie wynikły spór zlikwidować. O ileby pertraktacje bezpośrednie nie wydały pożądanego rezultatu, to strony mogą sprawę poddać zaopiniowaniu specjalnej fachowej komisji Ligi Narodów, właściwej w sprawach międzynarodowej komunikacji. O ileby i negocjacje bezpośrednie, w oparciu o opinię fachowej komisji, nie doprowadziły do porozumienia, wówczas strony mogą sprawę poddać postępowaniu arbitrażowemu lub też wspomnianemu już wyżej Stałemu Trybunałowi Sprawiedliwości Międzynarodowej.

Aktualne wiadomości, dotyczące ratyfikacji Międzynarodowej Konwencji o portach morskich przez poszczególne państwa, znajdują się w komunikacie urzędowym Sekretarjatu Ligi Narodów z dn. 30 sierpnia 1928 r. (Communiqué aux Membres du Conseil C. 393 1928 V Annexe). I tak dotychczas ratyfikowały Konwencję: Anglja i większość jej kolonij, Danja (bez Grenlandji), Belgja (bez Konga). Poza to Holandja, Niemcy, Grecja, Japonja, Norwegja, Szkocja, Austrja, Szwajcarja i Sjam.

Niektóre z powyższych państw ratyfikowały konwencję, czyniąc przewidziane i dozwolone postanowieniami konwencji zastrzeżenia, dotyczące przewozu emigrantów (zob. wyżej o przewozie emigrantów). Grecja i Japonja uczyniły co do tego zastrzeżenia w formie ogólnej, powołując się na odnośne postanowienia Konwencji.

Niemcy zadeklarowały, iż w ramach własnego ustawodawstwa zastrzegają przewóz emigrantów dla tych statków, które otrzymają odnośne świadectwa, stwierdzające dostosowanie się do wymogów prawa. Przy wykonywaniu powyższego zastrzeżenia zobowiązały się kierować, o ile to tylko będzie możliwe, zasadami Konwencji Międzynarodowej o portach morskich.

Belgja oświadczyła, iż w powyższej materji posiada własne ustawodawstwo, które nie czyni żadnej różnicy na niekorzyść jakiegokolwiek z bander, o ile tylko wymagane przepisami warunki co do przewozu emigrantów są przez dane statki przestrzegane.

Wreszcie Holandja zadeklarowała, iż zastrzega sobie przewidziane w konwencji prawo swobodnego regulowania sprawy przewozu emigrantów, zapewniając jednocześnie, iż nie będzie miało miejsca jakiegokolwiek traktowanie ze szkodą bandery danego państwa, o ile tylko państwo to przestrzegać będzie zasady wzajemności w stosunku do bandery holenderskiej.

Wyczerpując na tem zakres niniejszej pracy, należy stwierdzić, iż przedstawione wyżej postanowienia Międzynarodowej Konwencji o portach morskich są wyrazem kompromisu między dążnościami państw zachowania swobody w regulowaniu zagadnień, związanych z ich portami morskimi, a pewnem podporządkowaniem się ogólnym celom ułatwienia międzynarodowej komunikacji.

Z tego też stanowiska należy rozpatrywać poszczególne przepisy Konwencji.

Zasługą jej jest, iż stworzyła ona międzynarodową, traktatową łączność w dziedzinie portów morskich między szeregiem państw, do Konwencji należących, oraz że ustaliła ramowe normy, regulujące wzajemne stosunki państw w odniesieniu do portów morskich. Dotychczasowe stosunki faktyczne znalazły prawne ujęcie.

Mr. ZBIGNIEW TOCZYSKI

TAJEMNICA PODEJRZANEGO PASAŻERA

Dzień był pochmurny i szary, gdy statek odbił od molo pasażerskiego portu w Gdyni. Kilkudziesięciu turystów, dla których „Gdynia” stać się miała na dzień-dni domem i skrawkiem Ojczyzny zarazem, zebrało się na pokładzie, patrząc na brzeg, który powoli odpływał wtył. Świeże mury licznych domów tego miasta, co z niczego na piaskach nadmorskich wyrosło, powoli roztopiały się w szarej, jednostajnej linii wybrzeża. Powierzchnia morza, w tej chwili nieco rozkołysanego, pęczniała ku górze, coraz dalsza zaś ziemia obsuwała się poza horyzont. Od dziobu statku natomiast wyrastała długa, piaszczysta mierzeja, porośnięta lasem. To półwysep Hel.

Dla pasażerów statku wszystko było nowe. Wielu z nich po raz pierwszy wypływało na pełne morze. W głębi serca tłukło się coś w rodzaju lekkiego niepokoju na myśl, jak to wypadnie zdać ten pierwszy egzamin na morzu. Co gorętsza wyobraźnia snuła sobie wątek przygód niezwykłych, które czaiły się na podłożu ze wszystkich stron poza wałami szarej wody.

Osada Hel, rozrzucone jej domy i ciemny, drewniany kościółek były już zupełnie wyraźnie widoczne. Większość podróżnych skupiła się po lewej burcie statku, z zainteresowaniem patrząc na ostatni skrawek ojczystego lądu. Śmiałym lukiem rzucone w zatokę molo portu helskiego bielilo się, jakby kredą pomazane na tle posiniałego morza i żółtzielonego pasa lądu.

Struba „Gdyni”, pracując miarowo i nadając całemu statkowi lekkie, tak charakterystyczne drżenie, pchała go niepostrzeżenie naprzód. Już cypel półwyspu był tuż. Na żółtej plaży, mimo chmurnego dnia, widać było kilkudziesięciu amatorów kąpieli.

W pewnej chwili świeży, silny powiew wiatru przyszedł od zachodu. „Gdynia” wydostała się już z zatoki na pełne morze. Półwysep Helski przestał bronić statku przed wiatrem i przed falą, z coraz większym pluskiem nań idąca.

Wiatr począł topotać odzieniem podróżnych i rzucać kosmykami włosów. Zlekka dzwięczały śnieżną muzyką stalowe linki masztów. Morze było wciąż jeszcze chmurne.

Nagle przeraźliwy łoskot dał się słyszeć z wnętrza statku. Wszyscy obecni spojrzeli, drgnawszy, ku drzwiom palarni, za którymi łoskot rósł i potężniał.

Wtem w drzwiach tych ukazała się różowa, puciołowata twarz boy'a okrętowego w białej kurtce, który z zapalem tłukł w gong, wzywający podróżnych na posiłek. Zaraz też ruszono na dół do jadalni.

Długi stół pośrodku i kilka mniejszych stolików po bokach, wszystko nakryte bielusińkami obrusami, czyniło miłe wrażenie. Na stołach obok wazonów z kwiatami porozstawiano kilkanaście miniaturowych maszcików z czerwono-biało-czerwonemi banderami. „Gdynia” płynęła do Rygi, stąd ten kurtuazyjny ukłon dla zaprzyjaźnionego kraju.

W tej chwili zeszedł także do jadalni kapitan statku, który pozostawał dotąd na wysokim mostku kapitańskim, pilnie bacząc na wszystkie poruszenia sprawnej załogi.

Wypowiedział kilka serdecznych słów do obecnych, mówiąc im o rozkoszy zwiedzania nieznanych krajów, która na nich czeka. Poczem siadł na pierwszym miejscu za stołem, jako opiekun wszystkich obecnych, i jak każę odwieczny zwyczaj,

Za chwilę wszyscy pałaszowali z apetytem podawane im potrawy.

— Czy wiecie, kto jest ten młody pasażer, drugi na lewo przy głównym stole? — zapytał pierwszy mechanik statku, zwracając się do swych towarzyszy przy oficerskim stole.

— Ciekawa a zarazem zagadkowa postać — odrzekł pierwszy oficer. — Czy wiecie, że zgłosił się na statek na godzinę przed jego odejściem? Wszystkie miejsca były już zajęte. Wolna tylko była kabina ministerjalna, najdroższa. Sam widziałem, jak bez chwili wahania wydobyl gruby, wypchany portfel i zapłacił cenę nowiućkami banknotami. Mam jego fotografie i bliższe dane w paszporcie zbiorowym. Jakiś student z Warszawy. Co najciekawsze, że jak mówiono mi w biurze „Żegluga”, na wycieczkę dzisiejszą zgłosił się już listownie — przed miesiącem. Przed tygodniem odwołał, także listownie, swe zgłoszenie, motywując to brakami gotówki. Raptem dzisiaj zgłasza się w biurze osobiście i powiada, że chce jechać z nami. Tłumaczy mu, że niema miejsc, że za późno już jest na wyrobienie dla niego wizy. On tymczasem upiera się, powiada, że na wycieczkę jechać musi, że nic go nie obchodzi koszty, że za wszystko płaci gotówką. I oto jest.

— Co najmniej podejrzana figura — rzekł, sięgając po piwo, lekarz okrętowy. — Dlaczego?

— Skąd to nagłe zbożenie się? — odpowiedział pytaniem.

— Hm. Istotnie trochę dziwne.

— Powiadają, że to jakiś podejrzany ptaszek.

— Ee... Nie wygląda na takiego.

— Oni zawsze tak niewinnie wyglądają — rzekł doktor, który lubił pesymistycznie spoglądać na świat, przyczem specjalny nacisk położył na słowo „oni”.

— Trzeba będzie jakoś to wyjaśnić.

Obmawiany tak zawzięcie między jednym kęsem, podniesionym do ust, a następnym, młody człowiek spostrzegł, że przy stole oficerskim dziwnie jakoś nim się zainteresowano. Spojrzył w ich stronę i wesoło, beztrudno uśmiechnął się.

— Tak może się uśmiechać tylko człowiek, mający spokojne sumienie — stanowczo powiedział pierwszy mechanik.

— Trzeba w każdym razie mieć na niego oko — upierał się doktor.

Po posiłku większość podróżnych wyszła na pokład. Zbliżał się wieczór. Ląd dawno zniknął za widnokregiem. Morze poweselało jakoś i poczęło błyskać piękną sefelinową barwą. Chmury coraz więcej poszarpane, odpływały szybko na zachód.

Wiem stał się ciut. Na zachodzie tuż między nieboskłonem a morzem, błysnął snop światła złote, o najszlachetniejszym odcieniu błyski kładąc na zielonawe fale morza. Słońce zachodziło. W jednej chwili poweselało wszystko dokoła. Zniknęła posępna szarość, która, jak zła męga, omotywała dotąd statek i morze.

Następnego dnia rano był niezwykle piękny. Statek szedł wzdłuż oddalonego o kilka kilometrów wybrzeża, porośniętego lasem, iak okiem można było sięgnąć. Były to Inflanty, jeden z klejnotów dawnej korony polskiej.

Dzień untywał na statku beztrudno. Po drodze oddychali pełną pierśmi idealnym czystym skondensowanym zdrowym powietrzem morskim. Na pokładzie bawiono się w liczne gry: inni czytali książki, rozciągali się w wygodnych leżakach, skapani w złotych promieniach lipcowego słońca. Wszędzie rej wodził,

mile przez wszystkich widziany, ten sam młodzieniec, na którego doktor postanowił „mieć oko”, a który był uosobieniem poprostu beztrudni i szczerego, żywego humoru.

Pod wieczór, gdy na dalekim horyzoncie majaczył zaczął ląd z ledwie widoczną białą igłią latarni morskiej, znaczącej ujście Dżwiny do morza, doktor, który nie mógł wyzbyć się nieufności do nieznanego młodzieńca, podszedł do kapitana i począł mu się zwierzać ze swych podejrzeń. W głębi ducha zawsze uważał, że obdarzony jest niezwykle talentami, jako detektyw-amator. Na każdą, nieraz błahą, sprawę patrzył oczyma Conan Doyle'a. Wyczuwał więc i w tym wypadku jakąś niezwykłość.

Kapitan jednak, zajęty podejściem statku do lądu, słuchał tylko jednym uchem tego, co doktor mu mówił. Nasz detektyw tedy, zlekka urażony, postanowił przystąpić do ataku frontalnego. Podszedł do nieznanego, stojącego u poręczy i z widocznym zachwytem wpatrującego się w wyrastającą z morza ziemię.

Wymienili między sobą ukłony. Doktor musiał przyznać w duchu, że nieznanomy miał pogodną, wesołą i uczciwą oczy. Przedstawili się sobie wzajemnie.

— Przepaszam, że poruszam niezwykle w normalnych rozmowach sprawy — rzekł doktor obcesowo do zdziwionego młodzieńca. — Intryguje pan nas, a ja zawsze lubię jasne sytuacje. W jaki sposób zdołał pan w ostatniej chwili dostać się na statek, pokonać wszystkie trudności i formalności, zając najlepszą kajutę, no i... no wogóle... — zrobił niezdecydowany ruch ręką.

— To bardzo proste — odrzekł, uśmiechając się młody człowiek. — Pieniądze...

— Tak. Ale wiem, że jeszcze przed tygodniem pan ich nie miał.

— Słusznie. Dziś mam ich zaś tyle, że mogę sobie pozwolić na zabawę w małego Rockfeller'a, czy Morgana...

— To wszystko pięknie, ale...

— Niema żadnego ale. Czy chce pan również, jak ja, zdobyć pieniądze?

— Ma pan taką cudowną receptę?

— I bardzo nawet prostą.

— Jaka?

— Niech pan kupi sobie los państwowej loterii klasowej.

Dziesięć dni pięknej wycieczki kończyło się. Pasażerowie z żalem zostawiali za sobą i średniowieczną patyną pociągniętą Rygę i Tallin — bajkową stolicę kulturalnego, gospodarnego kraiku, i granitowy Helsingfors i wreszcie wśród przepięknych szkar zagubione, uroczce Hangö. Tego ranka zobaczyli mieli zpowrotem oiczyste brzegi. Pozrywano się wcześniej. Słońce świeciło jaskrawo. Zanosilo się na dzień upalny.

Nagle ktoś o lepszym wzroku, zawołał: — Już widać Hel.

Istotnie po kilkunastu minutach pasażerowie wyrósł, jakby wrost z wody, i z każdą chwilą przybierał coraz wyraźniejsze kontury.

Gdy „Gdynia”, przybiła wreszcie do tego samego miejsca skąd przed 10 dniami odeszła pasażerowie po krótkich formalnościach celnych wysypali się na ląd. Nie było wśród nich nikogo, zarówno jak i pośród oficerów i załogi, któryby wysiadając, nie przyrzekł sobie solennie pójść w ślady „podejznanego pasażera” i nabyć małą kolorową zadrukowaną cyframi kartkę papieru która daje nam możność zdołania środków do beztrudnego życia i umożliwiania nam zwiedzanie przepięknego świata.

K. F.
8601.362.VII

KRONIKA

RUCH PORTOWY GDYNI W LIPCU.

Ruch portowy w lipcu znowu okazał się rekordowym, zarówno co do tonażu, jak przeładunku towarów. Weszło do portu 175 statków morskich o ogólnej ładowności 178.981 netto ton rejestrowych, przywożąc 1796 pasażerów i 73.856 ton towarów, a mianowicie: tomasyny 39.711 ton, ryżu 15.586 t., saletry 6.031 t., rudy żelaznej 5.600 t., fosfatów 4.750 t., żelastwa 1.502 t., kamienia brukowego 300 t., korzeni cykorji 187 t., drobnicy 194 t. i 4 skrzynie poczty.

Odplynęło z portu 170 statków o 176.320 t. rej. netto. Odjechało na statkach pasażerów 1733. Towarów wywieziono 261.590 ton, w tem węgla eksportowego 243.578 t., węgla statkowego 13.770 t., cukru 3.738 t., ryżu 400 t., części maszyn 86 t., wina 4 t., drobnicy 15 ton.

Obrót towarowy portu wyraził się liczbą 335.446 t.

NOWY STATEK POLSKI.

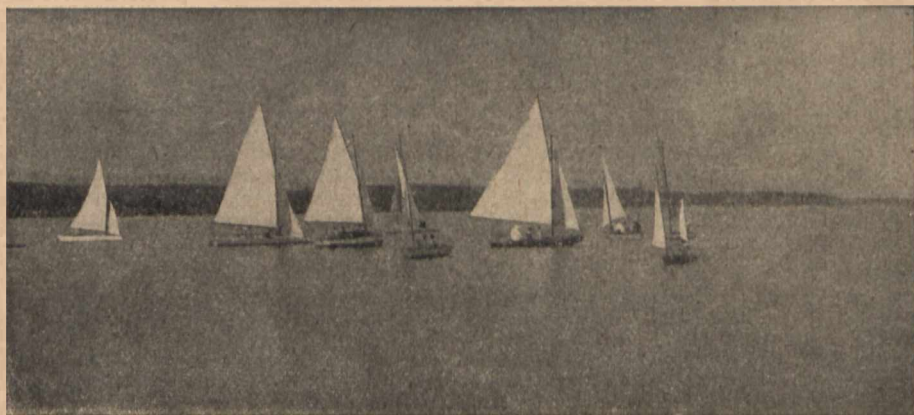
„Polsko Skandynawskie T-wo Transportowe” nabyło statek, ex „Pendennis”, który w drugiej połowie sierpnia przybył do Gdyni, przyprowadzony przez kapitana St. Szworca. „Pendennis”, który dotąd pływał pod banderą angielską, otrzymał nazwę „Robur VI”. Ma on 3.200 ton nośności i 1.252 ton rej. netto. Jest to, jak dotychczas, największy statek „Polskarobu”.

