

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ

Z dodatkiem „PIONIER KOLONIALNY” w teńście.



Pr III 042

299

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



82:629.12](05)



BURZA NA MORZU

FR. SZWOCH

Czy jechałeś już polskim okrętem?

I-a LOTERIA FANTOWA LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

250.000 losów

Co piąty los wygrywa

50.000 fantów wartości przeszło pół mil. złotych

Między innymi rozlosowane będą:

10 samochodów

2 łodzie motorowe

10 łodzi żaglowych

40 łodzi kanadyjskich

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



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

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

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

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

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

Cena losu 3 zł.

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

Losowanie wygranych odbędzie się dnia 22 maja r.b.

UWAGA: Poszukiwani sprzedawcy.



MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 1.

Warszawa, styczeń 1929 r.

Rok VI

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

35 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

CAŁYM FRONTEM

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

A. UZIEMBŁO

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

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PROJEKT ORGANIZACJI NARYBKU (MŁODZIEŻY) LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Za wzór należy wziąć Harcerstwo.

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

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

Tu pragnę poruszyć szczegółowiej zasady organizacji wodnej i osobowej Narybku:

A. Organizacja wodna.

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

Na czele jest instruktor, najmniej „Szczur wodny”.

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

Flotyla jest pod rozkazem najmniej „Wilka morskiego”.

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

Jest ona pod rozkazem kapitana.

Flota jest jednostką turystyczną

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

Flota jest pod rozkazem Komandora.

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

Jest ona pod rozkazem głównego Komandora.

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

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

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

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

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

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

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

B. Organizacja osobowa.

Narybek dzieli się na:

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

2) szczury wodne,

3) wilki morskie.

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

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

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

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

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

TAM, GDZIE POWSTAJE POTĘŻNY PORT POLSKI.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



W roczniku czasopisma niemieckiego „Über Land und Meer” z r. 1884 znajdujemy ten dziś już historyczny dokument. Podpis pod nim głosi: „Z manewrów niemieckiej floty wojennej koło Gdańska. Próba wylądowania p o d G d y n i ą. Rysował Max Scholz”.

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

Odnaki osobiste.

1) *Narybek pływacki*: mundur majtka — kołnierz biały z kotwicami z jednym niebieskim paskiem.

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

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

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

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

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

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

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

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

Wymagania turystyczne: Szczur

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

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

BULOWSKI

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

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



LISTY Z NAD MORZA

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

(Korespondencja własna „Morza”).

Gdynia, w grudniu 1928.

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

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

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

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



Gdynia. Zakładanie kanalizacji i wodociągów.

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

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

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

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

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

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

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

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

„Pepege” otwiera filję i skład eksportowy.

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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



Nowozmontowany w porcie gdyńskim w basenie Marszałka Piłsudskiego dźwиг pływający gdańskiej firmy transportowej „Alltag”.

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

Uruchomienie tej stoczni, prócz korzyści ekonomicznych i gospodarczych,

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

WALDEMAR DOWNAROWICZ

POŁOŻENIE I POTRZEBY WARSTWY ROBOTNICZEJ W GDYNI

Liczba i charakter warstwy robotniczej¹⁾.

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

¹⁾ Rzecz pisana we wrześniu, 1928.

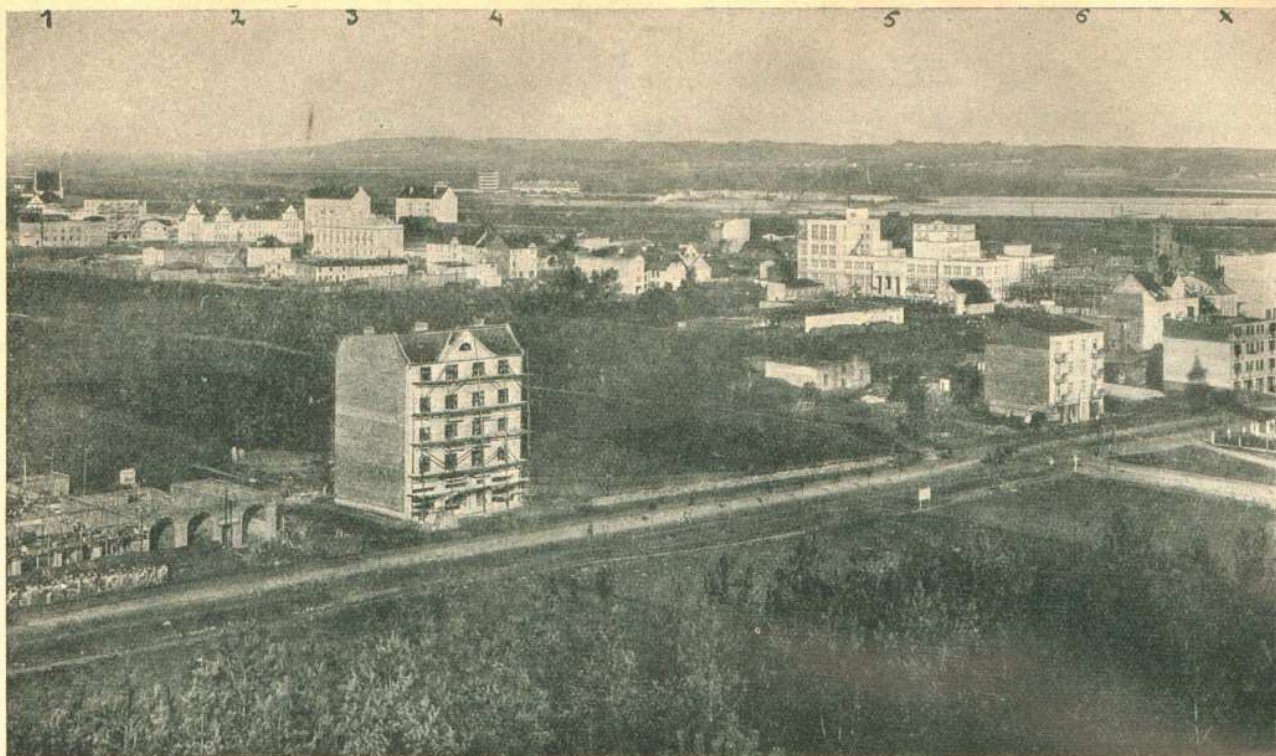
Pozostałe 40% rzeszy robotniczej, to żywioł napływowy z całej Polski, zwabiony wieścią o ogromnych robotach podejmowanych w Gdyni. Żywioł ten, przez sam fakt dalekiej wędrówki po zarobek, dający dowód swej przedsiębiorczości, a więc poniekąd zdolności, ruchliwy, w pewnej części o podkładzie awanturniczym.

Ujęcie w pewne karby odrazu pierwszych kroków, a dalej bytowania robotnika przez organizowanie jego życia, ułatwianie jego pracy, umożliwianie właściwego użytkowania odpoczynku skierowywałoby jego żywotność na właściwe tory.

Sprawa mieszkaniowa.

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

²⁾ Już wykończony.



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

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

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

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

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

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

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

Sprawa żywienia.

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

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

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

Choroby i leczenie.

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

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



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

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



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

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

Co się tyczy kwestji szpitala, to w

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

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

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

Stosunki pracy.

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

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

jący sobie sprawy z całokształtu zagadnień, dotyczących ochrony pracy.

Użycie wolnego czasu od pracy.

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

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

niłoby specjalnie młodocianych od zepsucia.

Nastroje masy.

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

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

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

Praca w przyszłości.

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

MARJA UZIEMBŁO

POWRÓT „LWOWA” Z MORZA CZARNEGO DO GDYNI

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

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

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

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

Komendant „Lwowa”, w asyście ofice-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Reda portu w Stambule.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

¹⁾ Przyrząd do mierzenia szybkości.

przy zwijaniu wielki żagiel (grot), zaś na-
zajutrz po południu, przy dobrym szkwa-
le wyleciał z likliny grot dolny mars ża-
giel, rwąc się na strzępy. Szczątki jego
strzelały przez noc całą na wietrze jakby
kto z pistoletów walił, a my z powodu te-
go marnego kawału płótniska nie mogli-
śmy się przełożyć na drugi hals i sztor-
mować na zachód, a zmuszeni byliśmy
zoboczyć z drogi w prawo i sztormować na
fordewind (mając wiatr z tyłu), prościut-
ko do tak troskliwie omijanej zatoki Bis-
kajskiej.

Ażeby nie lecieć zbyt szybko na skrzy-
dlach wicherzyska, z wielkim nakładem
pracy redukujemy żagle, zostawiając je-
dynie for dolny mars żagiel i jeden trój-
kąt na dziobie. Pomimo to, pędzimy
szybko, początkowo w kierunku Biarritz,
a potem na C. Santander.

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

Na mostku postanowiono działać nie-
zwłocznie, widząc, że „sytuacja wiatro-
wa” nie ulega zmianie.

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

Podczas takich przechyłów statek bie-
rze burtami wodę, a podnosząc się, pędzi
ją po pokładzie, który i tak w kłbowisku
lin i ludzi niesamowicie wygląda. Służba
stała, jak oficerowie, pomocnicy i sterni-
cy, pracując uwiązani, lub z linką w rę-
ku, by podczas tych przechyłów nie być
odrzuconym od miejsca im przeznaczone-
go. Cenniejsze przyrządy, jak kompas,
sondy mocuje się linami specjalnie, by
fala ich nie oderwała od pokładu. Do-
brnąwszy do rubki nawigacyjnej, konsta-
tuje z przykrością skutki igraszek fal z
mapami, sekstansami i locjami. Uczniowie
nawigacyjni z humorem ratują resztki
cennych przyrządów, przestrzegając jeden
drugiego, by „nóg sobie nie zamoczył”
podczas gdy cali byli złani wodą. „Śred-

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

Z wielkim nakładem pracy skonstruo-
wano ogromną dryfkotwę, „arcydzieło” z
bali, żaglowego płótna i niezliczonej ilo-
ści węzłów. Zwinąwszy fordolny mars ża-
giel, z wielkim trudem udało się dryfkot-
wę z rufy wypuścić, hamując w ten spo-
sób szybkość. Pod wieczór, dzięki niestrud-
zonemu zabiegom naszego pierwszego ofi-
cera, wypuszczono jeszcze jedną dryfkot-
wę, mniejszą i szybkość pod samym ta-
kielunkiem i kierunkowym, trójkątnym ża-
głem na dziobie, zmalała do 4 węzłów.
Wywieszono następnie dwie czerwone la-
tarnie, jako sygnał, że nie możemy innym
statkom dawać drogi, gdyż nie odpowia-
damy za ruchy naszego statku.

W tym stanie przeczekano dobę, lecz
ład, którego sąsiedztwo zaczęło teraz po-
ważną budzić obawę, zmusił niedzielę
28.XI a zarazem dzień imienin pierwszego
oficera spędzić bardzo pracowicie. Z
ogromnym wysiłkiem przyszywano żagle
na sztormowym wietrze, wyciągano dryf-
kotwy, wylewano oliwę dla uspokojenia
fali, a wreszcie z dużym ryzykiem, z po-
wodu fali i obawy o stengi¹⁾, dokonano
zwrotu, kładąc się szczęśliwie w bejde-
wind prawego halsu, przy zcichającym
bardzo szybko wietrze.

Wieczorem było po sztormie. Można
było złożyć życzenia imieninowe pierw-
szemu oficerowi panu kapitanowi Tadeu-
szowi Szczygieskiemu, który dzień swoich
imienin w roku 1928 dobrze będzie pamię-
tał.

Teraz znowu oczekiwała nas ciężka pra-
ca. Trzeba doprowadzić szybko statek do
porządku. Roboty zaś z tem nie mało,
gdyż podczas tych potwornych przechy-
łów, martwe przedmioty ożyły, tocząc z
głupią zaciętością „ze sobą” walkę. Prze-
dział cieśli okrętowego wyglądał opłaka-
nie, poprostu jak skład desek, a jest to
dziełem „wojowniczego” warsztatu, który
tłukł się po przedziale. Magazyn prowian-
towy wyglądał jak piwnica, w której wy-
buchł granat²⁾; potrzebne beczki, pola-
mane skrzynie a wszędziebyłskie kartofle i
puszki „urozmaicają” niegdyś sławną z
porządku świątynię naszego magazyniera.
O naszym pomieszczeniu powiem niewiele.
Faktem jest, że po dziś dzień mógłby czy-
telnik znaleźć różne przedmioty codzien-
nego użytku, powbijane nieznana siłą w
różne kąty i szpary, a między kartkami
książek naszej biblioteki ślady śledzi i in-
nych niedoniesionych do talerzy potraw,
podczas tego piekielka w Zatoce Biskaj-
skiej. A że bodajże było to i całe piekło
może poświadczyć radiotelegrafista, któ-
ry całe serje „sosów”³⁾ słyszał jak i wia-
domości o zaginionych okrętach.

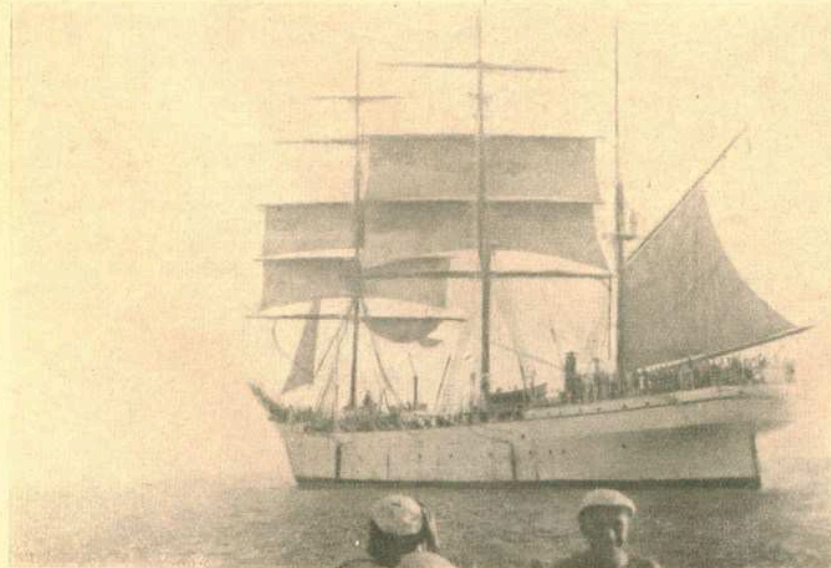
Sztorm odrzucił nas na południowo-
wschód o 200 mil, ażeby znowu wrócić w
strefę wiatrów z południo-zachodu, musi-
my posuwać się na zachód i północo-za-
chód. Robimy przez to wielką pętlę w Za-
toce Biskajskiej, tracąc na tem niespełna
400 mil. „Sytuacja wiatrowa” dla „Lwo-
wa” układa się najniepomyślniej. Upływa
dobry tydzień zanim udało się przełożyć
kurs na Kanał.

Tymczasem, z racji przedłużającej się
podróży, zmniejszono wydawanie wody
słodkiej, do śmiesznie małej ilości zmniej-
szono racje chleba, do którego sypie się
mamalygi³⁾.