KONTRTORPEDOWIEC „WICHER”.

Spuszczony na wodę 10 lipca r. ub. w Blainville kontrtorpedowiec „Wicher” zo-



Komandor C. Petelenz mianowany został ostatnio zastępcą Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej.



Regaty „Klubu Żeglarskiego Chojnice” na jeziorze Charzykowskim pod Chojnicami.

stanie wkrótce całkowicie wykończony, poczem odbędzie swą pierwszą podróż do Gdyni.

NOWE KONSULATY W GDYNI.

W najbliższym czasie w Gdyni powstaną dwie nowe placówki konsularne. Konsulaty otworzą Włochy i Finlandja ze względu na wzmożony ruch okrętów tych państw w Gdyni.

NA PAMIĄTKĘ ZWYCIĘSTWA POD OLIWĄ.

Z inicjatywy b. szefa sztabu dowództwa floty wojennej Rzeczypospolitej, a teraz komendanta szkoły podchorążych marynarki wojennej, komandora Korytowskiego, zorganizowana została w korpusie oficerskim floty wojennej akcja, mająca na celu wystawienie pomnika dla upamiętnienia trzechsetnej rocznicy zwycięskiej bitwy morskiej pod Oliwą, w której to bitwie królewska flota polska zniszczyła potężną szwedzką flotę wojenną.

Pomnik ten stanąć ma w Oksywiu, przy wjeździe do siedziby floty. Na pomniku umieszczona będzie tablica z napisem: „Na pamiątkę zwycięskiej bitwy pod Oliwą — marynarze Polski odrodzonej 1627-1927”. Poza tem na pomniku umieszczona będzie tablica z nazwiskami poległych podczas wojny bolszewickiej marynarzy polskich. U podstawy pomnika umieszczone będą dwie armaty, wydobyte niedawno z dna morskiego pod Gdynią, kule armatnie oraz kotwica, pochodząca z czasów bitwy pod Oliwą.

Fundusze, potrzebne na wystawienie pomnika, w większej części zostały już zebrane drogą składek wśród oficerów marynarki wojennej.

Pomnik ustawiony będzie na początku przyszłego roku.

Dalej dla podtrzymania tradycji dawnej królewskiej polskiej floty wojennej we flocie odrodzonej Rzeczypospolitej, korpus oficerów marynarki postanowił, z inicjatywy komandora Korytowskiego, przyozdobić salę kasyna oficerskiego marynarki wojennej w Gdyni portretami osób, zasłużonych w dziedzinie morskiej z czasów Polski przedrozbiorowej. Odnosne prace powierzono krakowskiemu artyście-malarzowi Szwarzowi, który stwo-

rzył już trzy portrety, a mianowicie: Gerharda Dönhofa, komisarza admiralicji królewskiej, Stanisława Koniecpolskiego, hetmana wielkiego koronnego i Jerzego Ossolińskiego, kanclerza wielkiego koronnego.

PLANY ROZBUDOWY POLSKIEGO WYBRZEŻA.

D. 21.VIII odbyło się w sali konferencyjnej Urzędu Morskiego w Gdyni posiedzenie stałej międzyministerjalnej komisji do spraw rozbudowy polskiego wybrzeża.

Komisja wysłuchała referatu starosty morskiego, p. Lipskiego o planie budowy trzech głównych wielkich bulwarów nad-



Komandor E. Frankowski, b. Komendant Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej, obecnie Szef Sztabu Kierownictwa Marynarki.

morskich (Wielka Wieś — Hallerowo — Jastrzębia Góra, Wielka Wieś — Hallerowo — Hel i Gdynia — Puck), oraz 10-u dróg dojazdowych do owych bulwarów, łączących zarazem poszczególne miejscowości z sobą i z morzem. Komisja uznała wnioski, podniesione w referacie, za słuszne i postanowiła przesłać przychylną opinię do czynników miarodajnych.

Następnie komisja wysłuchała referatu dyrektora Zw. Uzdrawisk Polskich, p. J. St. Szczerbińskiego, o potrzebach kąpielisk morskich na wybrzeżu. Po dyskusji komisja uchwaliła wniosek, stwierdzający konieczność uznania Kamiennej Góry, Orłowa-Kolibek, Helu, Karwi i Jastrzębiej Góry za uzdrowiska o charakterze użyteczności publicznej.

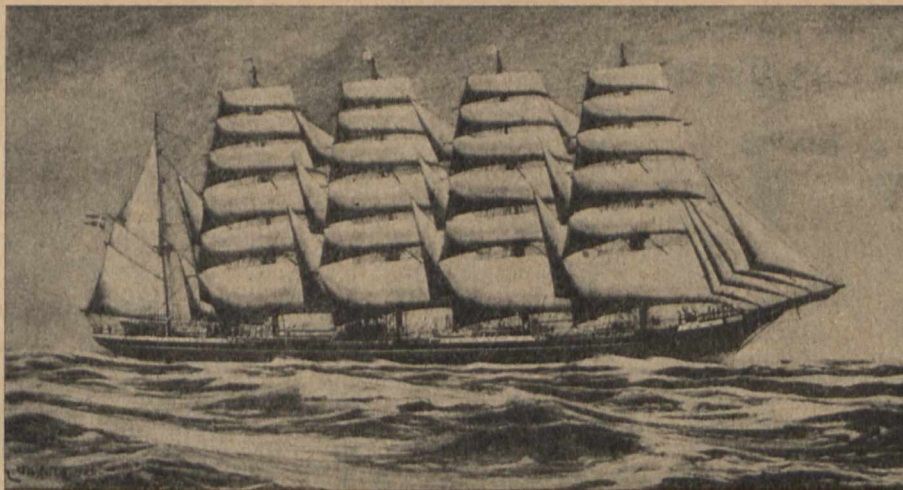
Następnym wnioskiem komisja uznała konieczność pomocy rządu przy przeprowadzaniu zasadniczych urządzeń sanitarnych (wodociągi, kanalizacja, szpitalnictwo) w kąpieliskach na wybrzeżu, dalej konieczność dopuszczenia kąpielisk morskich do długoterminowych kredytów amortyzacyjnych w państwowych i półpaństwowych instytucjach ubezpieczeniowych, a wreszcie konieczność ułatwień transportowych i ulg taryfowych przy dowozie środków żywności do kąpielisk, z tem, by Puck przez rozbudowę swych urządzeń aprowizacyjnych mógł być podstawą aprowizacyjną wybrzeża.

Komisja postanowiła pozbierać zwrócić się do Min. Skarbu o jak najrychlejsze uruchomienie przyznanego już półmilionowego kredytu dla mleczarni spółdzielczej w Gdyni.

Następne posiedzenie komisji odbędzie się w końcu września, a głównym tematem obrad będą sprawy komunikacyjne.

STOCZNIA W GDYNI.

Stocznia gdyńska (filia stoczni gdańskiej), która powstała niedawno, poza budową małych statków, przeważnie rybackich, będzie miała za zadanie przede wszystkim naprawę okrętów, przybywa-



Żaglowiec „Kjöbenhavn”, statek szkolny duńskiej marynarki handlowej, jeden z największych żaglowców świata, zaginął bez wieści w drodze z Ameryki Południowej do Australji.

jących do Gdyni. Aby naprawy te umożliwić, stocznia gdańska przytransportowała do Gdyni żóraw pływający o sile nośnej 50 ton oraz specjalny statek warsztatowy, który od kilku tygodni znajduje się już w Gdyni.

Poza tem stocznia gdańska objęła w Gdyni warsztaty reparacyjne, rozszerzyła je, a w ostatnim czasie zakupiła wielki dok pływający, który przybędzie do Gdyni w najbliższych tygodniach i będzie mógł pomieścić w sobie statki do 5500 ton pojemności.

P. DEVEY O GDYNI.

W ogłoszonym ostatnio raporcie amerykańskiego doradcy finansowego i zagranicznego członka Rady Banku Polskiego, p. Devey'a, za drugi kwartał r. b. o sytuacji gospodarczej Polski, znajdujemy ciekawą opinię, dotyczącą Gdyni.

Mianowicie w drugiej części swego sprawozdania p. Devey porusza rolę i znaczenie dla kraju portu w Gdyni. Z uznaniem podkreśla pomysły rozwoju tego portu, „jednego z największych na Bałtyku” i przepowiada mu bardzo szybki rozwój wskutek wzmagającego się wciąż wywozu i przywozu. P. Devey oświadcza, że znaczenie Gdyni w niedługim czasie niezmiernie wzrośnie.

BAŁTYK — MORZE CZARNE.

Czytelnicy polskich czasopism nie zdają sobie nawet sprawy, jaką burzę polemik i notatek w prasie niemieckiej wywołały ostatnie wizyty w Polsce ministrów przemysłu i handlu Rumunii, Szwecji i Estonji, oraz zapowiedziane przyjazdy ministrów Łotwy i Finlandji.

Pokojowa współpraca Polski z jej sąsiadami na polu gospodarczym spędza Niemcom sen z powiek. Rozumieją, że zwrócenie naszej uwagi na kraje czarnomorskie, oraz w kierunku Skandynawji i państw bałtyckich, jest nader groźne dla handlu zagranicznego Niemiec.

Usiłowania zbliżenia gospodarczego krajów, leżących między Bałtykiem a morzem Czarnym, będzie w każdym razie przyjęte w Polsce przez opinię jak najżyczliwiej.

Do sprawy tej jeszcze powrócimy.

Z ŻYCIA FLOTY.

W dniu 14 i 15 b. m. odbyła się na pokładzie O. R. P. „Bałtyk” doroczna ceremonia promocji absolwentów szkoły podchorążych mar. woj. Promowano na podporuczników 21 podchorążych.

O. R. P. „Iskra” powracając z podróży szkolnej przybył do Gdyni w dn. 14 b. m.

O. R. P. „Wilja” szykuje się do wyjścia na morze z podchorążymi szkoły mar. woj. Odjazd nastąpi dn. 2 września.

WIADOMOŚCI O STATKU SZKOLNYM „KJÖBENHAVN”.

Z Montevideo donoszą, że kapitan parowca „Helisus” dostrzegł koło wyspy Tristan da Cunha na rafach duński statek szkolny „Kjöbenhavn”, który, jak wiadomo, uchodzi za zaginiony. Z powodu złej pogody do statku zbliżyć się nie było można. Wyspa Tristan da Cunha leży na Atlantyku południowym na drodze prądu, idącego od przyłodka Horn, wobec czego doniesienie kapitana nie jest pozbawione prawdopodobieństwa.

Jak wiadomo „Kjöbenhavn” odbywał podróż z zachodniego wybrzeża Ameryki Pd. do Australji.



Komandor-ppor. Korytowski, b. Szef Sztabu Dowództwa Floty, obecny Komendant Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu.



Komandor-por. dypl. E. Solski, Delegat Morski Stałej Komisji Doradczej Ligi Narodów, mianowany został ostatnio Szefem Sztabu Dowództwa Floty.



W Warszawie bawiła w czasie od 2 do 5 sierpnia wycieczka oficerów jugosłowiańskiego Sztabu Generalnego, rewizytujących wycieczkę naszych oficerów. Wycieczkę prowadzili generalowie: Belić i Pasić. W dniu 4 sierpnia wycieczka podejmowana była „czarną kawą” w salonach hotelu Polonia przez Przyjaciół Jugosławji — Sekcja Pań, Koła Kawalerów Orderów Jugosłowiańskich oraz przez Zarząd Spółdzielni „Dom Polski nad Adriatykiem”.

JEZIORO CHARZYKOWO.

Klub Żeglarski Chojnice należący do Polskiego Związku Żeglarskiego zajmuje się gorliwie od kilku lat sportem wodnym na jeziorze Charzykovo. Klub posiada flotylę z 50 łodzi. Rewir do żeglowania obejmuje rozmaite jeziora połączone przez Brdę o 23 km. długości i 2—5 km. szerokości. Nad brzegami znajdują się lasy iglaste i liściaste. Jest to idealny rewir sportu wodnego w Polsce.

W roku ubiegłym zakupił Klub Żeglarski teren o obszarze około 25 morgów nad samym jeziorem i urządził tam lotnisko. W roku ubiegłym wybudowano 5 will w pensjonatach, łazienki, garaż, bezpłatną pływalnię i kąpiele słoneczne.

Biuro kwaterunkowe miasta Chojnice urządziło kwatery dla członków Ligi Morskiej i Rzeczej, zaś inni sportowcy kwatery mogą dostać po niskich cenach. Dla harcerstwa morskiego są do dyspozycji kwatery masowe.

Między Charzykowem a Chojnicami kursują autohusy. Dla amatorów sportu wodnego jest lotnisko Charzykovo przyjemnym miejscem pobytu i wypoczynku.

PIERWSZY RAID ŚLIZGOWCÓW POLSKICH.

Do Gdańska przybyły pierwsze ślizgowce polskie stoczni państwowej w Modlinie — S. 2 i S. 3, odbywające raid wodny z Warszawy przez Gdańsk do Gdyni pod dowództwem dyrektora stoczni modlińskiej komandora inż. Sokołowskiego i zastępcy jego mjr. Słobódzkiego.

Ślizgowce, idące z szybkością 60 klm. na godzinę odbywały drogę etapami, budząc na miejscach postoju ogólne zainteresowanie wśród ludności i sfer sportowych.

WILANÓWKA I JEZIORKA.

W nr. 8 czasopisma „Sport Wodny” zamieszczono między innymi wyczerpujące sprawozdanie kpt. K. Prószyńskiego z czterodniowej wycieczki kajakiem żaglowym po Wilanówce i Jeziorce.

Szczegółowy opis drogi z mapką poglądową i zdjęciami fotograficznymi daje dokładne wiadomości o żegludze na malowniczych rzeczkach, przepływających przez szereg lotnisk podwarszawskich, jak Konstancin, Skolimów, Piaseczno i t. p., a mimo to b. mało znanych ogółowi naszych wioślarzy. Sprawozdanie może być wzorem, w jaki sposób robić zwięzłe notatki z podróży do użytku turystyki wodnej.

Z YACHT-KLUBU POLSKI.

Dnia 14 lipca odbyła się uroczystość podniesienia bandery klubowej. Wobec nieukończenia nowo wzniesionej przystani i urzędzenia portu, podniesienie bandery miało charakter czysto wewnętrzny. Na jesieni r. b. przewidywane jest uroczyste poświęcenie siedziby letniej nad Wisłą, która już obecnie przedstawia się imponująco.

Yacht-Klub Polski, pomimo ciężkich warunków finansowych, rozwija się nader pomyślnie.

DELEGACI POLSCY W ZARZĄDZIE „BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE”.

Na dorocznym zebraniu „Bałtyckiej i Międzynarodowej Konferencji Morskiej”, reprezentującej w stosunkach żeglugowych interesy 20 państw morskich, obradującym od 10—25 czerwca w Newcastle on Tyne, został jednomyślnie obrany na jednego z dyrektorów Zarządu Bałtyckiej i Międzynarod. Konferencji Morskiej p. Julian Rummel z Gdyni, dyrektor Państw. Przedś. „Żegluga Polska”, zaś jego zastępcą p. Kazimierz Rothert, wicedyrektor tegoż przedsiębiorstwa.

Związek „Baltic and International Maritime Conference” reprezentuje tonaż 12 milionów ton statków, zajętych w żegludze europejskiej.

ZE SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWIE.

W dniach od 2 do 4 lipca włącznie odbywały się w Szkole Morskiej oględziny lekarskie i egzaminy wstępne dla nowo-wstępujących do Szkoły.

Zestawienie cyfrowo-statystyczne przedstawia się następująco:

Złożono ogółem podań 145.

Wyczołano dokumenty przed oględzinami 2.

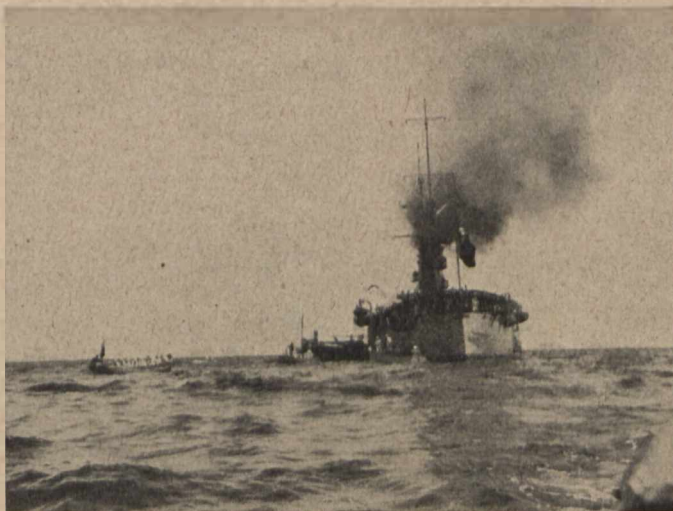
Odrzucono z powodu przekroczenia wieku 27.