¹⁾ Górna część składowa masztu.

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

³⁾ Kasza z kukurydzy.



„Lwów” pod Gibraltarem.

Przyszły wreszcie dobre wiatry, z okropną kanałowo-jesienną pogodą, mgłą, ciekącą olbrzymimi kroplami, typowy a „drizzling rain” od czasu do czasu do czasu nasycił swoją złośliwością wszystkich i wszystkich.

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

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

Krótko, lecz gwałtowna fala szybko i nierównie szarpie „Lwówem” tak, że bardzo ciężkie szafy w naszym pomieszczeniu porwały liny, które były umocowane, rzucając się z burty do burty, niszcząc po drodze wszystko. Jedną z tych szaf, rozbijając się wyrzuca ze siebie całą zawartość, pozabawiając zupełnie lub niszcząc drogocenny i pracowicie zbierany, w północnej podróży, dobytek niefortunnych właścicieli szafy.

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

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

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

koło Elby, przyjmujemy pilota i wschodzimy do rzeki.

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

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

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

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

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

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

Prostu Polska już pachnie. Ba! Nawet już widać! Jak gwiazda błyszczą latarnia w Rozewiu. Już nawet widać latarnię helską...

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



MAGEMAR

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

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

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

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

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

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

MICHAŁ LESZCZYŃSKI

JAK ZATONAŁ STATEK NIEMIECKI „HERRENWYK”?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

NA „NIEMNIE” WZDŁUŻ PÓŁNOCNEGO WYBRZEŻA AFRYKI

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

Na pokładzie s/s „Niemen”.

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

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

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

Bone, 25—26.XI 1928.

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

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

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

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

Poza ogólnymi zaletami Francuzów,



S/s „Niemen”.

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

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

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

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

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

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

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

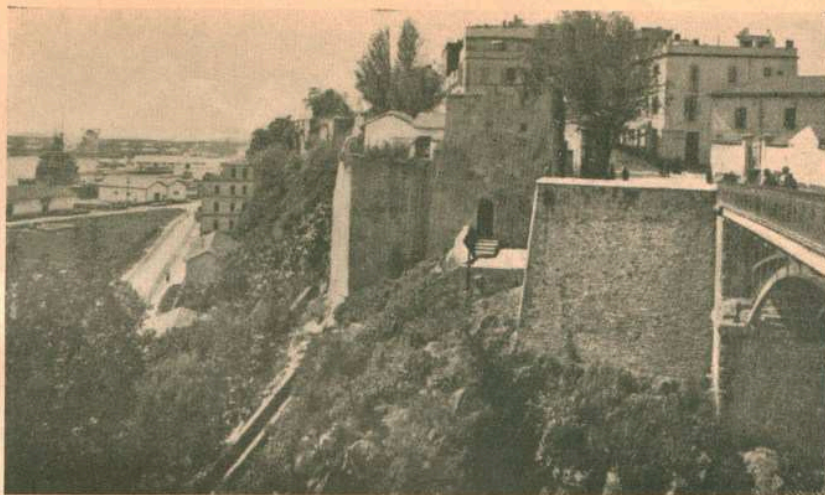
4.000 ton fosforytów naładowano w ciągu 12 godzin. Statek nasz zagłębił się odpowiednio w wodę. Nie będzie już się bujał, jak pusta beczka.

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

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

Pogodne, ciche, prowincjonalne Bône pozostaje za nami.

I znów wśród fal bezkresnych ku no-



Bône — stare forty.

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

27—28.X 1928 r.

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

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

Oran, 28.X—2.XI 1928 r.

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

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

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

29.X 1928 r.

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

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



Widok na zatokę Oranu z fortu Santa Cruz.



Oran. Promenade de Létang.

brunatnem zboczu gliniastem rozsiadł się majestatycznie cały stary Oran. Setki kamiennych, różowawych domków arabskich o płaskich dachach cisną się ku sobie jakby w strachu przed zachłanną zaborczością dumnie rozpostartej dzielnicy europejskiej.

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

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

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



Meczet w Oranie.

nej niepogody utrudniony, spędzamy czas w naszym domu na wodzie w oczekiwaniu lepszych koniunktur atmosferycznych. Wreszcie słońce wyrzało z za brudnych obłoków i trawa grzecznie zezwoliła sobie ładować.

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



Casablanca. Marabut Sidi-Belint'a.

po 5 długich dniach postoju z kursem na Casablankę.

3—6.XI 1928 r.

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

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

drea del Sarto. Tyle szafiru i złota wokoło.

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

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

Radjotelegrafista nasz nawiązuje krótki flirtik z angielską stacją Gibraltaru. Pocyna wymownie mrugać światłelkiem.

— Niemen — Żegluga Polska — Gdy-
nia...

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

— Niemen — Żegluga Polska — Gdy-
nia — powtarzamy z cierpliwością uwo-
dzającej kobiety.

— Niemen — Żegluga Polska — Gdy-
nia — mruga migotne dalekie oko Gi-
braltaru.

— Oran — Casablanca.

— Oran — Casablanca — świetlnym echem oddaje nam Gibraltar.

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

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

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

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



Uliczka arabska w Casablance.



Casablanca. Marabut Sidi-el-Kernan'a.

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

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

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

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



Casablanc. Place de France.

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

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

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

Jeśli chodzi o cywilizację, Francja tu dokonała wiele.

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

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

Oto Marokko.

HALINA BOBIŃSKA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



HISTORIA PEWNEGO KWADRANSU PO ÓSMEJ

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

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

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

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

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

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

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

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

PROTOKÓŁ.

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

Przesłuchano następujące osoby:

1. Marynarz Jarmbuszewski

do osoby:

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

lickiego; do sprawy: Znajdowałem się na dziobie od godz. 19-ej. Przed nastąpieniem mgły widzia-

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

(—) Leopold Jarmuszewski.

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

do osoby:

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

lickiego; do sprawy:

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

światła: choć mgła już była gęsta, przepi-
sowe światła, białe na topie masztu i zie-
lone i czerwone na burtach widziałem zu-
pełnie jasno. Będąc na dziobie, usłyszałem
raz tylko sygnał syreny ze „Lwowa”,
przedtem na zbiorce słyszałem je kilka
razy. Zdążyłem tylko powiedzieć kandy-
datowi Małeckiemu, aby dobrze teraz
uważał na wszelkie odgłosy, gdy wprost
na kursie usłyszałem stuk motoru. Żad-
nych świateł nie było widać, ani też in-
nych dźwięków czy sygnałów nie słysza-
łem. Natychmiast pobiegłem na rufę, aby
zameldować, a marynarz Jarmuszewski
i kandydat Małecki krzyčeli z boku, że
statek idzie. Podbiegając do rufy, sły-
szałem komendę kapitana „stop motory”
i „całą wstecz”, a będąc na rufie widzia-
łem już maszt i żagłę kutra z początku
koło dziobu „Lwowa” z lewej burty, a po-
tem, jak kuter przepłynął wzdłuż lewej
burty ze złamanym tylnym żaglem i zgi-
nął we mgle. Usłyszałem komendę o spu-
szczeniu szalupy i wróciłem na swój po-
sterunek na dziób. Z rozkazu kapitana
posterunek na oku zdałem natychmiast
uczniowi Starballe, a sam przysze-
dłem na rufę. Kiedy kuter oddalał się od
statku już po uporządkowaniu jego po-
kładu, widziałem na nim silne białe świa-
tło na fokmaszcie, przyczem zwróciłem
uwagę, że stuku motoru już słychać nie
było, a światło we mgle jeszcze było wi-
doczne. Po zderzeniu koło kran-belki
na dziobie została część żagla z kutra,
która po przybiciu kutra do „Lwowa” by-
ła nań zwrócona.

(—) Tadeusz Cieślak

3. Kandydat do Szkoły Morskiej w
Tczewie Małecki;

do osoby:

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

do sprawy:

Na wyznaczaniu posterunków w odwa-
chu zostałem przydzielony „na oko”, na
dziób wraz z uczniem Cieślakiem. Kie-
dyśmy weszli na dziób, uczeń Cieślak
rzekł do mnie: „Teraz musisz dobrze sły-
chać, bo mgła wielka, i wzrokiem mało
się zobaczy”. Może przeszła jedna minu-
ta w kompletnej ciszy, gdy usłyszałem,
że mniej więcej na kursie coś niewyraź-
nie „tyka”. Powiedziałem o tem Cieślako-
wi, żeby się przysłuchiwał, i on zaraz po-
ciął o tem meldować na rufę, a ja zacia-
łem krzyczeć, że niebezpieczeństwo przed
nami. Żadnych świateł na przodzie nie
widziałem, żadnych sygnałów, prócz sy-
reny na „Lwowie”, nie słyszałem. Nie
przeszło i kilka może sekund, gdy zau-
ważyłem, że trochę z lewa leci na nas
jakiś statek. W tej chwili nastąpiło
zderzenie i na tym statku powalił się tyl-
ny maszt. Póki ten statek przechodził
wzdłuż naszej lewej burty, mniej więcej
do połowy „Lwowa” słyszałem wyraźnie
stuk jego motoru, ale dalej nie słysza-
łem już tego stuku, gdyż motory na
„Lwowie” również pracowały bardzo gło-
śnie. Jednocześnie słyszałem komendę:
„do szalupy ratunkowej”, „szalupę spu-
szczać”. Po kilku minutach znów usłysza-
łem na dziobie stukanie motoru i jedno-
cześnie sygnały syreny, a po chwili, jak
się okazało, ten sam statek przybił do
naszego. W tym czasie przez starszego
w odwachu ucznia Kosko zostałem z
posterunku zmieniony i zawołany na
rufę, gdzie zdałem przed kapitanem sta-
tku sprawozdanie z tego, co zaszło. Gdy
już zeszedłem z rufy i byłem na szka-
ficy, widziałem, jak kuter odszedł od
„Lwowa”. Wtedy na nim było zapalone

silne białe światło, które przez kilka mi-
nut, po odpłynięciu było jasno widać.

(—) Stanisław Małecki

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

do osoby:

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

do sprawy:

Po zbiorce 3-go odwachu szedłem na
rufę dla objęcia służby nawigacyjnej, idąc
usłyszałem już sygnały naszej syreny;
przy objęciu służby zastałem już bieg
motorów średni i wskazówki telegrafu
maszynowego były na „średni”. Gdy bili
8 szklanek, słyszałem z dziobu meldunek
krzykiem „lampy się palą”. Według obli-
czenia słońce tego dnia i w tej szerokości
musiało mieć swój widoczny zachód o
godz. 8. m. 2 astronom. czasu na zegarze
okrętowym. Po objęciu służby stałem na
bakburtie i patrzałem naprzód. Mgła by-
ła nadzwyczaj gęsta. W kilka minut póź-
niej usłyszałem krzyki z dziobu, których
właściwą treść trudno było zrozumieć.
Kapitan, który stał na górnym mostku i
własnoręcznie dawał sygnały syreną, na-
tychmiast dał rozkaz: „oba motory stop”
i „całą wstecz” i w chwili potem usłysza-
łem trzask i ujrzałem jakiś maszt i żagiel,
przesuwający się tuż przed buksprytem.
Potem widziałem, jak kuter, na pokładzie
którego widziałem paru ludzi, przesunął
się wzdłuż naszej lewej burty i zgiął we
mgle. Żadnych świateł na kutrze nie było.
Potem była komenda „szalupę ratunkową
spuścić”, lecz na wodę zupełnie szalupa
spuszczona nie była, a pozostawała wisieć
przygotowana tuż nad wodą. Po daniu do
motorów rozkazu „całą wstecz” z maszy-
ny telegrafem maszynowym odpowiedzia-
no „prawy motor stop”, lecz kapitan po-
wtórzył rozkaz „całą wstecz” i motor czas
jakiś jeszcze tak pracował, gdy znów da-
no z maszynы znać, że muszą go zatrzy-
mać. Lewy motor dano naprzód, zawróci-
liśmy na kontr-kurs i poszliśmy w kie-
runku, dokąd oddalił się kuter ciągle da-
jąc sygnały syreną. Po kilku minutach
usłyszeliśmy sygnały kutra na rogu i ku-
ter podszedł do naszej sterburty. Kiedy
potem kuter odchodził od nas, miał on
na fokmaszcie silną białą latarnię i dru-
gie białe światło około steru. Światło na
fokmaszcie jeszcze przez długi czas po
odejściu kutra było widoczne.

(—) Jerzy Prokulski

5. Kierownik maszyn inżynier Czar-
necki;

do osoby:

Nazywam się Franciszek Czarnecki,
liczę lat 56, wyznania rzym.-katolickiego;

do sprawy:

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

Po kilku manewrach prawy motor za-
grzał się, i ja osobiście zameldowałem
kapitanowi, że puścić go w ruch ryzykow-
nie, jednak jeszcze raz motor był puszczo-
ny wstecz. Kiedy motory były zatrzyma-
ne natychmiast było przystąpione do zba-
dania przyczyny rozgrzewania się cylin-
drów, okazało się, że pompa chłodząca
nie dostarczała dostatecznej ilości wody
z powodu niezaczyszczenia siatki w rurze
ssącej i niesprawnego działania z tej ra-

cji wentylów. Po kilku godzinach wszyst-
ko było doprowadzone do porządku.

(—) Fr. Czarnecki

Zakończono

Dnia 31 sierpnia 1922 r.

Statek szkolny „Lwów”.

Inżynier (—) S. Ancuta

2-gi oficer st. szk. „Lwów”.

(—) Ziółkowski

kpt. st. szk. „Lwów”.

Lakonicznie te i czysto rzeczowe zezna-
nia świadków służyły jako materiał do-
wodowy winy niemieckiego kapitana z
Hamburga, który szmuglując na swym
statku spirytus do Szwecji zaniedbał za-
sadniczych ostrożności, przez co zarówno
swoją statek i załogę, jak również i innych
mógł narazić na poważne niebezpieczeń-
stwo.

Składając protest morski, kapitan ów
zeznał, że na „Lwowie” nie było prze-
pisanych świateł, ani też nie podawano
sygnałów. Sąd jednak orzekł winę nie-
mieckiego kapitana, powodując się zarów-
no zgodnym zeznaniem świadków jak i
faktem, że jak gdzie, ale na statku szkol-
nym wykluczone jest, by mógł zająć
jakikolwiek uchybienie przepisom o bez-
pieczeństwie.

Kiedy po uzyskaniu od „Lwowa” doraź-
nej pomocy i sporządzeniu o wypadku
protokółu, kapitan T. Ziółkowski dał ten
protokół do podpisu kapitanowi „Herol-
da”, ostatni oświadczył, że... stracił swe
okulary, a nie mogąc wskutek tego zapo-
znać się osobiście z treścią dokumentu —
nie może go podpisać.

Pomogła jednak radykalnie krótka uwa-
ga kpt. Ziółkowskiego na temat, że „jak
kto jest ślepy, to z kapitaństwem jego
koniec”.

S. K.

MORZE, CUDOWNE MORZE.

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

Morze, cudowne morze!