Odrzucono z powodu braku kwalifikacji 4.

Odrzucono przez lekarzy 40.

Nie stawilo się do oględzin względnie do egzaminów 8.

Odpadlo podczas egzaminów 19.



W dniu 31 lipca r. b. przybyły do Gdyni dwa krążowniki wojenne włoskie: „La Pisa” i „Ferrucio”, mając na pokładzie kadetów włoskich szkół morskich. Dowódca eskadry, wiceadmirał Rotta, oraz oficerowie włoskiej marynarki, zwiedzili w czasie postoju okrętów w Gdyni stolicę Polski i Poznań. Poza tem kadeci odbyli w dwóch grupach wycieczkę do Poznania na P. W. K. Dnia 5 sierpnia eskadra włoska opuściła Gdynię, udając się na kilkudniowy pobyt do Gdańska.
Fot. ag. „Photo-Plat”.

Przyjęto na wydział nawigacyjny 24.
Przyjęto na wydział mechaniczny 22.
Po przyjęciu i zaakretowaniu kandydatów statek szkolny „L w ó w” udał się 22 lipca w podróż ćwiczebną po Bałtyku, zając m. in. w dniu 24 lipca do portu w Hangö (Finlandja).

OŻYWIONA ROZBUDOWA PORTU GDYŃSKIEGO.

Budowa portu gdyńskiego postępuje nadal w dość szybkim tempie. Niedawno oddano do eksploatacji magazyn rządowy Nr. 2 na nabrzeżu Rotterdamskim, budowa dalszych 2-ch magazynów Nr. 3 i Nr. 4 o łącznej powierzchni 8.000 m. kw. została rozpoczęta. Zmontowano 700 m. torów jezdni na nabrzeżach Polskim i Rotterdamskim, zainstalowano i uruchomiono dźwigi bramowe, a mianowicie nastąpiło uruchomienie dwóch dźwigów 1 i pół tonnowych przy hangarze Nr. 1 na nabrzeżu pilotowem, dalej 6 dźwigów 1 i pół i 2 i pół ton na nabrzeżach Polskim i Rotterdamskim.

Z innych robót należy podkreślić doniosłość rozpoczętej przez Bank Rolny budowy państwowej chłodni, która posunęła się znacznie naprzód. Z inwestycji prywatnych wykonano w porcie na terenach, dzierżawionych od skarbu, wyrotnicę do ładowania węgla całemi wagonami, a następnie wybudowano drugi magazyn łuszczeni ryżu o powierzchni 4.200 m. kw.

Co się tyczy planu dalszego uposażenia i eksploatacji portu, to godną uwagi jest umowa zawarta ze stoczną gdańską na wybudowanie urządzeń mechanicznych, o wydajności 600 ton/godz. dla zaopatrywania statków morskich w węgiel bunkrowy. W ten sposób utworzona będzie w Gdyni specjalna stacja bunkrowa.

RZEŻNIA EKSPORTOWA W GDYNI.

Sprawa stworzenia rzeźni eksportowej w Gdyni zbliża się do realizacji.

Nie przesadzono jeszcze wprawdzie definitywnie sprawy charakteru oraz tytułu własności tego przedsiębiorstwa, t. j. czy ma być ono przedsiębiorstwem komunalnym, czy prywatnym, jednak stwierdzono konieczność jego najrychlejszego powstania i eksploatacji przez sfery zainteresowane polskim eksportem mięsa zagranicą a przedewszystkiem do Francji, Belgji, Anglii i t. p.

Sprawa tą zainteresował się również żywo zagraniczny kapitał, przewidując duże możliwości rozwojowe tej instytucji i korzyści stąd płynące.

W Państw. Inst. Eksportowym odbył się szereg zebrań, tak polskich jak i zagranicznych sfer zainteresowanych.

Na zebraniach tych ustalono, że rzeźnia eksportowa w Gdyni może tylko wówczas spełnić swoje zadanie, jeśli będzie położona tuż przy basenie i przy budującej się chłodni, aby w ten sposób umożliwić bezpośrednio ładowanie mięsa chłodzonego na statki, posiadające odpowiednie urządzenia chłodnicze, stwierdzono dalej, że rzeźnia w zasadzie powinna być stworzona własnymi polskimi siłami, że jednak udział zainteresowanego kapitału zagranicznego w pewnej mierze jest pożądany, wreszcie, że równocześnie winny być podjęte starania w kierunku rozbudowy dobrych połączeń portu gdyńskiego z portami francuskimi i belgijskimi za pomocą regularnie kursujących statków, wyposażonych w odpowiednie urządzenia chłodnicze. (Dotychczasowa komunikacja morska okazuje się niedostateczna, zwłaszcza jeżeli chodzi o Belgję. Zapoczątkowanie i dalszy rozwój wywozu mięsa z Polski do Belgji nawet w obecnych warunkach wymagałyby już, aby statki polsko-brytyjskiego towarzystwa okrętowego zawijały do portu Zeebrugge).

Owocem dotychczasowych zabiegów jest tworząca się spółka celem przeprowadzenia studjów nad sposobami finansowania budowy rzeźni eksportowej w Gdyni oraz porozumienia się w tej sprawie z kapitałem zagranicznym.

Udziałowcami tej spółki będą Polski związek bekonowy, Syndykat polskich eksporterów trzody i bydła oraz magistrat miasta Gdyni. Kapitał udziałowy został już subskrybowany, a statut spółki jest w końcowym stadium opracowania.

WZROST FLOTY HANDLOWEJ PAŃSTW SKANDYNAWSKICH.

W pierwszym półroczu b. r., wedle statystyk T-wa „Det Norske Veritas” przybyło w Norwegji netto 18 statków o 114.200 tonach brutto, z których 97.500 t. statków motorowych, a 16.700 t. parowców. Nowego tonażu przybyło 128.240 t., starego kupiono zagranicą 46.800 t., sprze-

dano zaś z Norwegji starego tonażu 43.500 ton, stracono 14 statków o 17.000 t.

Jednocześnie przybyło w Szwecji 11 statków netto o 23.000 ton brutto, z tych 14.000 t. motorowych, a 9.000 t. parowców.

W Danji przybyło w tym samym okresie 9 statków o 5.800 t. netto.

Jak wynika z powyższego, flota norweska nadal utrzymuje przodujące stanowisko wśród flot państw północnych. Wzrosła ona od r. 1914 o ca. 1 milj. ton.

FLOTA HANDLOWA ŁOTWY.

Obecnie flota handlowa Łotwy składa się z 94 parowców o 153.196 t. r. br. pojemności, 10 żaglowców z motorem pomocniczym o 1.222 t. r. br. i 34 żaglowców o 3.796 t. r. br. W ostatnim dziesięcioleciu flota łotewska wzrosła o 306% w stosunku do ilości statków i o 1.420% w stosunku do posiadanego tonażu.

„BREMEN” ZDOBYWCĄ „BŁEKITNEJ WSTĘGI OCEANU”.

Niemiecki parowiec-olbrzym „Bremen” podczas swej pierwszej podróży atlantycznej pokrył przestrzeń Brema-New York w rekordowym czasie 4 dni 14¹/₂ godzin, płynąc z szybkością 27,83 węzłów. Okręt ten, należący do „Norddeutscher Lloyd”, liczy 50.000 ton brutto, ma 284 metry długości, 30,5 mtr. szerokości i wysokość do głównego pokładu 16,4 mtr. Miejsc pasażerskich 2.200, w tem 800 pierwszej klasy, 500 drugiej, 300 turystycznej i 600 trzeciej. Załoga liczy 950 ludzi, czyli razem 3.150 osób na pokładzie.

Maszyny „Bremen” składają się z czterech grup turbinowych, poruszających cztery wały śrubowe. Turbiny wirują z szybkością 1.800 obrotów, śruby zaś z szybkością 180 obrotów na minutę. Pary dostarczają 4 kotły opalane ropą. Okręt posiada własny samolot pocztowy.

Obecnie stocznie angielskie pracują nad budową kilku okrętów, których zdanieniem będzie wydrzeć Niemcom z powrotem „Błękitną Wstęgę”, noszoną dotychczas od r. 1907 przez „Mauretanię”.

• OKRĘT SZKOLNY DLA KOBIET.

Znany propagator gimnastyki, p. Hebert z marynarki francuskiej, wpadł na pomysł stworzenia kobiecej szkoły żeglarskiej. W tym celu został nabyty trzymasztowy szkuner „Alcyon”, którego do-



Na plaży w Gdyni

Fot. ag. „Photo-Plat”.

wództwo objęła małżonka p. Hebert. Załoga składa się wyłącznie z pośród amatorów i miłośników morza, żeglarstwa i yachtingu, które z powodzeniem dają sobie radę przy trudnej obsłudze żaglowca.

TRUDNY RATUNEK NA OCEANIE.

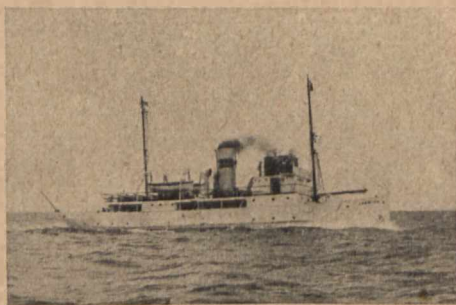
W związku z przybyciem do Gdyni drugiego z kolei statku T-wa „American Scantic Line”, które utrzymuje regularną komunikację pomiędzy Gdynią a New Yorkiem, podajemy zdarzenie, jakie miało miejsce w połowie stycznia r. b.

Płynąc po Atlantyku w pobliżu wybrzeży amerykańskich, niemiecki parowiec towarowy „Rodelheim” uległ takiemu uszkodzeniu przez burzę, że groziło mu zatonięcie.

Wobec tego wysłano z tonącego okrętu sygnały radjotelegraficzne S. O. S. wzywające pomocy. Sygnał ten pochwycił między innymi parowiec „Saguache”, należący do „American Scantic Line”, i pośpieszył tonącemu na pomoc.

Spostrzegłszy w nocy światła „Saguache” — „Rodelheim” spuścił na wzburzone morze łódź ratunkową. Łódź ta dotarła pomyślnie do „Saguache” i wysadziła nań czterech ludzi, przy powtórnej jednak przeprawie na okręt ratowniczy przewróciła się, przyczem utonęło dwóch marynarzy.

Wówczas kapitan parowca amerykańskiego, Bendetti, zwrócił się z zapyta-



S/s „Jadwiga”, jeden ze statków „Żegluga Polskiej”, utrzymujący regularną komunikację między Gdynią, Helem, Gdańskiem i Sopotami.

niem do swych marynarzy, kto gotów udać się na ratunek na ochotnika. Pomimo szalejącej burzy wszyscy okazali gotowość poświęcenia się dla swych towarzyszy.

Łódź ratunkowa „Saguache” kierowana przez starszego oficera tego parowca, Seiderholta, została opuszczona na wodę i znikła wśród zburzonego morza i nocy. Pomimo nadzwyczaj trudnych warunków i niebezpieczeństwa, łódź ta dwukrotnie dopływała do burty „Rodelheima”, skąd zabrała całą pozostałą załogę.

W chwili otrzymania sygnałów wzywających pomocy, „Saguache” znajdował

się o 200 mil morskich od miejsca katastrofy, niemniej jednak zdążył na czas, aby uratować rozbitków.

„Saguache” odwiózł rozbitków do portu Portland, skąd odstawiono ich do kraju.

ROZWÓJ MARYNARKI HANDLOWEJ W JUGOSŁAWJI.

Ostatnimi czasy daje się zauważyć silny wzrost marynarki handlowej w Jugosławji. Ogólna pojemność tonażu tej marynarki podniosła się w ciągu dziesięciu lat z 80.000 do 300.000 ton. Tęgo rodzaju szybki rozwój floty handlowej państwa, które nigdy poprzednio własnej marynarki handlowej nie posiadało i było obce wszelkim zagadnieniom morskim, zwrócił już uwagę sąsiednich Włoch, widzących w młodej marynarce jugosłowiańskiej swego poważnego konkurenta. W szczególności widoczna jest przewaga Jugosłowian w przybrzeżnej żegludze po Adriatyku wśród szcherów Dalmacji.

Większość statków jugosłowiańskich buduje się w Anglii. Prym w zamówieniach trzyma stocznia „William Dorford & Sons Ltd.” w Suderland. Buduje ona obecnie największy statek transatlantyki dla towarzystwa żeglugowego „Lloyd Jugosłowiański”. Pojemność brutto tego statku wynosi 10.600 ton rej. W roku przyszłym ma być rozpoczęta na tej samej stoczni budowa statku tego samego typu i wielkości. Statki wspomniane mają obsługiwać linię okrętową, łączącą Jugosławję z Ameryką Południową. Poza tym jest w budowie parowiec „Korana” o pojemności 8.800 ton rej. Zamówienia dotychczasowe w Anglii wynoszą przeszło milion funtów szterlingów. Za remont statków płaci Jugosławja Anglii rocznie 100.000 funtów szterlingów.

Dla żeglugi przybrzeżnej zostały zamówione na stoczni „Stuelken & Sohn” w Hamburgu cztery holowniki. Jest to pierwsze zamówienie, dane przez rząd jugosłowiański stoczniom niemieckim.

WYKAZ WPŁYWÓW NA BUDOWĘ POMNIKA „ZJEDNOCZONYCH ZIEM POLSKICH” W GDYNI ZA CZAS OD DNIA 20.VI DO 20.VIII 1929 R.

IMIĘ I NAZWISKO	Suma w złotych
Stan poprzedni	223.527.66
Miejskie Gimnazjum Żeńskie w Królewskiej Hucie	55.95
Członkowie „Gremjum Kupców” w Białej (Małopolska)	200.00
Dyrekcja Gimnazjum Państw. w Tarnowskich Górach	60.00
Pracownicy Dyrekcji Kol. Państw. w Katowicach	16.15
Kasa Gminna w Tychach (subwencja)	10.00
Główna Kasa Miejska w Mikołowie	50.00
Powiatowa Kasa Komunalna w Świętochłowicach	200.00
Gmina Przyszowice	20.00
Gmina Pszów	50.00
Urząd gminny w Gołkowicach	30.00
Gmina Wilchwy	30.00
Stowarzyszenie Kupców Polskich w Warszawie	914.50
Urzednicy Wydziału Pow. w Tarnowskich Górach	237.10
Kasa Gminna w Osinach	20.00
Gmina Biertułtowy	50.00
P. J. Szumieli, Rejent w Pinczowie	10.00
Kasa Gminna w Niedopczykach	10.00
R a z e m	225.491.36

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADANE

Benedykt Krzywiec, magister praw — „*Jak należy traktować w Polsce sprawę marynarki wojennej*”. — Wilno 1929. Nakładem autora. Str. 84.

Ukazała się niezwykła w naszych warunkach książeczka. W jasny, zwięzły i rzeczowy sposób ujmuje tak ważne dla Polski, a niestety jakże często niedoceniane, zagadnienie zabezpieczenia wybrzeża morskiego. Książeczką tą, zresztą nader życzliwie przyjętą przez sfery fachowe, jak i krytykę, zajmiemy się jeszcze.

Ludwik Szwykowski. — „*Krótki podręcznik żeglarski*”. — Warszawa, 1929. — Biblioteczka sportowa. — Główna Księgarnia Wojskowa. — Str. 70. — Cena 1.50 zł.

Książeczka ta znaleźć się winna w ręku każdego żeglarza, zarówno wytrawnego sportowca, jak i początkującego amatora. Zawiera, obok treściwego wykładu nauki żeglowania, przepisy o drodze wodnej, główne sygnały, barwną tablicę morskich flag sygnałowych klucza międzynarodowego, wreszcie tablicę, ilustrującą elementarną instrukcję żeglarską oraz słownictwo różnych części łodzi, przyjęte przez Wojskowy Yacht-Klub w Warszawie. W dobre, kiedy rzeki nasze coraz gęściej pokrywają białe żagle różnych łodzi sportowych, kiedy mnożą się coraz częściej nawet dalsze wyprawy morskie, wydawnictwo to jest bardzo na czasie. Całość zdobią ładne ilustracje.

Władysław Grzelak. — „*Na wodach Narwi i Pilicy*”. — Wędrowki wiosłarskie z 4 ilustracjami. — Warszawa. — Kraków 1928. — Nakł. Tow. Wydawniczego w Warszawie.

Jan Korwin-Kamieński, inżynier morski. — „*Zagadnienie morskie w Polsce*”. — Odbitka z „Przeglądu Technicznego”. — Warszawa 1929.