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

Morze, cudowne morze!

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

Morze, cudowne morze!

*tesknilem za tobą wiek cały.
W gwiazd srebrnych porze,
jawiło się niby pragnienie,
jak orzeł biały,
co za lasami — górami
tkał gniazdo — marzenie!...
Przyzywałem Cię zakłęciami
i w prawdy sakrament wierze,
żeś moje na wieki, o morze,
na dół i na niedół —
tak niechaj Bóg mi pomoże.*

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

MIECZYSLAW GURANOWSKI.

MARYNARKA WOJENNA

BLOKADA MORSKA

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

Blokada, będąca przedmiotem naszej
uwagi, ma na celu przerwanie obrotu to-
warowego, pasażerskiego i pocztowego.
Statek, usiłujący przedrzeć się przez stre-
fę działania morskich sił blokujących, u-
lega konfiskacie, a w razie ucieczki —
zatopieniu: sankcje te są środkiem kary
za próbę przerwania blokady i odstrasze-
nia innych amatorów od podobnych prób.
Dążeniem blokady handlowej jest osłabie-
nie gospodarcze przeciwnika przez
wstrzymanie wywozu z jego kraju towa-
rów, które ten sprowadza zza granicy,
spowodowanie braku tych towarów, czę-
sto niezbędnych dla prowadzenia wojny
lub normalnego życia ludności. Jakże zna-
czenie ma dla państw zachowanie zagra-
nicznego obrotu towarowego, mogliśmy
zauważyć w czasie wojny 1914 — 1918 r.

Blokada, jako środek walki, dotyczy
nie tylko stron wojujących, lecz i neutral-
nych, których handel morski w wypadku
blokady ponosi znaczne straty przez
wstrzymanie obrotu handlowego ze stro-
ną blokowaną, — wymaga ścisłego i wy-
rażnego ujęcia w normy prawne, możliwie
mniej krzywdzące neutralnych. Pierwszą
próbę takiego normowania znajdujemy w
ordonansie Stanów Generalnych Provin-
cyj Zjednoczonych, odnoszącej się do blo-
kad portów Flandrii. Ordonans wyraża
nie ustanawia, że blokada, aby być uzna-
ną, ma być rzeczywistą (t. j. winna być
wykonywaną przez dostateczne siły mor-
skie, mogące strzedz skutecznie dostępu
od strony morza do całego obszaru miej-
scowości blokowanej) i powszechnie wia-
domą. Każdy statek ukazujący się w stre-
fie działania sił blokujących, ma ulegć
konfiskacie, o ile zamiar przerwania blo-
kad będzie dowiedziony.

Anglia zawsze wykazywała tendencję
do wyłamywania się z pod powyższych
zasad, które stały się podwaliną prawa o
blokady, i traktowała blokadę w sposób
bardzo korzystny dla strony czynnej. W
dążeniu do blokowania największych
przestrzeni przy najmniejszym wysiłku,
admiralicja angielska poczęła stosować
blokadę kamienną, t. j. zatapianie barek,
naładowanych kamieniami, na nurtach
wejść do portów lub w ujściach spław-
nych rzek; blokadę okrężną, wykonywaną
przez jeden okręt, krążący wzdłuż brze-
gów przeciwnika, — wreszcie blokadę ga-
binetową, zwaną także papierową angiel-
ską lub fikcyjną polegającą jedynie na
ogłoszeniu pewnych miejscowości nad-
morskich lub całego wybrzeża za pozo-
stające pod blokadą, nawet bez prób rze-
czystego strzeżenia wybrzeży. Strach

konfiskaty statków odstraszał jednak
wielu amatorów od podtrzymania komu-
nikacji z miejscowością fikcyjnie bloko-
waną. Wytworzył się stan zupełnie nie-
normalny.

Pierwsza Liga Zbrojna Państw Neutral-
nych wyraziła w swej deklaracji 1780 r.
zasadę, że dla uznania ważności blokady,
koniecznym jest, by wejście do portu blo-
kowanego było strzeżone przez okręty
wojenne, stojące nieruchomo (na kotwicach)
i dostatecznie blisko, by niebezpie-
czeństwo próby wejścia do portu było o-
czywistym. Takie ujęcie sprawy było zbyt
krępującym dla sił blokujących, gdyż nie-
ruchomo stojące statki tracą możliwość
działania w ruchu, im właściwego; ten
sam błąd popełniła Druga Liga Zbrojna
Państw Neutralnych, potwierdzając de-
klarację swojej poprzedniczki. Logiczniej-
szą jest konwencja Anglii i Rosji z r.
1801, określająca, że dla rzeczywistości
blokady jest wymaganiem, by statki pań-
stwa blokującego były postawione nieru-
chomo (na kotwicach) lub krążyły do-
statecznie blisko, powodując jawne nie-
bezpieczeństwo próby wejścia do portu
blokowanego. W myśl tej zasady statki
blokujące mają odpowiadać jednemu z
dwóch powyższych warunków, a nie oby-
dwu łącznie, jak wymagały deklaracje
Pierwszej i Drugiej Lig Zbrojnych Państw
Neutralnych.

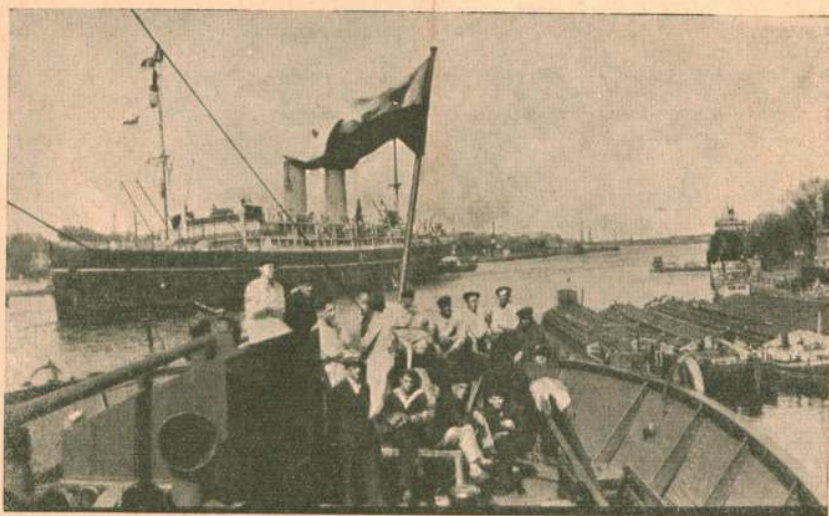
Deklaracja Paryska 1856 r. uznaje blo-
kadę za obowiązującą, jeżeli jest rzeczy-
wistą, t. j. wykonywaną przez dostatecz-
ną siłę morską, by w rzeczywistości nie-
dopuszczać do portu blokowanego statki,
usiłujące przerwać blokadę. Brak ściśle-
szego określenia warunków ważności blo-
kad wywołał różnicę w interpretacji tego
przepisu.

Zakaz blokowania wybrzeży przez usta-
wienie na farwaterach min zakotwiczo-
nych lub rozrzucone min błędnych nie

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

W literaturze prawa międzynarodowe-
go spotykamy dwa kierunki w prawniczym
ujęciu blokady: system francuski, łagod-
niejszy dla neutralnych, lecz mniej odpo-
wiadający życiowym zadaniom blokady,
i angielski — surowszy, bardziej kazu-
istyczny, lecz więcej przystosowany do
praktyki i bardziej celowy.

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



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



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

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

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

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

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

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

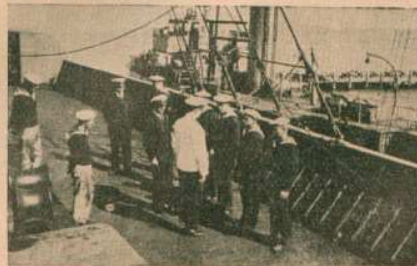
Postanowienia Deklaracji Londyńskiej o blokadzie są następujące:

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

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

Niestety, Deklaracja Londyńska nie przewidywała i nie mogła przewidzieć nowych form blokady, praktykowanych w wojnie 1914—1918 r. Deklaracja, wobec niestosowania się do niej w tej wojnie, przestała obowiązywać. Przed prawnikami powstaje zadanie uzupełnienia tej Deklaracji, uzgadniając w miarę możliwości, trudne zadanie — interesy państw neutralnych z interesami stron wojujących. Szerokie stosowanie blokady i przesładowanie kontrabandy wojennej w rozszerzonej interpretacji tych pojęć prowadzą do bardzo podobnych rezultatów. Do tego tematu jeszcze powrócimy.

HENRYK BROSZKIEWICZ



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

PRZYGODA „ADMIRAŁA”

OPOWIADANIE BULWAROWE

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

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

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

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

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

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

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

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

Sprawa wkrótce się wyjaśniła. Ktoś widział „admirala” w porcie z naszytymi na rękawach aż po łokcie trzema złotymi galonami ogromnej szerokości. Stał, podobno, dumnie podparłszy się pod boki, dla lepszego zaprezentowania swych naszywek, na dziobie trembaki, ładującej deski, cegłę, dachówki, wapno i inne materiały budowlane. A więc był tylko „starszym oficerem” (bo nie było młodszych) trzymasztowego szkunerka „Łabędź”.

„Mohikanie” z pewną ulgą odetchnęli. Mogli znów w poczuć swą moralną wyższość nie przejmować się niczem na świecie, leniwie wystawiając swe „reumatyzmy” na dobrotnie działające promienie słoneczne i napawać się pięknem „rodzimego” bezbrzeżnego żywiołu.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zboczył na schody, wiodące do portu i szybko przeskakując kamienne stopnie, palił mosty za sobą z myślą o nowych podbojach. Odwrót niezawsze jest porażką. Czasem konieczny jest dla nabrania nowych sił do tem skuteczniejszej walki. „Admiral” spojrzał na przeświecające już gdzieś w dali szczyty swego wspaniałego munduru, błyszczące łokcie i specyficznie wypchnięte na kolanach, choć bardzo starannie zaprasowane spodnie. Tak, — w tym mundurze można święcić triumfy jedynie o zmierzchu. Nagwał potrzebne było orzeźwiające tchnienie pewnej sumy pieniędzy, żeby znów w całej pełni napawać się szczęściem. A co warto jest życie bez uśmiechów szczęścia? Niestety nie urodził się synem bankiera; marny los nie dał mu renty — przeciwnie poskapił bardzo dóbr doczesnych.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Łódź podwodna!

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

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

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

rzeliśmy parę nikłych płomyków w olinowaniu.

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

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

— Boże, zmiłuj się! — — — — —

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

Sic transit gloria mundi!

Tak przemija sława świata!

TADEUSZ SZCZYGIELSKI.

Z WĘDRÓWEK „WITEZIA”

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

Red.

WYCIĄG Z DZIENNIKA OKRĘTOWEGO JACHTU „WITEŻ”

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

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

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

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

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

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

Dn. 29/VII zmiana kursu na N W, log 232, mgła, widoczność 100 mtr., do godz. 7, bez zmian. Widoczność zwiększyła się. Godz. 7, zauważono latarnię, lawirowanie celem rozpoznania. Godz. 8, stwierdzono, że jest to „Utklipan”. Godz. 9.40, kurs S S W, wiatr S W, log 257, barometr 75.3, morze 1. Godz. 14, zmiana kursu na W t N, zachmurzenie. Godz. 15, kurs W t S, log 275, wiatr S W t W. Godz. 18, w kierunku N N W, ukazała się wyspa Hanö. Kurs W t S 1/2 S, log 275, wiatr S W t S, siła 4, fala 4. Godz. 21.50, ukazała się latarnia Lagersholm. Godz. 22.15, kurs W, log 308 1/2, wiatr S W, st. 4, fala 4, barometr 75.6.

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

Godz. 24, bez zmian.

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

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

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

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

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

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

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

O¹/₂ S. Wiatr O. 2, morze 3, barometr 75,9. Godz. 16,25, kurs N O, log 22, wiatr 2, morze 3, barometr 76,0. Godz. 18, kurs S O. log 27, reszta — bez zmian. Godz. 19, kurs S O. cisza. Godz. 19,45, wiatr O N O. Godz. 22,50, silny szkwał N O. Zarefowano żagiel. Godz. 24, kurs S, log 31³/₄, wiatr N O. siła 1, fala 3, barometr 76,1.

Dnia 6/VIII, od godz. 1 do 3 cisza, o godz. 3, kurs O N O, wiatr N, siła 1, morze 1, barometr 76,2, o godz. 4,50, pokazała się latarnia Smyge-Huk. Od godz. 7-ej do godz. 21-ej, żegluga wzdłuż wybrzeża od Trelleborgu do Sandhammeren. Godz. 21, kurs O S O, log 80¹/₂, wiatr S O.

Godz. 24, kurs O²/₃S, log 90³/₄, wiatr S i W. 1.

Dn. 7/VIII, godz. 1, kurs OSO, stan morza 1. Trawers latarni Hammer — Odde. Godz. 4, średnia szybkość jachtu — 8 węzłów. Ukazała się latarnia Christiansö. Godz. 9,45, kurs OSO¹/₂S, log 143, wiatr N W., siła 2. Słonecznie. Godz. 19, kurs tenże, log 206¹/₄, wiatr NW, siła od 6—7, fala 5, barom. 76,0. Niebo pogodne. Słonecznie. Godz. 19,50, kurs zmieniony na S O. Wiatr N W, siła 7. Rumpel uszkodzony. Godz. 20, po dziobie ukazała się latarnia Stilo. Godz. 20,40 ukazała się latarnia Rozewie. Godz. 24, kurs S O log 230, wiatr NW7, fala 6. Widoczność słaba.

Dnia 8/VIII, godz. 2, trawers latarni Rozewie. Żegluga wzdłuż wybrzeży do Helu. O godz. 5,25, ukazała się latarnia Jastarnia. Pochmurno, lekka mgła, barometr 75,9. Godz. 6,30, trawers latarni Hel. Wyjęto log. Godzina 8, lawirowanie pomiędzy Helem a Gdynią. Godz. 12,05, wejście do portu woj. Gdynia. Godz. 12,10, przycumowano się praw burta do kappy 123. Yacht oddano pod opiekę bosmana Y. K. P. Pileckiego. Tegoż dnia, członkowie Y. K. spożyli wspólną kolację pożegnalną u kapitana Horyda.

podpisał kap. jachtu

gen. M. ZARUSKI

NA SZLAKU CYKLONU

OD 12 DO 20 WRZEŚNIA 1928 R.