Roman Umiaśkowski. — „*Morze jako źródło bogactwa narodu*”. — Warszawa, 1928. — Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy. Tomik IV biblioteczki „Żołnierza Polskiego”.

„*Wyniki pomiarów objętości przepływu w dorzeczu Sanu*”. — Warszawa, 1929. — Nakład Ministerstwa Robót Publicznych.

„*Rocznik Hydrograficzny*” — 1924. — Dorzecze Niemna i Dźwiny. — Warszawa—Wilno. 1928. — Nakład Min. Robót Publicznych.

„*Kataster sił wodnych Polski*”. — Warszawa, 1929. — Nakład Min. Robót Publicznych.

„*Rocznik Hydrograficzny 1923*”. — Dorzecze Dniestru i Prutu. — Warszawa 1929. — Nakład Min. Robót Publicznych.

„*Poland Share in The Economic Reconstruction of Europe*”. — Warszawa. — Nakład „The Polish Economist”.

„*Sprawozdanie z działalności Funduszu Bezrobocia*”. — 1928. — Warszawa.

„*Badania Geograficzne nad Polską Północno-Zachodnią*”. — Poznań, 1929. — Wydawnictwo Instytutu Geograficznego Uniwersytetu Poznańskiego.

„*Państwowa Szkoła Morska*”. — Zarys monografii. — Tczew, 1929. — Instytut Wydawniczy Szkoły Morskiej.

Włodzimierz Kulmatycki, Kierownik Pracowni Rybackiej Państw. Instytutu Naukowego Gospodarstwa Wiejskiego w Bydgoszczy. — „*Zanieczyszczenia wód rybnych przez ścieki zakładów przemysłowych w województwach zachodnich*”. — Warszawa, 1929. — Odbitka z „Gazety Rolniczej”.

Włodzimierz Kulmatycki i Józef Gabański. — „*Występowanie aphelocheirus w Wierzycy*”.

Włodzimierz Kulmatycki. — O „*chorobie szczupaków*”. — Odbitka z „Przeglądu Rybackiego”.

Wł. Kulmatycki i J. Gabański. — „*Badania nad wpływem ścieków ocynkowniczych w Paruszowicach na rzekę Rudę*”. — Suwałki, 1927. — Odbitka z „Archiwum Hydrobiologii i Rybactwa”.

Wł. Kulmatycki. — „*O ochronę jeziora Cichego na pojezierzu Brodnickim*”. — Odbitka z N-ru 12 „Ziemi” z r. 1928.

„*Wodnyj Transport*”. — Moskwa, 1929. Zeszyt 1.

„*Jadranska Straza*”. — Split. — Nr. 7 i 8. „*Sea Breezes*”. — Liverpool, August 1929.

„*La Quinzaine Coloniale*”. — Organe de l'Union Coloniale Française, Paris. — Nr. 549.

„*Revue de la Ligue Maritime Belge*”. — Bruxelles. — Juillet, 1929.

„*Liga Maritima Brasileira*”. — Rio de Janeiro. — Nr. 263.

„*L'Italia Marinara*”. — Roma. Nr. 12.

„*Revue Economique de Suède*”. — Stockholm. Nr. 2.

„*Przegląd Lotniczy*”. — Warszawa. — Zeszyt 6 i 7.

„*Biuletyn Urzędniczy*”. — Warszawa—maj—czerwiec, 1929.

„*Świat, Dom i Szkoła*”. — Warszawa. — Nr. 26, 27, 28.

„*Siew*”. — Warszawa. — Nr. 25, 26, 27, 28, 29, 30.

„*Kupiec*”. — Poznań, Nr. 32.

„*Żołnierz Polski*”. — Warszawa, Nr. 30, 31, 32, 33.

„*Wychodźca*”. — Warszawa, Nr. 33.

„*Przemysł i Handel*”. — Warszawa, Nr. 30, 31, 32, 33.

„*Echa Leśne*”. — Warszawa, Zeszyt 6 i 7.

„*Wiadomości Statystyczne*”. — Warszawa, Zeszyt 11, 12, 13, 14, 15.

„*Poradnik Gospodarstw Wiejskich*”. — Nr. 25, 26 — 27, 28, 29, 30 — 31, 32 — 33.

„*Kobieta Współczesna*”. — Warszawa, Nr. 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33.

„*Młoda Matka*”. — Warszawa, Nr. 14.

„*Lot Polski*”. — Warszawa, Zeszyt 6.

„*Przyjaciel Młodzieży*”. — Poznań, Nr. 7.

„*Orli Lot*”. — Kraków, Nr. 6.

„*Na posterunku*”. — Warszawa, Nr. 24, 25.

„*Front Gospodarczy*”. — Warszawa, Nr. 2.

„*Ku Słońcu*”. — Miesięcznik młodz. Państw. Sem. Naucz. Żeńsk. w Radomiu, Nr. 9, 10.

„*Miesięcznik Pedagogiczny*”. — Cieszyn. — Nr. 6 — 7.

„*Wiadomości Związku Polskich Zrzeszeń Techn.*” — Warszawa, Nr. 6.

„*Wiadomości Geograficzne*”. — Kraków. — Nr. 6 — 7.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i RZ.

WALNY ZJAZD DELEGATÓW W POZNANIU.

Podaje się do wiadomości wszystkich Oddziałów, że zgodnie z decyzją Rady Głównej, powziętą na posiedzeniu w dniu 10 lipca b. r. Walny Zjazd Delegatów w Poznaniu w bieżącym roku odbędzie się dn. 21 i 22 września r. b. z następującym porządkiem obrad:

Pierwszy dzień: 1) uroczyste nabożeństwo; 2) zagajenie Zjazdu przez Prezesa Rady; 3) wybór prezydium; 4) powitanie; 5) sprawozdanie Zarządu; 6) sprawozdanie Komisji Rewizyjnej; 7) wybory Komisji: a) mandatowej, b) statutowej, c) organizacyjno-propagandowej, d) budżetowej, e) marynarki handlowej, f) marynarki wojennej, g) kolonjalnej, h) żeglugi śródlądowej, i) opieki nad wybrzeżem, j) wyszkolenia morskiego, k) turystycznej, l) matki; 8) przydzielenie wniosków komisjom.

Po południu: zebrania publiczne komisji: a) kolonjalnej, b) żeglugi morskiej,

c) żeglugi śródlądowej, oraz zebrania zamknięte innych komisji.

Drugi dzień: 1) sprawy mandatowe; 2) dyskusja nad sprawozdaniem Zarządu;

3) wnioski Komisji Rewizyjnej; 4) zmiany statutu; 5) budżet; 6) wnioski komisji; 7) nominacje członków honorowych; 8) wybory 1/3 Rady i Komisji Rewizyjnej.

LIKWIDACJA ODDZIAŁU W GNIEŹNIE.

Uchwałą Zarządu Głównego L. M. i R. został uznany za nieistniejący Oddział w Gnieźnie.

ZAPOMOGI DLA ODDZIAŁU W WEJHEROWIE.

Zapomogi dla Oddziału w Wejherowie w związku z urządzeniem Kursu Instruktorskiego dla przewodników wycieczkowych po wybrzeżu, przekazały następujące Oddziały: Oddział w Strzemieszycach wyasygnował zł. 25, Oddział w Częstochowie wyasygnował zł. 20.

POMOC GŁODNYM RYBAKOM KASZUBSKIM.

Oddział we Włochach przekazał na rzecz rybaków zł. 25.



Koło Miłośników Morza w bursie „Andrzejów” w Lublinie. Oddział L. M. i R. w Lublinie.



Jeziro Bytyń, teren ośrodka żeglarskiego Oddziału L. M. i R. w Poznaniu.

STYPENDJUM DLA SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWIE.

Oddział L. M. i R. we Włochach postanowił asygnować subsydjum w wysokości 10 zł. miesięcznie.

Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW.

Oddział Pracowników P. K. O. w Warszawie. Skład nowego Zarządu Oddziału L. M. i R. Pracowników P. K. O. ukonstytuował się w osobę następującą: pp. Stanisław Laskowiecki — prezes, Tadeusz Illinicz-Zeydel — vice-prezes, Marcin Załuski — sekretarz, Jerzy Villaume — skarbnik, Edward Kisielewicz — księgowy, Stanisław Olesiak — zast. sekretarza, Marjan Grabski — zastępca. Komisja Rewizyjna pp.: Adolf Szteke, Tadeusz Majewski, Zdzisław Poniąkowski.

Hel. Skład nowego Zarządu Oddziału L. M. i R. w Helu jest następujący: pp. Klemens Kohnka — prezes, Paweł Długi — vice-prezes, Józef Tallar — sekretarz, Józef Herrman — zast. sekretarza, Józef Konkel — skarbnik, Antoni Kohnka — zastępca skarbn., Józef Zmudzinski. Komisja Rewizyjna pp.: Klemens Konkel, Fryderyk Dühring.

Żyrardów. Skład nowego Zarządu

Oddziału L. M. i R. w Żyrardowie jest następujący: pp. Ryszard Bielski, Stanisław Ciszewski, Piotr Govonlock, Dyr. Alfred Husarzewski, Maurycy Matuszewski i Kazimierz Moszczeński. Komisja Rewizyjna pp.: Dyr. Józef Krauze, Julian Matocki i J. Wencel.

Pabjanice. Skład Zarządu nowo-założonego Oddziału L. M. i R. w Pabjanicach jest następujący: pp. prof. Jan Jasiński — prezes, Viceprezydent Magistratu Mieczysław Tomczak — zast. prez. Władysław Walasik — sekretarz, Eugeniusz Giziński — skarbnik.



Oddział L. M. i R. w Lublinie. Koło Miłośników Morza przy Państwowym Seminarjum Nauczycielskiem Męskim im. J. Słowackiego.

Co powoduje wypadanie włosów i jak temu zapobiec?

JAK OSIĄGNĄĆ NOWY POROST WŁOSÓW?

Silne wypadanie włosów jest prawie zawsze wynikiem podrażnienia skóry głowy, z jego następstwami, jak zbyt silne niego pielęgnowania podglebia włosów. Nadmierne powiększenie się gruczołów łojowych, znajdujących się w skórze głowy, z jego następstwami, jak zbyt silne wydzielanie się tłuszczu, łupież i t. p. również pociąga za sobą wypadanie włosów. W dalszym ciągu powiększający się gruczoł łojowy coraz mniej miejsca pozostawia dla korzenia włosowego, włos staje się coraz cieńszy, wypada i w krótkim czasie ukazuje się łysina, o ile zło nie zostanie w porę usunięte.

JAK TEMU ZAPOBIEC? Ażeby zapobiec powiększaniu się gruczołów łojowych i tworzeniu się łupieżu, taksamo jak i nadmiernemu wypadaniu włosów,

względnie o ile chodzi nam o racjonalne pielęgnowanie włosów celem zachowania bujnego i zdrowego uwłosienia, wystarcza codzienne systematycznie używanie „Silvikrin-Fluid” i cotygodniowe mycie głowy „Silvikrin-Shampooem”.

„Silvikrin-Fluid” nie jest mniej lub więcej perfumowanym spirytusem, ale absolutnie nie drażniącą skóry wodą na włosy, która wskutek zawartości siarki, racjonalnie pielęgnuje i odżywia włosy i ich podglebie. „Silvikrin-Shampooem” zawiera tak samo albumozy siarki i jest niedoścignionym środkiem do mycia głowy.

Jak osiągnąć nowy porost włosów? Usunięcie przyczyny, powodującej wypadanie i osiągnięcie nowego porostu włosów, wymaga systematycznej kuracji „Silvikrinowej” („Silvikrin” jest opatentowany prawie we wszystkich krajach cywilizowanych). Według orzeczeń wielu krajowych i zagranicznych lekarzy „Silvikrin — Kuracja — Włosów w komplecie” jest jedynym środkiem, który przy wypadaniu włosów, a nawet przy wyraźnej już łysinie daje jaknajlepsze wyniki.

Panów lekarzy, którzy „Silvikrinu” dotąd jeszcze nie wypróbowali, prosimy, aby zażądali od nas bezpłatnie naszych preparatów.

Od tysięcy osób, które „Silvikrin” stosują, otrzymujemy ciągle zawiadomienia o osiągniętych zdumiewających wynikach. Od czasu genialnego wynalezienia „Silvikrinu”, metoda prowadząca do regeneracji włosów, naukowego pielęgnowania takowych i ich podglebia, wkroczyła na nowe tory.

Ażeby każdemu dać możliwość bezpłatnego poinformowania się o kuracji „Silvikrinowej”, wysyłamy bezpłatnie franco: 1) książeczkę „Wypadanie i regeneracja włosów”; 2) Najnowsze wiadomości z Polski — taksamo z kół lekarskich o osiągniętych dodatknych wynikach stosowania „Silvikrinu”; 3) Plan kuracji „Silvikrinowej”, zredagowany przez profesora dr. med. Lipliawskiego; 4) Próbkę „Silvikrin-Shampooem”.

W tym celu prosimy o nadesłanie dokładnego adresu do Silvikrin-Vertrieb, Gdańsk 300, Böttchergasse 23/27. 375.VIII



PIONIER KOŁONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOŁONIALNYCH

ZNACZENIE KOŁONIJ DLA PAŃSTWA

Państwa współczesne dążą stale do posiadania własnych kolonij zamorskich, a te, które już własne kolonie posiadają, dążą do ich bezwzględnego utrzymania, a nawet do powiększania swego stanu posiadania na terenach kolonialnych.

Własne kolonie mają dzisiaj zasadnicze znaczenie, szczególnie dla państw morskich. Nie można sobie np. wyobrazić Anglii, czy Francji bez kolonij. Dla swego życia gospodarczego, oraz dla jego normalnego tętna i rozwoju — państwo morskie musi posiadać swój odpowiednik w posiadłościach zamorskich.

Ale nietylko mocarstwa skazane są na prowadzenie polityki kolonialnej. Każdy kraj, szczególnie o większym zaludnieniu i o większych podstawach gospodarczych dąży do utrwalenia swych wpływów na terenach kolonialnych.

Państwa, które w chwili obecnej władają koloniami, podzielić można na dwie zasadnicze grupy:

Do pierwszej z tych grup zaliczyć należy wielkie mocarstwa, jak: Anglię, Francję, Włochy i Japonię, które mają już za sobą tradycje kolonialne i dla których kwestja władania koloniami jest sprawą zasadniczą dla normalnego funkcjonowania ich organizmów gospodarczych.

Do drugiej grupy zaliczyć możemy państwa małe, które władają koloniami nie z tytułu tylko konieczności gospodarczych swego kraju, lecz dla tego między innymi, że posiadane tereny kolonialne przypadły im w udziale przed setkami, względnie dziesiątkami lat. Nie mogą one najczęściej podołać

racjonalnej gospodarce w posiadanych przez się kolonjach.

Trudno byłoby pisać w tej chwili o możliwości nowego podziału dzisiejszego stanu kolonialnego między mocarstwami i państwami. Ważny ten problem (wyjawszy kolonie poniemieckie, których los zdecydowany zostanie w 1931 r.) będzie musiał być jednakże pomimo wszystko postawiony w niedalekiej przyszłości na porządku dziennym najważniejszych zagadnień międzynarodowych świata. Kiedy to nastąpi, trudno dzisiaj przewidzieć, jednakże, w miarę wzrostu zaludnienia w poszczególnych krajach Europy — sprawa ta wysunie się niewątpliwie na czoło międzynarodowych zagadnień.

Znane są niejednokrotne wystąpienia Włoch, które całkiem niedwuznacznie domagają się dla siebie nowych terenów kolonialnych. Znane są również usilne starania Niemiec o przywrócenie im władania nad ich koloniami, znane już są również i nasze dążenia kolonialne.

Szereg narodów mniejszych, jak Czechosłowacja, Rumunja i inne — dawały niejednokrotnie do zrozumienia, że zagadnienie kolonialne bardzo je obchodzi, i że narówni z innymi narodami mają prawo domagać się przydzielenia im odpowiednich terenów kolonialnych, zarówno z uwagi na ich sytuację gospodarczą, jak i populacyjną.

W Polsce zagadnienie kolonialne było wysuwane w kołach społecznych i gospodarczych już od dawna. Początki tej akcji ujawniały się przy regulowaniu spraw emigracyjnych — więcej nawet. Naród nasz właściwie od lat dziesiątków

wyrabiał w sobie zmysł kolonizacyjny. Wychodźstwo polskie w Brazylii, w Kanadzie, w Argentynie, jest dla nas wskaźnikiem, iż tereny zamorskie posiadać powinniśmy.

Ale nietylko względ populacyjny wysuwa na porządek dzienny naszych spraw państwowych kwestję kolonialną. Względ gospodarczy równie niemалą tutaj odgrywa rolę.

Konkretnie sprawa zdobycia dla Państwa własnych kolonij zamorskich, a dla Narodu Polskiego terenów pod nieskrępowaną ekspansję, postawiona została na forum publicznej opinii polskiej w roku ubiegłym, przez Ligę Morską i Rzeczną.

Program kolonialny, jaki wysunęła Liga Morska i Rzeczna, wyczerpuje całkowicie potrzeby kraju naszego w tej dziedzinie.

Sprawa posiadania własnych kolonij ma dla Państwa i dla Narodu Polskiego znaczenie podwójne. Jak wiadomo, emigracja nasza przekracza rocznie cyfrę 150.000 głów. Wychodźstwo polskie kierowane jest do różnych części świata i przekazywane niejako poszczególnym obcym środowiskom, w których nasz wpływ państwowy i kulturalno-społeczny jest wysoce ograniczony. Skutek jest taki, że rodacy nasi na obczyźnie narażani są na szereg niedogodności natury ekonomicznej, a także skazywani częstokroć na wpływy asymilacyjne obcych. Inaczejby się sprawa przedstawiała, gdyby udało się zdobyć dla wychodźstwa naszego takie tereny, na których emigrant polski czułby się u siebie — innymi słowy, gdyby wychodźstwo kierowane było do własnych kolonij.

Rzecz naturalna, że o ile jest mowa o kolonjach dla polskiego osadnictwa — wziąć należy pod uwagę takie tylko kolonie, które pod każdym względem odpowiadać będą warunkom zdrowotnym i gospodarczym dla naszego emigranta. Tereny, nienadające się ku temu, nie mogłyby być oczywiście brane pod uwagę.

Ale nie tylko momenty, wynikające z zagadnienia emigracyjnego, wywierać powinny wpływ na ukształtowanie się programu kolonialnego Rzeczypospolitej. Momenty gospodarcze wysuwają się tutaj równolegle. Kraj nasz skazany jest w dużym procencie na import towarów kolonialnych, które niezbędne są dla normalnego rozwoju

naszego życia gospodarczego. Z krajów kolonialnych sprowadzamy: bawełnę, kauczuk, fosforyty, ryż, tytoń, kawę i t. p. artykuły, bez których niepodobna się obejść. Procentowo — towary pochodzenia kolonialnego dochodzą do 33% naszego ogólnego rocznego importu. Według przytoczonej niżej tabeli — główne artykuły kolo-

STOSUNEK IMPORTU WAŻNIEJSZYCH ARTYKUŁÓW KOLONIALNYCH DO OGÓLNEGO PRZYWOZU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ. LATA 1926, 7 i 8.

T O W A R	P R Z Y W Ó Z					
	1 9 2 6		1 9 2 7		1 9 2 8	
	w 1000 zł.	kwintale	w 1000 zł.	kwintale	w 1000 zł.	kwintale
Bawełna surowa	252.818	578.811	280.767	736.659	311.816	710.894
Ryż niewyłuszczoney	—	—	17.055	267.667	39.477	695.116
„ wyłuszczoney	23.157	322.645	31.335	427.435	22.106	313.884
Kawa surowa	29.516	63.321	31.225	69.830	33.890	73.482
Tytoń w liściach i wiąz.	35.621	115.515	32.389	138.959	33.842	98.917
Herbata, opr. cegielkowej	14.665	17.840	17.945	20.926	18.960	22.768
Kakao surowe	8.384	30.896	14.761	43.911	15.058	49.035
Kauczuk	6.894	6.291	8.404	10.108	12.209	18.805
Pomarańcze i mandarynki	5.214	62.743	7.243	74.176	5.659	47.575
Cytryny	3.718	81.768	6.033	103.331	6.093	96.699
Migdały	2.929	3.083	3.102	4.850	2.559	3.810
Rodzynki wszelkie	1.685	11.633	3.688	20.138	2.787	15.446
Fosforyty	4.170	761.737	8.525	2.021.800	8.697	1.457.941
Wanilia	717	71	574	91	532	101
Razem główne artyk. kolonialne	389.488	—	463.346	—	513.685	—

Globalne cyfry importu (w złotych) — Rok 1926 — 1.538.909.000
 „ 1927 — 2.891.972.000
 „ 1928 — 3.362.164.000

nalne naszego przywozu wykazują już kilkanaście procent, mimo, że nie obejmują wszystkich towarów kolonialnych.

Z zestawienia powyższego nie wynika bynajmniej, że z chwilą uzyskania przez Polskę kolonij, cały nasz import, z kolonij pochodzący — pokryty zostanie przez własne kolonie! Nie. Chcemy zwrócić tylko uwagę na znaczenie, jakie dla naszego bilansu handlowego przedstawia wysokość importu towarów kolonialnych, a która w znacznym stopniu mogłaby być pokrywana produktami z własnych kolonii, gdyby je kraj nasz posiadał.

O wpływie, jaki wywierają kolonie francuskie na życie gospodarcze swej metropolji, świadczy fakt,

iż w roku 1928 obrót handlowy Francji z jej kolonjami wynosił przeszło 15 miliardów franków francuskich, czyli przeszło 5 miliardów złotych, a więc blisko dwa razy tyle, ile wynosi rocznie nasz budżet państwowy.

Kiedy mówi się, czy pisze, o posiadaniu własnych kolonij — powinno się mieć na uwadze przede wszystkim stronę gospodarczą zagadnienia. Względy polityczne schodzą tutaj na plan dalszy. Takie, a nie inne pojmowanie sprawy jest tutaj wskazane, ponieważ w większości terenów kolonialnych, a szczególnie w Afryce, nie istnieje właściwie kwestja takich, czy innych aspiracji narodowościowych. Rozumne prowadzenie polityki gospodarczej, ludzkie obchodzenie

się z pracującą ludnością tubylczą, oto jedynie racjonalna polityka kolonialna.

Zarzekać się prowadzenia własnej samodzielnej polityki kolonialnej nie możemy i nie powinniśmy. Warunki populacyjne i gospodarcze kraju naszego siłą konieczności nagiągają nas do szukania oparcia o kolonie. Narazie kolonij nie mamy — nie znaczy jednak, abyśmy ich mieć nie mogli w przyszłości.

W roku 1931 Liga Narodów ma przystąpić do rewizji mandatów nad byłymi kolonjami niemieckimi. Jest rzeczą zupełnie słuszną, że Państwo nasze będzie musiało zająć stanowisko wobec tej rewizji. W myśl traktatu Wersalskiego — Niemcy rzekły się swych kolonij

na rzecz mocarstw koalicji, mocarstwa te ze swej strony suwerenne zwierzchnictwo nad koloniami poniemieckimi przekazały Lidze Narodów, która znów sprawowanie mandatów nad temi kolonjami powierzyła od siebie Anglii, Belgii i Francji.

Niemcy nie zrezygnowały jednak ze swych byłych kolonij. Niemieckie towarzystwa i związki kolonialne, prasa niemiecka i rząd Rzeszy

czynią wszelkie możliwe starania, aby odzyskać bodaj część posiadanych przed 1914 rokiem kolonij. Polska nie może również patrzeć obojętnie na sprawę rewindykacji kolonij poniemieckich. Słusznym jest ujęcie tej sprawy przez Ligę Morską, która wysuwa zasadę „schedy” po byłym dominjum kolonialnem Niemiec.

Opinia społeczna w Polsce nader życzliwie ustosunkowuje się do

sprawy posiadania przez Państwo nasze własnych terenów kolonialnych. Głos opinii publicznej ma swe źródło w naszych koniecznościach gospodarczo-populacyjnych i dlatego traktowany być powinien, jako czynnik, zasadniczo decydujący i precyzujący nasze stanowisko w stosunku do kwestji kolonialnej.

DR. W. ROSIŃSKI

EKSPEDYCJA DO ANGOLI

(WRAŻENIA I SPOSTRZEŻENIA)

VI.

Silny i potężny jest miot fali oceanu, osadzającej coraz to więcej piasku na wąskiej, trzechkilometrowej długości mierzei, która wytrzymuje cały napór ruchu morza, wytwarzając głęboką, cichą i spokojną zatokę Lobito. Takich mierzei wzdłuż brzegów Angoli jest kilka, ale żadna z nich nie wytworzyła zatoki, podobnej do Lobito, mającej aż 25 m. głębokości za ledwie o kilka metrów od brzegu. Wszelkich rozmiarów statki kursu zaoceanicznego, nawet po 20.000 ton pojemności, mogą swobodnie wpływać w wąski wjazd do zatoki i również swobodnie przybijać do stumetrowej długości mola i pomostu, rzuconego w głąb zatoki.

Na mierzei, nieprzekraczającej 200 metrów w najszerszym miejscu, rozbudowało się miasto Lobito. Poważną powierzchnię zajęła stacja kolejowa wraz z magazynami, biura kolejowe, domki dla urzędników, magazyny celne, składy kompanij okrętowych, pałac wysokiego komisarza na pobyt czasowy, stacja telegrafu bez drutu, poczta, ogród parkowy kolei, a dalej, już poza mierzeją, wokół zatoki tworzy się właściwe miasto na równinie, dzisiaj jeszcze częściowo zalanej wodą morską i pokrytej krzami mangrowemi. Powoli, ale stale, równinę tę zasypuje się ziemią z gór nadmorskich,

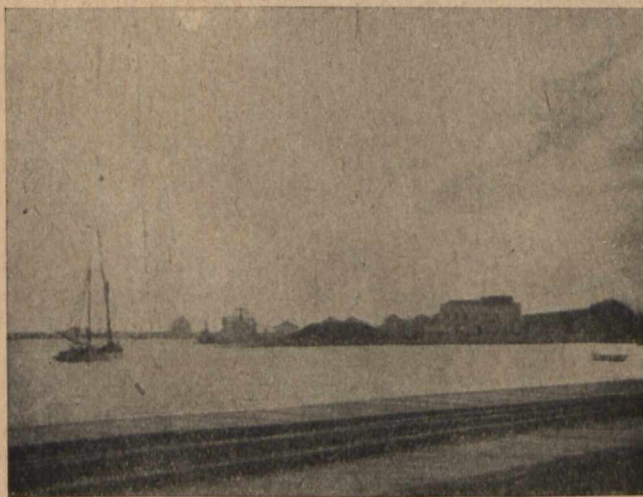
usuwając w ten sposób resztki mokrych, bagnistych terenów.

A tuż pod miastem Lobito, rozwijającym się od r. 1920 z rozmachem amerykańskim, na idealnej równinie, ciągnącej się 40 km. wzdłuż brzegów oceanu, rozpoczyna się plantacja trzciny cukrowej przedsiębiorstwa „Cossequel”, obejmującego ponad 7000 hektarów z własnymi wytwórniami cukru i alkoholu (tego ostatniego tylko dla aptek i alkoholu denaturowanego dla przemysłu). Rzeka Catumbella przecina całą posiadłość, obejmującą także poważne saliny morskie, produkujące rocznie 4.000 ton soli. Potężna tama wśród skał zamyka rzekę i spiętrza jej wody, które kanałem, tu i owdzie wykutym w skałach, długości 7 km. dopływają do mniejszych kanałów rozdzielczych i nawadniają całą plantację, dając jej możność uniknięcia fatalnych skutków posuchy, trwającej w tej części kraju przez cały rok. W plantacji tej powstało nawet miasteczko „Catumbella”, którego kilkudziesięciu białych i poważna ilość murzynów żyje wyłącznie i jedynie z korzyści, płynących z plantacji.

Wartość obecna plantacji wynosi 270.000 funtów szterl. (t. j. ponad 12 milj. złp.), a stworzył ją Antonio Duarte, właściciel, który w 1910 r. nabył ją — za ile nie wiadomo — dość na tem, że z upadającej plantacji,

przeszedłszy nawet poważny kryzys, jaki przechodzili wszyscy plantatorzy trzciny cukrowej, spowodowany zakazem wyrobu alkoholu, będącego podstawą rentowności i wogóle istnienia plantacji, nie tylko, że przetrzymał kryzys, ale tak rozwinął plantację, iż dla utrzymania jej kwitnącego stanu zatrudnia 120 białych, kierujących pracą 6500 czarnych robotników, pracujących w ciągu 7-miesięcznego zbioru, od lipca do marca, nie tylko w dnie powszednie, ale nawet i we wszystkie święta. W dzień i w nocy (przy latarniach) odbywa się cięcie trzciny cukrowej, dowożonej kolejkami długości kilkudziesięciu kilometrów. Pługii parowe i traktory są stale w ruchu, zaoptymując wycięte pola trzcinowe lub orząc nowe obszary pod zasiewy. Własne warsztaty mechaniczne i własne szpitale uzupełniają przedsiębiorstwo, imponujące swą wielkością, rozwiniętą aktywnością i świadczące wymownie o wytrwałej pracy plantatora.

O 36 km od Lobito leży stare, znane z handlu niewolnikami, miasto Benguella, stale i powoli tracące swe znaczenie na rzecz nowopowstałego i intensywnie rozwijanego portu Lobito, uważanego za miejsce najzdrowsze w tej części wybrzeża. Benguella z budowlami swych jest typowym miastem portugalskiem, ale ulice ma szerokie, place bardzo duże, małe, lecz piękne



Port Lobito.



Lobito. Gmach „Banco de Angola”.



Kanały irygacyjne na plantacji Catumbela.



Rzeka Hanha do Norte.



Most wiszący nad rzeką Hanha do Norte.



Murzyni przed sklepem.



Osy na plantacji palm oleistych „Deñ-Deñ”.



Kozy na plantacji palm oleistych.

park; jest ono siedzibą zarządu dystryktalnego i posiada otwarty port bez żadnych urządzeń. Zdania, co do dalszych losów Benguelli są podzielone. Jedni twierdzą, że Lobito tak szybko się rozwija i tak działa przyciągająco, że za lat kilka wchłonie cały handel Benguelli, a tem samem pozbawi ją jedyne go środka egzystencji. Drudzy natomiast twierdzą, że gdy tylko będzie wybudowana kolej w Kongo belgijskiem z połączeniem kolei angielskiej, wówczas ruch kolejowy będzie tak duży, zwłaszcza transportów, nagromadzonej zdawna w Kongo rudy miedzi, iż Lobito okaże się za małe na objęcie całego ruchu i wtedy Benguella przejmie resztę obrotu handlowego i będzie miała żywot zapewniony.

Sytuacja obecna jest taka, że gdy w Benguelli można za bezcen naby-

wać domy i place, to w Lobito metr kwadratowy terenu na mierzei kosztuje 5 dolarów. Nieco mniej kosztuje poza mierzeją, na terenie przyszłego miasta, ale teren ten jest obecnie jeszcze zalany wodą i porośnięty krzami mangrowemi, które powoli wycina się i mokradła zasypuje ziemią, tworząc w ten sposób przyszłe place budowlane i ulice.

Korzystając z uprzejmego zaproszenia jednego z kupców eksporterów Benguelli, zwiedziliśmy o 70 km. (od Lobito) plantację palm den-den „Hanha do Norte”, położonych na równych diunach dolin rzeki Cuvali, wśród stromych, wysokich skał. Plantacja ma obecnie około 60 tys. palm, wytłaczając rocznie oleju tylko 6 ton, gdyż większość palm jeszcze nie rodzi. Plantacja jest stale powiększana z zamiarem objęcia jednej z rozległych

dolin, po jej nawodnieniu, przez zbudowanie tak wysokiej tamy, aby wodę wyprowadzić na szczyty płaskich i równych okolicznych wzgórz, doprowadzając rowy do najwyższego wzniesienia doliny.

Tak na plantacji Cassequel jak i Hanha do Norte nie mają choroby śpiączki. Ponieważ mucha tse-tse pojawia się w tych okolicach, przeto wszyscy tak czarni, jak i biali są szczepieni przeciw śpiączce. Również rzadkie są objawy malarji, mimo to biali stale zażywają chininę, twierdząc, że jest to konieczne. Naogół klimat całej okolicy nadbrzeżnej, z wyjątkiem Lobito, uważany jest jako niezdrowy z powodu wysokiej temperatury, braku przewiewu i dużej ilości komarów.

FR. ŁYP

MAURYCY AUGUST HR. BENIOWSKI

1741 — 1786

W stosunkowo bogatej literaturze o Beniowskim polskie źródła stanowią zaledwie kilka pozycji; z nich na pierwszym miejscu trzeba wymienić czterotomowe pamiętniki Beniowskiego, których pełny tytuł brzmi:

„Historja podróży y osobliwszych zdarzeń sławnego Maurycego-Augusta Hrabi Beniowskiego szlachcica polskiego i węgierskiego, zawierająca w sobie: Jego czynny wojenne w czasie Konfederacyi Barskiej, — wygnanie jego najprzód do Kazanu, — potem do Kamszarki, — waleczne jego z tey niewoli oswobodzenie się, — jego podróż do Kalifornii, potem przez Ocean Spokojny do Japonii, — Formozy, — Kantonu w Chinach — założenie przez niego osady na wyspie Madagaskarze, z zlecenia Francuzkiego Rządu, — jego na tey wyspie wojenne wyprawy uznanie jego nareszcie Naywyższym iey Rządca”. Z Francuzkiego tłumaczenia. Edycja nowa. „Historję” poprzedza wstęp, w którym wydawca paryski przedstawia koleje życia Beniowskiego do chwili zesłania go w r. 1769 na Kamszatkę. Odtąd zaczyna się już właściwa „historja podróży”, czyli „dziennik” Beniowskiego, zamykający się datą wyjazdu „naywyższego rządcy” Madagaskaru do Francji w r. 1776. Ostatni, dziesięcioletni okres, życia Beniowskiego również pióra wydawcy pamiętników, kończy tę dziś jeszcze tak mało nam znaną „historję”.