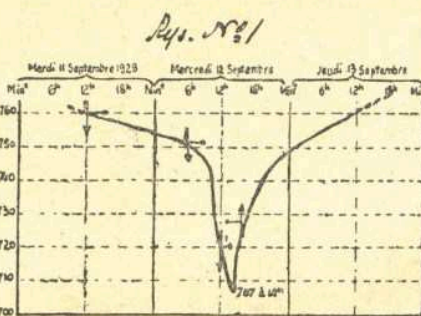
Wiadomości, które nadeszły z Antylli o strasznym spustoszeniu, jakie na Gwadelupie poczynił szalejący tam ostatnio cyklon nie a nie były przesadzone. Kolonja ta poniosła daleko cięższe straty, niż te, które dotknęły Tamatwę; w czasie katastrofy, w marcu 1927 r. Liczba ofiar przewyższa o wiele podaną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

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

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

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

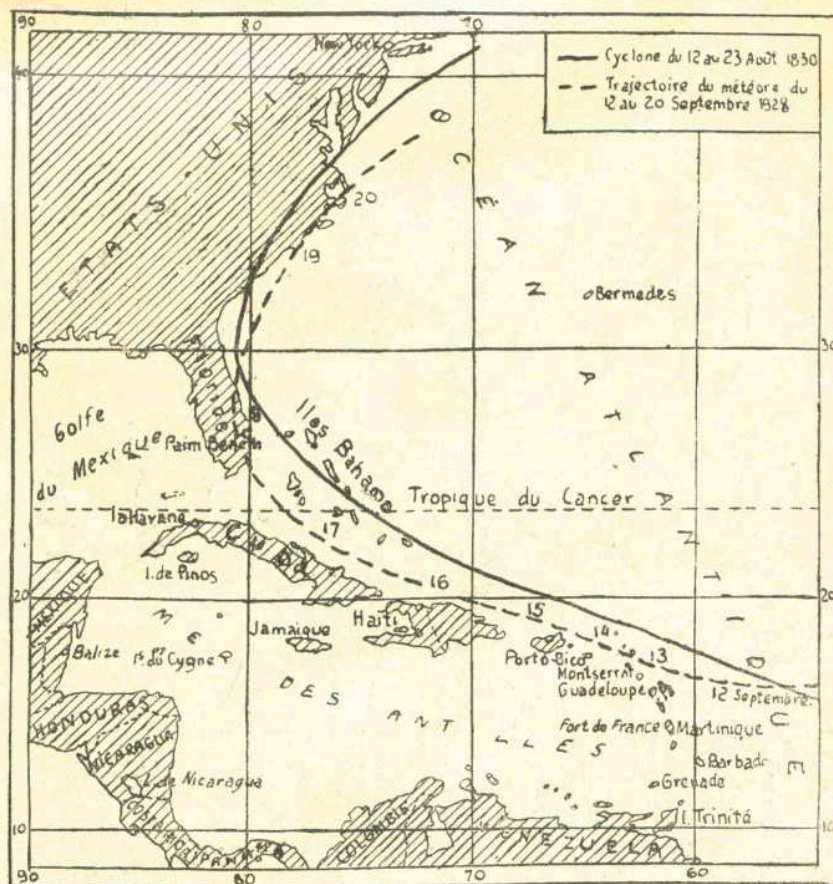
Teraz słychać było tylko straszny huk zrywanych dachów, walących się murów; morze wtargnęło do miasta przez nabrzeże, niszcząc doki i magazyny. Dom, do którego się schroniłem, zaczął się walić i stał się niebezpieczny: dach zrywany był kawał po kawale sufit górnego piętra zwałił się na podłogę z okropnym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



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

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

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



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

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

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

ŻEGLUGA HANDLOWA POMIĘDZY SZWECJĄ A POLSKA

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

NIEZWYKŁY KARAMBOL

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

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

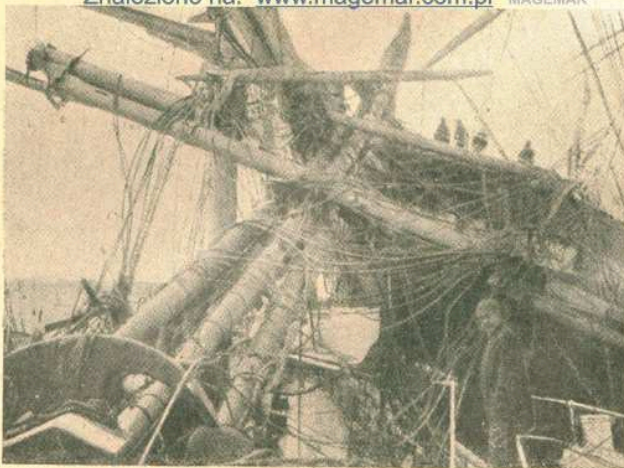
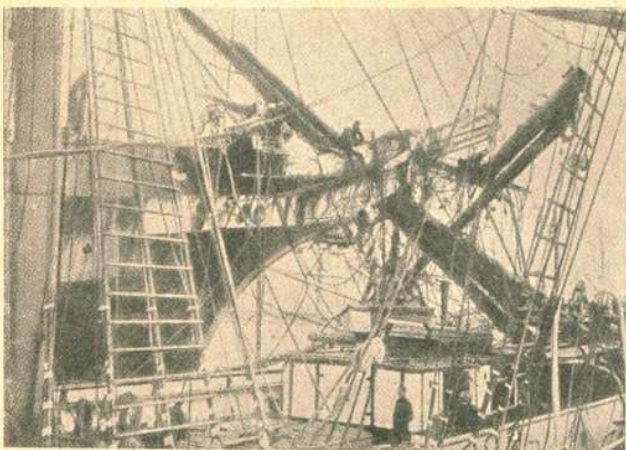
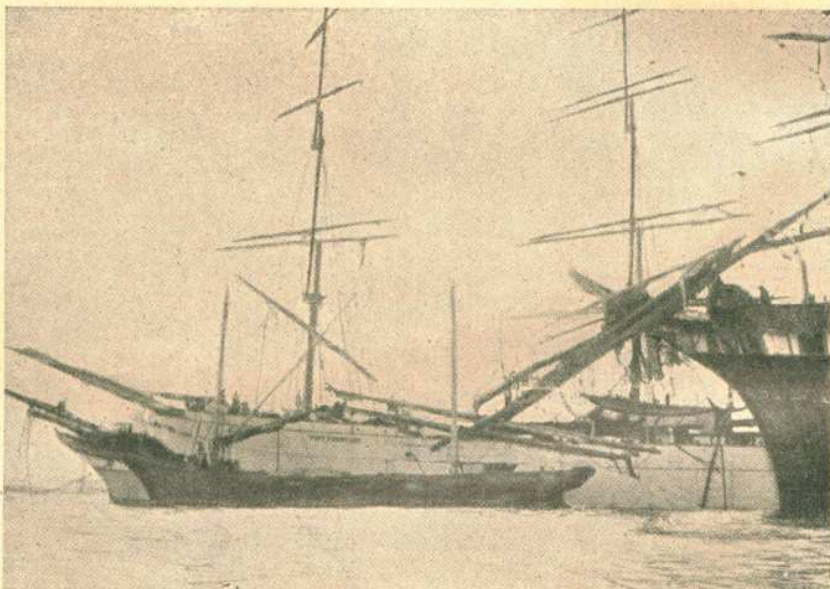
Każdy z nich dąży do wyznaczonej mu przystani lub w morze, czyni to jednak ostrożnie, bez zbytejnego pośpiechu, gdyż sytuacja zmienia się z chwili na chwilę i stale wymaga przystosowania do nowych okoliczności. Chwilowa nieuwaga, o parę sekund spóźniona decyzja, niezaradność załogi, czy wada maszyn —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

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

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

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

S. K.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

KRONIKA

UTWORZENIE MORSKIEGO INSTYTUTU RYBACKIEGO.

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

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

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

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

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

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

STATEK SZKOLNY „ISKRA” WRÓCIŁ DO GDYNI.

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

Z WARSZAWSKIEGO TOWARZYSTWA ŻEGLUGI.

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

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

Z POLSKO-BRYTYJSKIEGO TOWARZYSTWA OKRĘTOWEGO.