Ponieważ w dalszym ciągu artykułu i w obszerniejszej pracy o Beniowskim będziemy się opierać zasadniczo na tem wyżej cytowanem polskiem tłumaczeniu — powiemy jeszcze kilka słów o jego wydaniach.

Pierwsze ¹⁾ było wydanie angielskie z r. 1790; po niem dopiero, w roku następnym ukazały się: jedno wydanie francuskie, dwa holenderskie,

cztery niemieckie i jedno szwedzkie; w r. 1797 wyszło piąte wydanie niemieckie, a w r. 1807 czeskie w Preszburgu.

Polskich wydań było 4; w l.: 1798, 1802, 1806 i 1898. Na stronie tytułowej wydania z r. 1802 znajdowała się krótka wzmianka: „z francuskiego wydania I. H. Magellana tłumaczone”. Niektórym wzmianka ta podała w wątpliwość zgodność tekstu wydań wogóle z tekstem francuskiego oryginału, a bliższe szczegóły o pracy Magellana tę wątpliwość utrzymują. I tak od lat czterdziestu z górą autorstwo polskiej wersji pamiętników zostało poważnie zakwestjonowane. Z drugiej strony, niezwykłe wprost koleje życia barskiego konfederata, przez niego samego spisane, w wielu współczesnych wzbudziły podejrzenie co do swojej autentyczności, którą z kolei należało stwierdzić z dokumentami w ręku. Jedynym zdaje się, kto się podjął tej żmudnej i drobiazgowej pracy był dr. Jankó, którego poszukiwane rezultaty zreferowała w swoim szkicu B. Jaroszevska i ogłosiła w r. 1894 w miesięczniku „Ateneum”. W szeregu polskich relacyj o Beniowskim szkic Jaroszevskiej może służyć, jako sprawdzian tak sprzecznych z sobą wiadomości o życiu i czynach kolonizatora Madagaskaru; dlatego też szkic ten wymieniamy zaraz na pierwszym miejscu obok pamiętników. Reszta polskich „źródeł” nie przedstawia większej wartości; są to zazwyczaj życiorysy Beniowskiego z załączonym do nich skrótem pamiętników. Prace te zawierają szereg sprzeczności i nieścisłości, a nieprzychylny dla pamięci Beniowskiego ton, w jakim są utrzymane, dziwi polskiego czytelnika.

Z rosyjskich biografów Beniowskiego wymienimy: W. Berga. N. P. Bogolubowa i Riumina. Pierwszy, odrzucając wszystko, co w pamiętnikach

jest zmyśleniem („nielepija wydumki”), zmyślenia te zastępuje swoją prawdą, którą czerpał z oficjalnych rosyjskich akt. Między innymi Berg wypowiada dosyć zmienną uwagę, że Beniowski należał do tych Polaków, którzy zamiast bronić ojczyzny, zadali jej pierwszy cios, a może nawet przyczynili się do jej upadku. Z pozostałych: Bogolubow i Riumin (ten ostatni zabrany przez Beniowskiego z Kamczatki) ze „zrozumiałą” nienawiścią piszą o „awanturniku”, który za liczne, wyświadczone mu przez Rosjan dobrodziejstwa, odpłacił im tak czarną niewdzięcznością (Bogolubow). Stronniczość w stosunku do Beniowskiego cechuje nietylko jego rosyjskich biografów; w Anglii kpt. Oliver i ks. Rochon, a w Niemczech prof. K. Meusel nie zostawiają z pamiętników ani słowa prawdy.

Teraz na podstawie dostępnych nam danych przedstawimy w krótkich słowach ową „historję przygód i zdarzeń osobliwszych”, historję, którą dotychczas znaliśmy tylko z „pieśni i powieści”.

Maurycy August hr. Beniowski urodził się na Węgrzech w Verbó w roku 1741. Już jako czternastoletni chłopiec wstępuje do wojska austriackiego w randze porucznika. Następnie bierze udział w kampanji przeciw królowi pruskiemu, walcząc kolejno pod Lowositz, Pragą, Świdnicą i Damstadt (1758). Niebawem jednak porzuca służbę cesarską i przybywa na Litwę, gdzie obejmuje po zmarłym niedawno stryju dosyć znaczny majątek. Z jednostajnego trybu życia na wsi wytrąca go jednak wieść o nagłej śmierci ojca i o zagarnięciu przez szwagrów przypadającej na Beniowskiego części majątku. Niezwłocznie udaje się tam, a napotkawszy na zbrojny opór, ufny w słusność swej sprawy, siłą odbiera swoją własność. Oskarżony jednak przed dworem wiedeńskim o bunt i

¹⁾ Estreicher.

pogwałcenie spokoju publicznego, wyrokiem Marii Teresy zostaje skazany na wygnanie i utratę wszystkich swoich dóbr na Węgrzech. Przybywszy do Polski, śle stąd liczne listy do Wiednia z prośbą o cofnięcie niesprawiedliwego wyroku, ale wszystkie te starania nie odnoszą żadnego skutku. Ponieważ i „odrezygnowana” kiedyś przez stryja część starostwa na Litwie też mu już teraz nie wystarcza, powierza Beniowski majątek swoim zaufanym i w zamiarze wydoskonalenia się w sztuce żeglarskiej, odbywa kilka podróży do Amsterdamu i Plymouth. Zasmakowawszy w tem życiu, już w r. 1767 wybiera się w wielką podróż do Indyj, gdy wtem otrzymuje od licznych swoich przyjaciół propozycję przyłączenia się do konfederacji barskiej. Widząc w tem swój zwykły obowiązek żołnierski, Beniowski jeszcze w lipcu tego roku jedzie do Warszawy, aby tu zgłosić swój akces. W grudniu jeszcze raz wyjeżdża do Wiednia w celu odzyskania spadku po ojcu, a po bezowocnych staraniach „wieczny rozbrat uczyniwszy z Węgrami”, wraca do Polski. Przejżdżając przez hrabstwo spiskie, zapada nagle na febrę, która zmusza go do pozostania przez dłuższy czas w gościnnym domu niejakich państwa Heńskich. Dopiero na wezwanie konfederacji, nic nie mówiąc nikomu, wyjeżdża do Krakowa. W wojsku konfederacji dostępuje się stopnia generała. W maju 1769 r. wzięty przez Rosjan do niewoli, w celu przeprowadzenia śledztwa zostaje zesłany najpierw do Kazania, a stamtąd do Tobolska, Ochotska i wkońcu do Bolszeriecka na Kamczatce. Tamtejszy gubernator Niłow dosyć uprzejmie przyjmuje „dawnego generała, dziś jeńca”.

Od pierwszej chwili swego pobytu na Kamczatce Beniowski wspólnie z wygnańcem Chruszczowym układa plan ucieczki. Niłow, z początku nie podejrzewając nieczego, odnosi się do konfederata z całym zaufaniem, mianuje go nauczycielem swoich dzieci, myśli o uzyskaniu dla Beniowskiego posady rządowej, a nawet wydaje za niego najstarszą swoją córkę Afanasję. Te przyjazne stosunki trwają przez siedem miesięcy, w ciągu których zesłańcy za pozwoleniem gubernatora, przenoszą się na t. zw. Ło-

patkę, gdzie mają rzekomo z nadzieją wiosny zaprowadzić kulturę rolną, według planu, przedstawionego Niłowowi przez Beniowskiego. Ponieważ już głośno zaczęto mówić w całym miasteczku o zakonspirowanym oddawna spisku, Niłow, pragnąc położyć kres tym niepokojącym ludności pogłoskom, wzywa Beniowskiego. Wezwanie to już „oficjalnie” odkrywa bunt. Beniowski przy pomocy części spiskowych opanowuje twierdzę, a znajdującego się tam Niłowa zabija zesłaniec Panow. Do 8 maja trwają przygotowania do wyjazdu z Bolszeriecka, poczem okręt „Św. Piotr i Paweł”, obficie zaopatrzony w żywność i futra 11 maja 1771 r. pod polską banderą wyrusza w daleką podróż do Europy.

Pierwsze dwa etapy tej podróży; Formoza — Makao (wrzesień), obfitujące w niezwykle przygody, a zajmujące lwią część pamiętników, omówimy szczegółowiej w obszerniejszej pracy o Beniowskim. Zaznaczymy tylko, że w czasie pobytu Beniowskiego na Formozie, przychodzi mu na myśl założenie tutaj osady pod zwierzchnictwem któregośkolwiek z mocarstw, w pierwszym rzędzie europejskich. Na podstawie specjalnej umowy, mocarstwo takie dostarczyłoby Beniowskiemu nie tylko potrzebnych środków finansowych i rąk roboczych, ale udzieliłoby mu również szeregu różnego rodzaju uprawnień (prawo utrzymywania stosunków handlowych z metropolją, zaciągania rekruta i t. p.).

Po pięciomiesięcznym odpoczynku na wyspie Makao i po sprzedaniu tu okrętu „Św. Piotr i Paweł”, Beniowski z towarzyszymi podróży udaje się na francuskich okrętach „Dauphin” i „Laverdi” do Francji. Tu przedstawia rządowi swój plan założenia osady na Formozie. W odpowiedzi na to, rząd poleca Beniowskiemu założyć podobną osadę na Madagaskarze. Jako kolonizator tej wyspy, Beniowski wykazuje podobno niepospolity talent organizacyjny. Swojem obejściem się z tubylcami zjednywa ich dla swych planów. Wkońcu naczelnicy trzech najsilniejszych plemion obwołują go ampansakabą, czyli najwyższym władcą wyspy.

Nie wiadomo, jaką kolejną potoczyłyby się sprawy osady w rękach Beniowskiego, gdyby nie konflikt mię-

dzy nim, a rządcą Ile de France. Konflikt ten rozwija się konsekwentnie od chwili zwrócenia się Beniowskiego do zarządu tej wyspy w sprawie wysłania na Madagaskar obiecanych przez rząd francuski: żywności i środków finansowych oraz sił roboczych dla przyszłej osady. Żądania Beniowskiego „nie mogły być wówczas spełnione”, ponieważ rządcą wyspy Ile de France, nie mając „specjalnych” instrukcyj od rządu wersalskiego, nie mógł wziąć pod uwagę „jakiegoś” listu ministra, nieznanego miejscowych warunków. W ten sposób rządcą Ile de France, zastaniając się względami formalnymi, dał zaraz odczuć swoją niechęć dla zamiarów Beniowskiego, w którym nie bez podstawy upatrywał swego groźnego współzawodnika w walce o znaczenie i wpływy w polityce kolonialnej. Beniowski, przyjmując tytuł ampansakab'y, tem samem przestał się uważać za wysłannika francuskiego rządu; zwrócił się więc do niego z prośbą o dymisję, a do swych wyborców o pozwolenie wyjazdu do Francji, w celu przedstawienia tam stanu osady i jej potrzeb. Datą tego wyjazdu (14 grudnia 1776 r.) kończy się pamiętnik.

Lata 1776 — 1786 najmniej są dotychczas opracowane. W okresie 1777-83 Beniowski jest w Ameryce, potem w Anglii, skąd na okręcie „Robert i Anna” przybywa 8 lipca 1784 r. do Baltimore, wioząc z sobą różne towary dla Madagaskaru, aby, korzystając z przyjaznych niegdyś stosunków z tubylcami założyć faktorję w porcie Św. Augustyna. Ale już wykonanie tego planu nie udaje się Beniowskiemu. Dawni jego wielbiciele, przekupieni przez Francuzów z Ile de France, zdradzają go. Zostaje przy nim tylko garść sprzymierzeńców, przy których pomocy były rządcą „zdobywa” Madagaskar. Na wieść o tem zarząd Ile de France wysyła oddział wojska, o czem uprzedzony Beniowski każe usypać redutę i uzbroić ją dwiema armatami. Ale za pierwszym daniem ognia ze strony Francuzów, śmiertelnie ranny pada 23 maja 1786 r.

Jeżeli kiedy będą ogłoszone sprawozdania Beniowskiego z czasu jego pobytu na Madagaskarze, — niejedyn ważny szczegół z czasów jego rządów na tej wyspie zyska na źródłowym oświetleniu. STEFAN BRUNNE

KRYZYS LUDNOŚCIOWY I POLITYKA EMIGRACYJNO-KOLONIZACYJNA JAPONI

Kraina „Wschodzącego Słońca”, której rozwój w kierunku europeizacji, dokonany w niezwykle szybkim tempie, zdumiewa w jednakowej mierze narody „starej Europy” i „młodej Ameryki” — znajduje się od ukończenia wojny światowej w niezwykle trudnej sytuacji gospodarczej. Sytuacja ta jest tem groźniejsza, że wszelkie dotychczasowe wysiłki, mające zapobiec wzrostowi nasilenia jej

ostrości nie doprowadziły do pozytywnych, poważnych rezultatów.

Jednym z problemów istotnych, nad których rozwiązaniem Rząd Japoński się głowi jest sprawa niebywale szybkiego przyrostu ludności. Charakterystyczne są cyfry porównawcze: (wedle „Financial and economical Annual of Japan”).

W roku 1920 ludność całej Japonii (z wyjątkiem Kwantungu i Wysp

mandatowych wynosiła 76.988.379; w roku 1925 — 83.458.405. Przyrost w okresie 5 lat 6.470.026.

Przyrost naturalny jest więc ogromny, a cyfry, charakteryzujące go w latach ostatnich, są następujące:

	1924	1925	1926
Ilość	743.574	875.385	943.671
na 1000	12,6	14,65	15,59

Jak widzimy więc przyrost ten ma charakter wzrastający stale. Przecięt-

na cyfra za lata ostatnie wynosi około miliona. Jeśli się zważy, że gęstość zaludnienia rdzennej Japonji w stosunku do terytorjum o charakterze gospodarczym wynosi 193 osoby, w stosunku zaś do przestrzeni, znajdującej się pod kulturą rolną — 969 osób, to ostrość omawianego problemu wystąpi z całą jaskrawością. Jeśli dodamy do tego, że Japonja jest uboga w surowce, zarówno kopalniane, jak i przemysłowe, dojdziemy do wniosku, że nie jest ona już w chwili obecnej w stanie ani zatrudnić, ani wyżywić swych obywateli. Objawami tego stanu jest wzrastająca stale pauperyzacja ludności, i przenoszenie się ludności rolniczej do miast. To ostatnie jednak przesuwanie się ludności z sfer rolniczych do robotniczych, mimo wielkiego rozwoju przemysłu problemu nie rozwiązuje, albowiem zarobki są niskie wobec ogromnej podaży rąk roboczych.

Od chwili zakończenia się wojny światowej bierny bilans handlowy, przynoszący Japonji przeciętnie rocznie około 300 milionów yen deficytu (około 150.000.000 dolarów amerykańskich), musi rząd stale pokrywać przyciskaniem śruby podatkowej, co naturalnie, traktowane na dłuższy okres, przyczynia się także do zubożenia ludności.

Wszystkim tym kłopotom gospodarczym sfery rządowe wiele poświęcają trosk. I tak, chcąc dać ludności zatrudnienie, rozbudowuje się stale flotę handlową, która skierowana na Pacyfik i Ocean Indyjski zdobywa sobie poważne sumy dochodowe, rozbudowuje się i przebudowuje linie kolejowe, eksploatuje naftę z jej ubogich pokładów na Sachalinie. Mimo to problem ten w tej formie rozwiązać się nie da.

Wobec tego palącą kwestją staje się sprawa kolonizacji ślabiej zaludnionych okręgów cesarstwa Japońskiego, a obok tego sprawa emigracji zagranicznej. Mając na uwadze powyższe problemy, rząd japoński w roku 1926 utworzył przy Gabinetnie Ministrów organ t. zw. „Population and Food Inquiry Commission”, któremu powierzone zostało zbadanie tych wszystkich możliwości ekonomicznych, które przyczyniłyby się do rozwiązania problemu ludnościowego.

Pierwsze posiedzenie tej Komisji, które odbyło się w lipcu 1927 roku, zakresiło następujący program badań: 1) zagadnienie emigracji i migracji, 2) polityka kolonialna i unifikacja administracji kolonij, 3) jak najszerze uprzemysłowienie kraju i stworzenie podstawowych gałęzi przetwórczych. Naturalnie nie jest to postawieniem żadnych nowych zagadnień, przeciwnie jest tylko skryształizowaniem programu ludnościowego rządu, programu, datującego się już od roku 1918.

W polityce kolonizacyjnej na plan pierwszy wybija się zagadnienie wyspy Hokkaido. Wyspa ta, zajmująca

przestrzeń 88.278 km², czyli w stosunku do całości terytorjum Japonji 13%, posiada zaludnienie w ilości 28 osób na kilometr kwadratowy. Przedstawia więc ona duże możliwości dla ekspansji ludnościowej wysp centralnych Japonji. W roku 1927 został zatwierdzony przez parlament preliminarz w wysokości 957 milj. jen (około 500 milj. dolarów). Suma ta ma być w koresie 20-lecia inwestowana na rozbudowę gospodarczą Hokkaido. Na rok budżetowy 1927/28 przewidziano na ten cel sumę 11.907.801 yen (około 6 milj. dolarów). Plan, wedle którego rozbudowa ta ma następować, obejmuje sprawy rozszerzania przestrzeni obszaru ziemi, podniesienia kultury leśnej, rozwój przemysłu rybnego (Hokkaido była i jest do chwili obecnej bazą rybołówstwa japońskiego, operującego przy wybrzeżach Syberji) i hodowli bydła, rozszerzenia sieci kolejowej i elektryfikacji kraju, regulacji rzek, ulepszenia głównego portu Hakodate i budowy nowych portów.

Postępy w rozwoju gospodarczym Hokkaido postępują jednak opornie. Główny powód tego stanowi klimat tejże wyspy, który jest znacznie ostrzejszy od klimatu Japonji właściwej. Pobudowane przez pierwszych kolonistów papierowe domki naturalnie nie zabezpieczyły ich przed zimami mrozami, dochodzącymi nieraz do 20°. Obecnie wprawdzie na Hokkaido buduje się już domy z cegieł, zaopatrzone w piece, ale Japończycy z wysp Centralnych bardzo niechętnie przenoszą się na Hokkaido, a co gorsza, że nawet po krótkim tamże pobycie powracają do miejsc, które opuścili w nadziei uzyskania lepszych warunków bytu. Mimo, że rząd rozdaje kolonistom zadarmo spore działki ziemi na Hokaido, nie wydaje się, by ta kolonizacja rozwiązała w większej mierze problem ludnościowo-emigracyjny. Wspomniane warunki klimatyczne nie sprzyjają kulturze ryżu na jej obszarze, tak, że sprawę uprawy ryżu rząd zamierza rozwiązać na innej drodze, a mianowicie przez irygację Korei.

Plan irygacyjny tego kraju, będącego, jak wiadomo, we władaniu Japonji, ma objąć około 13½ km. kwadratowych i ma być zrealizowany w okresie lat piętnastu. Koszty preliminowane są do sumy 304 milj. jen (150 milj. dolarów) i mają być pokryte częściowo przez rząd. Na rok budżetowy 1927/28 przeznaczono naprzykład 19.000.000 jen na ten cel. Jeżeli istotnie plan ten się powiodł, Japonja na długi okres czasu w dziale ryżu stałaby się samowystarczalna. Ale trudności są duże. Stanowisko tubylczej ludności koreańskiej względem napływowej ludności japońskiej nie jest zbyt przychylna, a zresztą największy procent przybyszów japońskich zajmuje się handlem i przemysłem, znacznie mniej troszcząc się o rozwój rolnictwa. Mimo usilnych starań rządowych ilość Japończyków

w Korei w roku 1927 wynosiła zaledwie 400.000 osób.

Obok tych dwóch głównych terenów kolonizacyjnych pod uwagę bierze rząd jeszcze wyspę Formozę, wyspę Karafuto i pas wyłączeniowy kolei południowo - mandżurskiej. Obszary te jednak słabo także poddają się wpływowi kolonizacyjnym i częste są bardzo ruchy reemigracyjne.

Jeżeli chodzi o emigrację Japończyków zagranicę, to zaznaczyć trzeba, że początki jej datują się jeszcze z drugiej połowy XIX wieku, kiedy to zainteresowanie emigrantów stanowiły głównie wyspy Sandwich (Hawaii). Jednakowoż od czasu zajęcia wysp Hawajskich przez Stany Zjednoczone (1897 r.) emigracja ta napotyka na trudności. Stany Zjednoczone w ogólności nieprzychylnie są usposobione dla ruchu emigracyjnego japońskiego na Pacyfik. Ustawa emigracyjna z 1924 roku uniemożliwiła na większą skalę osiedlenia się Japończyków na terytorjum Stanów. Wobec niechęci i ograniczeń ze strony Kanady i Wysp Filipińskich pozostały dla emigracji jedynie tereny Mórz Południowych¹⁾ i Ameryki Południowej (zwłaszcza głównie Brazylii). Inaczej przedstawia się sprawa opanowywania przez emigrację terenów Mandżurji i Kwantungu. Inaczej nie w tem znaczeniu, iżby na większą skalę następowało osiedlanie się Japończyków na tych terytorjach chińskich, lecz ponieważ w grę wchodzi tutaj momenty natury politycznej. Na terytorjach tych zastrzony jest poważnie problem narodowościowy i nie wydaje się, aby opanowanie gospodarcze tych terytorjów możliwe było bez poważnych zatargów politycznych. Rząd sprawie tych obszarów bardzo wiele również uwagi poświęca, pewne jest jednak, że nacjonalści chińscy niezbyt przychylnie są ustosunkowani do rozwoju ekspansji japońskiej w Chinach. (Dowodem tego np. bojkot towarów japońskich).

W roku 1925 ilość ludności japońskiej, osiedlonej zagranicą, wynosiła zaledwie 625.430 (cyfra znikoma wobec miliona przyrostu naturalnego w ciągu roku). Z tego na Azję przypadło 270.398 osób (w tem Mandżurja 79.178, Kwantung 87.450, Chiny Centralne i Południowe 91.148), na Europę 2.713, na Amerykę Północną 295.641 (w tem St. Zjedn. 135.320, Kalifornia 135.160), na Amerykę Południową 64.191 (w tem Brazylja 49.400), na wyspy mandatowe 7.331, na wyspy Hawaii 125.764, na Australję 2.322.

Uwzględniając wszystkie perspektywy kolonizacyjno - emigracyjne, prawdopodobieństwo przekroczenia w drodze emigracji rocznie cyfry 25—30 tys. osób jest małe. Ponieważ zaś ta cyfra stanowi zaledwie od 2,5% do

¹⁾ Japonja, jak wiadomo, na mocy praw mandatowych ma w swem władaniu archipelagi: Charjański, Marszalski i Karoliński.

3% przyrostu rocznego, problem przeludnienia w dalszym ciągu nie pozostanie rozwiązany. W chwili obecnej trudno jest przewidzieć, jakie nastęstwa dla polityki azjatyckiej pociągnie on za sobą. Modernizacja Chin, która po zwycięstwie rządu nankińskiego postępować będzie zapewne w przyspieszonym tempie, problem ten zaostriży, wobec rozbieżnych interesów gospo-

darczych obu tych mocarstw azjatyckich. Śmiało tylko powiedzieć można, że lata najbliższe gotują szereg ważkich przesunięć w układzie stosunków politycznych na Dalekim Wschodzie, a sprawa przeludnienia Japonii, już obecnie aktualna, a za lat kilka groźna, będzie w tym wypadku jednym z głównych motorów.

Z. PRZYBYŁKIEWICZ

PRZEGLĄD KOLONJALNY

ZAINTERESOWANIA KOLONJALNE NIEMIEC.

Niemcy, mimo, że własnych kolonij narazie nie posiadają, dokładają wszelkich starań, aby wśród społeczeństwa swego popularyzować ideę kolonialną.

W Niemczech powojennych istnieje nadal cały aparat kolonialny, jak związki i zrzeszenia kolonialne tak o charakterze propagandowym, jak i gospodarczym. Akcja kolonialna w Niemczech prowadzona jest intensywnie i zmierza do rewindykowania byłego dominium kolonialnego niemieckiego.

Dla charakterystyki obecnego nastroju kolonialnego społeczeństwa niemieckiego przytoczymy parę znamienitych artykułów fachowych piór niemieckich, które świadczą o wszechstronnym traktowaniu w Niemczech zagadnienie kolonialnego.

Oto np. Dr. Herbert Schmidt w numerze czerwcowym z r. b. miesięcznika „Die Brücke zur Heimat” — w artykule p. t. „Znaczenie gospodarcze portów afrykańskich” — pisze, iż porty Aleksandrija i Kapsztad znajdują się na dwunastym miejscu wśród portów świata. Według zebranych przez autora materiałów — handel niemiecki przez porty Aleksandriji i Kapsztadu wzrasta się z roku na rok. W roku 1927 wyładunek i przeładunek towarów niemieckich w Aleksandriji wyniósł około 40 milionów marek niem. Mówiąc o stałym spadku eksportu angielskiego do Kapsztadu, który jest przecież stolicą Unji Południowo-Afrykańskiej, — a więc dominium Wielkiej Brytanii — autor stwierdza, że w porównaniu z rokiem 1926 — w roku 1927 eksport angielski do portu kapsztadzkiego zmniejszył się o 63.400 funtów szterl., przywóz natomiast towarów niemieckich do tegoż portu wzmógł się np. w pierwszym tylko kwartale 1928 r. o 125.000 marek niemieckich. Niepoślednią dla eksportu towarów niemieckich odgrywa rolę i Port Said, do którego Niemcy wwozły w roku 1927 swych towarów za 14.9 milj. mk. niem.

W tymże samym numerze, tegoż miesięcznika znajdujemy również ciekawy artykuł pióra Dr. Manfreda Sella p. t. „Potęga morska i polityka kolonialna”, który między innymi pisze: „Potęga kolonialna znaczy to samo, co potęga morska. Wszystkie państwa kolonialne świata, jeżeli nie w swojej

postaci, to w dziejach swego założenia i powstania udawniają prawdziwość tego zdania”.

A dalej, mając na myśli kolonie ponemieckie, autor wyraża zdanie: „Odbudowa kolonialna wymaga potęgi morskiej”.

Dwa te znamienne artykuły wskazują, że Niemcy dążą całą siłą woli do zdobycia z powrotem kolonij, widząc w tem przyszłość swego kraju.

KOLEJ BENGUELLA — KATANGA W ANGOLI.

W czerwcu r. b. portugalski minister kolonij p. Robert Williams dokonał otwarcia kolei Benguella-Katanga. Linja ta łączy Angolę z belgijskim Kongo i ma doniosłe znaczenie gospodarcze dla obu kolonij. Wybudowanie tej linii umożliwia znacznie dogodniejsze eksploataowanie kopalń miedzi w Mursionie, które leży w odległości 1.800 kilometrów od Lobito. Uruchomienie tej linii wpłynie również na ożywienie handlu Angoli z Kongo Belgijskim, którego południowa część otrzymuje połączenie kolejowe ze światem.

POŻYCZKA DLA KOLONIJ FRANCUSKICH.

Francuski minister kolonij złożył w Izbie Deputowanych projekt ustawy, upoważniającej poszczególne zarządy kolonialne francuskie do zaciągnięcia pożyczki na ogólną sumę 3.000 milionów franków francuskich. Pożyczka ta ma służyć w pierwszym rzędzie na prace, związane z rozwojem

KURYTYBA PRZED LATY I DZISIAJ.



Miasto Kurytyba ośrodek polskiego wychodźstwa w Paranie w roku 1857.



Plac Tiradentes w Kurytybie dzisiejszej.



Msza św. na pokładzie „Lwowa” w porcie Paranagua w roku 1923.

dróg komunikacyjnych w kolonjach, na rozbudowę tamtejszych portów, na irygację, na instalacje sanitarne, pocztowo-telegraficzne, na budowę szkół i t. p.

Według złożonego projektu — repartycja wspomnianej pożyczki przedstawia się następująco:

Afryka Zachodnia	1.365 milj.
Indochiny	960 „
Madagaskar	600 „
Togo	65 „
Kamerun	10 „

Razem 3.000 milj.

Oczywiście, cała pożyczka ma być pokryta na wewnętrznym rynku finansowym francuskim.

WŁOSKIE DAŻENIA KOLONJALNE.

Włochy od szeregu lat dążą do rozszerzenia swego stanu posiadania na terenach kolonialnych. Trypolis Włochom już dzisiaj nie wystarcza. Jak wiadomo, od dwu już lat toczą się rokowania między rządami włoskim i francuskim nad sprawą zawarcia między obu państwami traktatu o przyjaźni i nieagresji. Przy okazji tych rokowań Włochy wysunęły sprawę udzielenia im przez Francję mandatu nad b. kolonją niemiecką Kamerunem. Francja ze swej strony proponuje Włochom naturalizowanie ich obywateli, zamieszkałych w Tunisie, przez co samo Włosi tunisy zostaliby równouprawnieni z Francuzami. Formę tę uważają jednak Włosi za niewystarczającą i nadal podtrzymują swe żądanie, odnośnie przyznania im przez Francję mandatu nad Kamerunem, czyli, właściwie mówiąc, domagają się całkowitego wycofania się Francuzów z tej kolonii.

Pertraktacje trwają nadal. Rokowania potrwają zapewne czas dłuższy jeszcze.

UDZIAŁ KAPITAŁÓW OBCYCH W KOLONJACH FRANCUSKICH.

Na jednym z ostatnich zebrań Związku Kolonialny Francuski w Paryżu zastanawiał się nad dopuszczeniem do kolonij francuskich kapitałów obcych.

Obecne ustawodawstwo np. w Indochinach określa, że większość kapitałów spółek akcyjnych należeć powinna do obywateli francuskich, a co za tem idzie — zarządy tych towarzystw muszą francuskiemu podlegać kierownictwu. Tego rodzaju przepisy nie istnieją np. w kolonjach innych państw.

Referent sprawy pułkownik Bernard wypowiedział się za dopuszczeniem do kolonij kapitału obcego, widząc w tem dużą korzyść przedewszystkiem dla polityki gospodarczej Francji w jej kolonjach. Jako typ — rozpatrywano wyłącznie Indochiny, które są poważnym producentem kauczuku i gdzie kapitał zagraniczny wzmógłby niewątpliwie produkcję tego artykułu.

STOSUNKI GOSPODARZE FRANCJI Z JEJ KOLONJAMI.

Handel Francji z jej kolonjami wykazuje nader poważne cyfry zarówno

w imporcie francuskim do kolonij, jak i w eksporcie kolonij do metropolji. W roku 1928 metropolja wywoziła swych towarów do własnych kolonij na sumę 6.727.922.000 franków franc., a przywiozła stamtąd różnych towarów na sumę 8.324.517.000 fr.. Obrót Francji z jej kolonjami wynosił więc w roku 1928 przeszło 15 miliardów fr., czyli przeszło pięć miliardów złotych.

CHINCZYCY W KOLONJACH FRANCUSKICH,

Odczuwając brak rąk roboczych w swych kolonjach afrykańskich — Francja przystąpiła ostatnio do werbowania robotników w Chinach Południowych. Sprawą kontraktowania oraz przewozu kulisów chińskich do kolonij francuskich zajęła się kompanja okretowa „Chargeurs Reunis”. Mimo olbrzymiej odległości, gdyż przewóz zakontraktowanych w Chinach robotników trwa 49 do 50 dni, wspomniana kompanja okretowa zdołała już przewieźć do Afryki kilkuset Chińczyków. Pierwszy transport opuścił wybrzeże chińskie 31 maja (z Fort-Bayard) i przybył do Afryki (Port Noire) w dn. 20 lipca r. b. Kulisi kontraktowani są na dwa lata, po których upływie mają być z powrotem odstawieni do Chin, względnie zakontraktowani na dalszy okres. Lekarze francuscy twierdzą, że kulisi znakomicie nadają się do pracy w kolonjach afrykańskich i że są nalezycie odporni na tamtejszy klimat.

KONDOMINIUM NIEMIECKO- HOLENDESKIE?

Według doniesień prasy niemieckiej, w ostatnich czasach miały być prowadzone rozmowy między zainteresowanymi kołami gospodarczymi Holandji i Niemiec w sprawie współpracy kapitału niemieckiego na terenie kolonii holenderskiej na Sumatrze. W pertraktacjach ze strony niemieckiej brać miał udział jeden z czołowych członków Banku Rzeszy Dr. Weiselt w imieniu niemieckich towarzystw kolonialnych. Konferencja miała odbyć się z przedstawicielami kolonialnych organizacyi holenderskich w początkach ubiegłego miesiąca. Rezultatów narazie podobno nie osiągnięto.

DR. JAN ROZWADOWSKI

KRONIKA KOLONJALNA

POWRÓT P. FRANCISZKA ŁYPA.

W dniu 10 sierpnia r. b. powrócił do Warszawy kierownik ekspedycji, wysłanej do Angoli przez Ligę Morską i Rzeczna. Naukowy Instytut Emigracyjny i Polską Stację Badań Tropikalnych — p. Franciszek Łyp.

Jak już pisaliśmy — p. Łyp pozostał w Angoli po wyjeździe pp. Chmielewskiego i Noiszewskiego przez kilka miesięcy. Przez ten okres czasu przeprowadził szereg drobiazgowych badań terenowych, które niewątpliwie przyczynią się znakomicie do oceny Angoli jako terenu ewentualnej emigracji polskiej.