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

RUCH PORTOWY GDYNI W LISTOPADZIE.

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

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

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

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

KOŁO HANDLU ZAMORSKIEGO W GDYNI.

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

dzielna sekcja Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

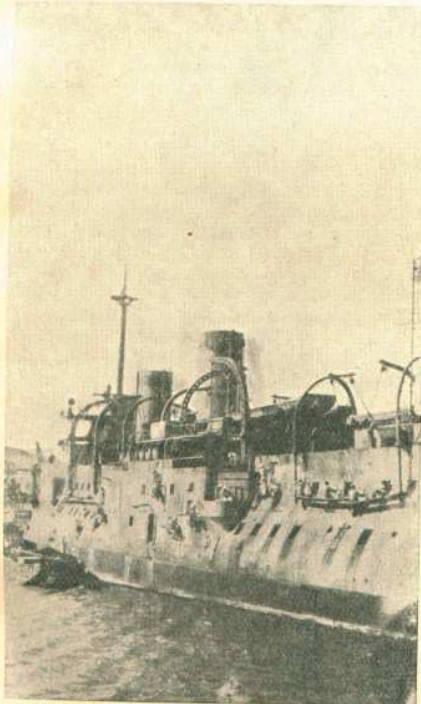
Wybrany został komitet organizacyjny i weryfikacyjny. Do Koła mogą być przyjmowane firmy: żeglugowe, maklerskie, zajmujące się ekspedycją zamorską i handlem zamorskim, oraz wszystkie firmy i osoby, których przyjęcie do Koła przyczyni się może do rozwoju handlu portowego i zamorskiego.

NIEMIECKIE SUBWENCJE DLA DROBNYCH PRZEDSIĘBIORSTW ŻEGLUGOWYCH.

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

WYPADKI MORSKIE W LISTOPADZIE.

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



Z życia naszej marynarki wojennej. Skrobienie burt na krążowniku O. R. P. „Baltyk”.



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

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

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

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

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

PLACE ROBOTNIKÓW PORTOWYCH W GDYNI

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

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

WYWOZ CUKRU PRZEZ GDYNIĘ.

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

WIZYTA P. MINISTRA KWIATKOWSKIEGO W GDYNI.

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

HOTEL DLA ROBOTNIKÓW W GDYNI.

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

Z MARYNARKI WOJENNEJ.

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

Ostatnio spuszczone na wodę w Caen 1.540-tonowy kontrtorpedowiec „Wicher”, który zostanie wykończony na wiosnę r. 1929; drugi okręt tegoż typu wejdzie do linii w jesieni przyszłego roku. W ciągu następnych dwóch lat wejdą do linii podwodne łodzie-stawiacze min o wyporności 980—1250 ton: „Rys”, budowany na stoczni Chantiers de la Loire w Nantes, który wkrótce zostanie spuszczonej na wodę, „Żbik”, budowany w Caen oraz „Wilk”, budowany w Hawrze.

PIERWSZY POLSKI MORSKI JACHT HARCERSKI.

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

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

NOWY PODRĘCZNIK MORSKI.

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

PIERWSZE POLSKIE BADANIA RYBOZNAWCZE NA BAŁTYKU.

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

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

GDYNIA — JAFFA.

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

NOWE NIEMIECKIE OLBRZYMY MORSKIE.

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

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

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

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

LITEWSKA FLOTA HANDLOWA.

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

OD ADMINISTRACJI

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

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

wał rządowi litewskiemu pomoc w budowie litewskiej floty handlowej.

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

PODATEK OD BILETÓW OKRĘTOWYCH.

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

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

OCHRONA ŻYCIA LUDZKIEGO NA MORZU.

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

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

FLOTA GDAŃSKA MALEJE.

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

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

JUGOSŁAWIA TWORZY WŁASNĄ LINIĘ DO AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

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

UPADEK PORTU W SZCZECINIE.

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

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

KSIAŻKI I CZASOPISMA NADEŚLANE.

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

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

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

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

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

KONKURS.

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

- 1) jedno stypendjum im. Izby Handlowej i Przemysłowej we Lwowie w kwocie zł. 1.080.
- 2) jedno stypendjum im. Ks. Andrzejewskiego Lubomirskich w kwocie zł. 900.
- 3) jedno stypendjum im. Lwowskiego Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej w kwocie zł. 1.080.

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

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

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



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

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

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

We Lwowie, dnia 28 listopada 1928.

Za Zarząd:

Prezes:

(—) Dr. Stanisław Niemczycki.

Sekretarz:

(—) Wilhelm Todt.



DZIAŁ OFICJALNY L.M. i RZ.

LIGA I JEJ PRACE W GRUDNIU R. UB.

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

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

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

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

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

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

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

PRACA DLA GDYNI.

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

SCHRONISKO NA WYBRZEŻU.

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

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

LOTERIA.

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

WYCINKI PRASOWE.

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

NOWE ODDZIAŁY.

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

PLYWBA WACHLARZEM WISŁY.

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

Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW.

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

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

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

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

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

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

OBJAZDY.

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

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

WYKAZ WPŁYWÓW

NA BUDOWĘ POMNIKA ZJEDNOCZENIA ZIEM POLSKICH W GDYNI

OD DNIA 20.X DO DNIA 18.XII 1928 R.

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

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Znaleziono na: www.magemar.com.pl 



PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

SEKCIJA ARTYSTYCZNA

BOJOWNICY IDEI, CZY DEZERTERZY?

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

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

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

Niestety tak.

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

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

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

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

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

Nie! I słusznie nie!

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

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

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

Żołnierzy nam potrzeba świadomych swej roli, a nie ciurów.

Czas więc zerwać z dotychczasowymi metodami.

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

Tysiące, setki tysięcy i miliony naszych emigrantów należy zamienić w armię Mocarstwowej Polski.

Chcemy w nich widzieć bojowników sprawy, a nie dezertersów.

K. GLUCHOWSKI

KSIĄŻKA NA CZASIE

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

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

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

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

A my mu odpowiemy: i przyda się na pewno!

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

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

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

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

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

W sześć rozdziałów ujęte są te wspomnienia.

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

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

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

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

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

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

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

stwa. Miał środki cudze i cudze doświadczenie do dyspozycji.

Dlatego dla naszych pionierów książka ta nie będzie zupełna.

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

To pole zostało dla nich.

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

ANDRZEJ ZIEMIECKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



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

O ISTOCIE PRZEDSIĘBIORSTW KOLONIALNYCH

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

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

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

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

Jaka jest istota przedsiębiorstw w ogóle, a przedsiębiorstw kolonialnych specjalnie?

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

Każde przedsiębiorstwo jest gospodarstwem, nie każde jednak gospodar-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Kolonja polska
Muricy w Paranie

XIX wiek reprezentuje poważny przełom ekonomiczny w stosunku do kolonij. Europa zaczyna masowo inwestować kapitały w przedsiębiorstwa, pracujące w kolonjach nie na rynek wyłącznie europejski oraz przedsiębiorstwa, wychodzące poza ramy produkcji towarowej, surowcowej lub też półsurowcowej. I tak widzimy w XIX i XX w. przedsiębiorstwa europejskie kolonialne tekstylne, żelazne, młynarskie i komunikacyjne, nieobliczone w produkcji swej na rynek europejski. Charakterystyczna staje się w XVI w. prywatna ekspansja europejska, bankowa, również na pokrycie głodu towarowego Europy nieobliczona.

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

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

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

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

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

Mówiąc o przedsiębiorstwach kolonialnych, nie od rzeczy będzie zająć

się również i charakterystyką podmiotów tych przedsiębiorstw.

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

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

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