W związku z powrotem ekspedycji angolińskiej wymienione wyżej instytu-

cje, które ekspedycji patronowały, przystąpią w najbliższym czasie do zorganizowania szeregu zebrań sprawozdawczych.

Rezultatem drobiazgowych prac i studjów p. Łypa w Angoli jest obszerna praca, przygotowana już prawie całkowicie do druku która ukaże się zamiast raportu na ośmiu.

Z SEKCJI KOLONJALNEJ L. M. i R. Sekcja kolonialna L. M. i R., która w ciągu sierpnia — jako w okresie feryjnym — zawiesiła swe prace, wznowia z dniem 1 września r. b. swa działalność. Projektowane jest odhycie szeregu wieczorów dyskusyjnych, zorganizowanie kilku odczytów o aktualnych zagadnieniach emigracyjno-kolonjalnych i t. p.

POLSKA WYPRAWA NAUKOWA DO MEKSYKU.

Dn. 11 lipca r. b. wyjechali do Meksyku na kilkotygodniowe badania zoologiczne, wydelegowani przez Państwowe Muzeum Zoologiczne, kustosze tegoż Muzeum, pp.: Dr. Tadeusz Wolski i Dr. Tadeusz Jaczewski. Głównym terenem badań będą położone na wyżynie meksykańskiej jeziora Chapala i Patzcuaro, oraz ich najbliższe okolice, przyczem będzie chodziło przede wszystkim o zebranie jak najbogatszych materiałów tamtejszej fauny wodnej i przybrzeżnej, potrzebnych do opracowania szeregu zagadnień zoogeograficznych i hydrobiologicznych.

Obaj uczestnicy wycieczki prowadzili już w swoim czasie badania terenowe zo-

ologiczne w Ameryce podzwrotnikowej, a mianowicie Dr. Wolski w roku 1926 w Meksyku (w towarzystwie dyr. S. Tenenbauma), a Dr. Jaczewski w latach 1921 — 1924, w południowej Brazylii jako uczestnik trzeciej wyprawy ś. p. T. Chrostowskiego.

KOMISJA POROZUMIEWAWCZA DLA SPRAW EMIGRACYJNYCH I KOLONJALNYCH.

Z inicjatywy Ligi Mocarstwowego Rozwoju Polski pod przewodnictwem dr. Waryńskiego, który na sekretarza powołał p. J. Zagórskiego, odbyło się ostatnio posiedzenie przy współudziale reprezentantów Polskiego T-wa Ekspansji Kolonialnej — dr. Wł. Rogowskiego, Polskie-

go T-wa Stacji Badań Tropikalnych — J. Chmielewskiego, Zw. Pionierów Kolonialnych — dr. Rosińskiego, Naukowego Instytutu Emigracyjnego — red. M. Pankiewicza oraz Ligi Morskiej i Rzecznej — K. Głuchowskiego, którzy postanowili wystąpić do swych zarządów z wnioskiem o przystąpienie do komisji porozumiewawczej dla spraw emigracyjnych i kolonialnych, mającej na celu skonsolidowanie wszystkich wysiłków społecznych w tej dziedzinie pod hasłem Mocarstwowego Rozwoju Polski.

Zebrani postanowili pozatem zaprosić do współpracy radę organizacyjną Polaków z zagranicy oraz spółdzielnię osadniczą „Kolonja Polska”, której prezesem jest senator St. Boguszewski.

UNION DE CINQ CHANTIERS FRANÇAIS DE CONSTRUCTIONS NAVALES ZWIĄZEK PIĘCIU FRANCUSKICH STOCZNI BUDOWY OKRĘTÓW

na morzu Północnem, w Kanale La Manche, na Atlantyku i na morzu Śródziemnem
6 BIS, RUE AUBER, PARIS.

STOCZNIA DE FRANCE W DUNKIERCE, Société des Ateliers et Chantiers de France.

STOCZNIA DE NORMANDIE W ROUEN, Société des Chantier et Ateliers de Saint-Nazaire.

STOCZNIA DE GRAVILLE W HAWRZE, Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée.

STOCZNIA DE LA SEYNE W TULONIE, Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée.

STOCZNIA DE PENHOËT W SAINT-NAZAIRE, Société des Chantier et Ateliers de Saint-Nazaire.

Wszelkie okręty wojenne i statki handlowe, Krążowniki, torpedowce, łodzie podwodne, statki luksusowe, statki-cysterny do nafty, statki parowe i motorowe.

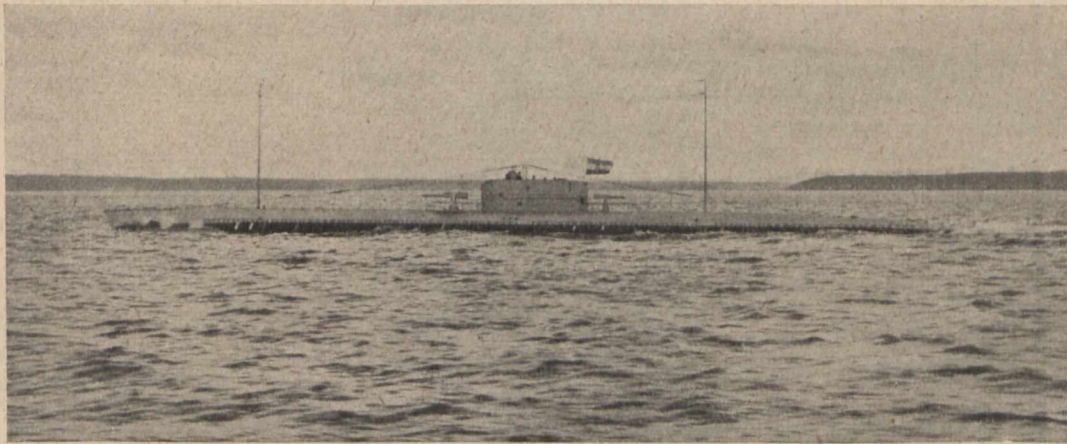
373. VIII-1.

ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

4 RUE DE TÉHÉРАН, P A R I S

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

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH



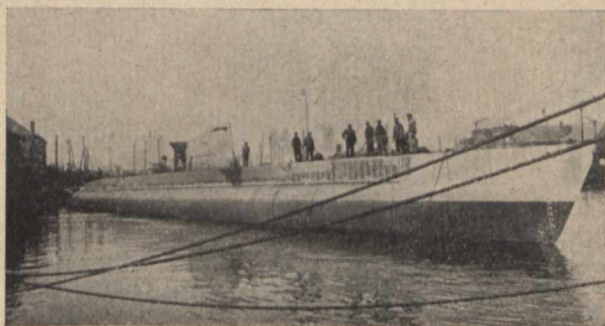
Łódź podwodna „Smeli” dla Marynarki Królestwa S. H. S.

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

BUDOWA MASZYNERJI DLA KONTRTORPEDOWCÓW POLSKICH „WICHER” I „BURZA” ORAZ BUDOWA POLSKIEJ ŁODZI PODWODNEJ „RYS”.

374. VIII-1

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 WYLAWIANIA MIN.

MOTORY DIESLA VICKERS-NORMAND.

374. VIII-I.

Najwygodniejsza droga przewozu towarów — to droga powietrzna.

Towar, wysłany samolotem, w przeciągu kilku godzin przybywa na miejsce przeznaczenia, poczem natychmiast zostaje doręczony adresatowi.

Ułatwione formalności celne.

Informujcie się: w Bydgoszczy, Katowicach, Krakowie, Lwowie, Poznaniu, Warszawie-Gdańsku, Brnie i Wiedniu w biurach P. L. L. „Lot” oraz we wszystkich oddziałach firmy ekspedycyjno-przewozowej S. A. Hartwig.

**RYBNICKA FABRYKA
 MASZYN**



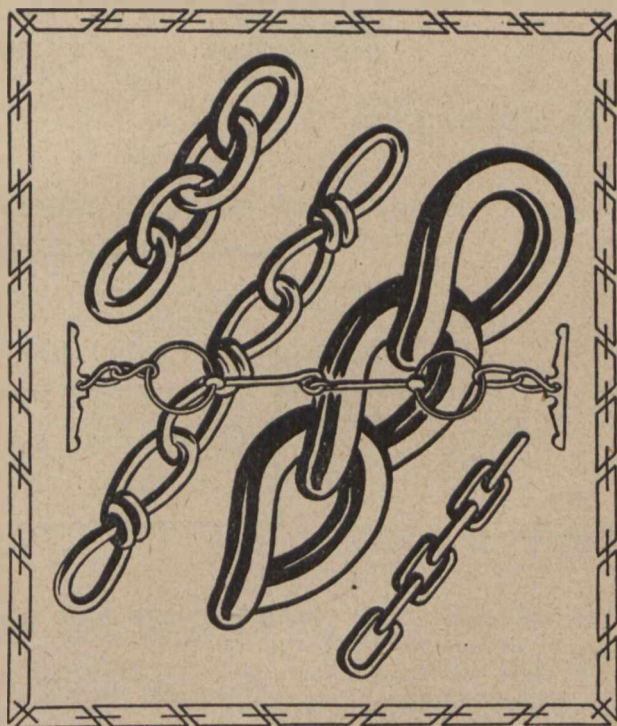
SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ PORĘKĄ
 RYBNIK. G. ŚL.

Maszyny górnicze, kolejki łańcuchowe i linowe, wciągi (lifty) ciężarowe i osobowe. Wagi wagonowe nośności do 100 ton, wagi wozowe nośności do 15 ton.

8389-159-II-VII.

**ZJEDNOCZENIE
 POLSKICH FABRYK ŁAŃCUCHÓW**

SPÓŁKA Z OGR. ODP.



Katowice, Skrytka pocztowa 17.

8402.195-II i IV-VII

Spółka Akcyjna Wyrobów Mechaniki Precyzyjnej
dawn. J. Petravić i S-ka w Wiedniu

Reprezentacja na Polskę

Aktiengesellschaft für Feinmechanik
vorm. J. Petravić & Co., Wien

Repräsentanz für Polen

KATOWICE, UL. KOPERNIKA 12. TEL. 5-73.



Fabrykacja obrabiarek elektrycznych.

Elektryczne uniwersalne wiertarki do wiercenia otworów
w S. M. do 23 mm, w drzewie do 50 mm, przyłą-
czalne do prądu stałego, zmiennego i trójfazowego
(1 faza) ręczne, stołowe, ściennie.

Elektryczne wiertarki do marmuru.

Elektryczne gwintownice.

Elektryczne maszyny z giętkimi wałkami do szlifowania
i polerowania.

Elektryczne wiertarki, posiadające urządzenie, umożliwia-
jące przyłączenie wału giętkiego z prowadzeniem
ręcznym do szlifowania.

Elektryczne szlifierki stołowe.

Elektryczne szlifierki do wiertel spiralnych.

Elektryczne szlifierki do przesuwania na szynie.

Elektryczne szlifierki do przenoszenia ręcznego.

Uniwersalne suportowe maszyny do szlifowania.

Elektryczne maszyny do polerowania.

Fabryka udziela jednorocznej gwarancji.

Generalna reprezentacja na Polskę: Katowice, ul. Kopernika 12. Tel. 5-73.

Zastępstwa: Warszawa, Łódź, Poznań, Kraków, Lwów.

8257.370.VII

POLSKIE KOPALNIE SKARBOWE

NA GÓRNYM ŚLĄSKU

Sp. Dzierżaw.

W KATOWICACH

Sp. Akcyjna

WĘGIEL, KOKS, BRYKIETY

z kopalń: Król, Bielszowice, Knurów

WYDOBYCIE ROCZNE: 3.000.000 TON

Oprócz tego siarczan amonu z koksow-

~ ~ ni w Knurowie, G. Śląsk. ~ ~

KRÓLEWSKA HUTA, G. ŚLĄSK

Rynek 9 do 15. Tel. 636 do 640.

Adr. telegr.: „Skarboferme”.

8253.371.VII

TERMAK

TOWARZYSTWO DLA BUDOWY DRÓG
SMOŁOWYCH
Spółka z ogr. odp.

Telef. 1253 **KATOWICE** Telef. 1253
UL. DAMROTA 10

Ulice
Drogi
Jezdnie
Chodniki
Place targowe
Perony
Rampy
Place tenisowe
Hale fabryczne
i gimnastyczne

budowane zimną metodą ze specjalnych materiałów, posiadają najwyższe zalety trwałości i nieprzepuszczalności, są ciche i wolne od kurzu, a przedewszystkiem tanie.
Na żądanie służymy dokładnym projektem i kosztorysem.

Wykonanie wszelkich robót drogowych

8255.369.VII

Józef Leuschner

PRZEDSIĘBIORSTWA DLA BUDOWLI
PODZIEMNYCH

KATOWICE

UL. ZIELONA 22
TELEFON Nr. 742

Bank - Conto: Darmstädter & Nationalbank
Sp. akc. k. Oddział w Katowicach.

Wykonywanie
wszelkich robót drogowych, kanalizacyjnych
oraz żwirowanie dróg.

Specjalność:
Brukowanie ulic systemem
zalewania.

8259.367.VII

KRAIN i FESSER

KATOWICE

Nr. tel. 3196, 124 i 408
Adres telegr. „Krainfesser”

★

LOKOMOTYWY
POLOWE O SILE 60/75 HP,
DO TORU O ROZPIĘTOŚCI 600 mm,
TYPU „HENSCHEL & SOHN — CASSEL”,
SZYNY WĄSKO I NORMALNO-
TOROWE, WYWROTKI,
TACZKI

★

8256.368.VII



„ŻEGLARZ POLSKI”

TYGODNIK

POŚWIĘCONY SPRAWOM ŻEGLUGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

7-my ROK ISTNIENIA

PODAJE:

NAJNOWSZE WIADOMOŚCI
PORTOWE I ŻEGLUGOWE

STAŁE DZIAŁY:

KRONIKA PORTOWA, PODRÓŻE MORSKIE
I SPORT WODNY. KRONIKA ŚWIATOWA
ŻEGLUGI I BUDOWY OKRĘTÓW.

NAJTAŃSZE PISMO PACHOWE W POLSCE

PRENUMERATA:

Roczna 12 zł., półroczna 6 zł., kwartalna 3 zł.

RAZEM Z „MORZEM”:

(w Administracji „Żeglarka Polskiego” lub „Morza”)

Roczna 20 zł., półroczna 10 zł., kwartalna 5 zł.

ADMINISTRACJA I REDAKCJA:

TCZEW, ul. Strzelecka 5. Konto P. K. O. 170.044

14.—I-XII

GODULLA SPÓŁKA AKCYJNA

CHEBZIE G. ŚL.

Tel.: Królewska Huta 340, 343; Ruda 77; Katowice 193 i 339.

Produkty: *Węgiel, Koks*. Produkty uboczne z węgla
kamiennego: siarczan amonu, smoła,
dziegieć, benzol; *Cegły*.

FIRMA SPRZEDAŻY WĘGLA:

„ROBUR” SP. Z. O. P. KATOWICE, POWSTAŃCÓW 49.

FIRMA SPRZEDAŻY KOKSU I PRODUKTÓW UBOCZNYCH:

„CARBOCHEMIA” KATOWICE, UL. POWSTAŃCÓW 5.

SPRZEDAŻ CEGŁY:

„GODULLA” SP. AKC. CHEBZIE G. ŚL.

8409.356.VI—VII

PRENUMERATA: Rocznie zł. 12.—, półrocznie 6.—, kwartalnie 3.—. Członkowie L. M. i R. otrzymują czasopismo bezpłatnie
PRENUMERATA „Morza” wraz z tygodnikiem „Żeglarz Polski” wynosi zł. 20.— dla Członków L. M. i R. „Żeglarz Polski”
za dopłatą zł. 10.— w stosunku rocznym.

Cena ogłoszeń: 1 strona — 600 zł., 1/2 str. — 300 zł., 1/4 — 150 zł., 1/8 str. — 80 zł. Okładka: IV str. — 800 zł., 1/2 — 400 zł.,
1/4 — 250 zł.; II i III str. — 700 zł., 1/2 — 350 zł., 1/4 — 200 zł.

Konto Administracji w P. K. O. 9747. Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Królewska 9 m. 6, tel. adm. 315-88, red. 533-40.
Przedstawicielstwa: Na Śląsk i Zagłębie Dąbrowskie: Katowice, Plebiscytowa 1. — Na województwo poznańskie: Poznań,
Pl. Stawny 7. L. Hermel. — Na Pomorze i Gdańsk: Gdynia, ul. Portowa, dom PP. Sądziłów, W. Downarowicz. Przy inkasowaniu
należności za prenumeratę przedstawicielstwa pobierają dodatkowo 50 gr. tytułem zwrotu kosztów przesyłki.

Drukowano na papierze nabytym w S. A. W. Bednawski w Warszawie, Moniuszki 2 — tel. 220-22.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF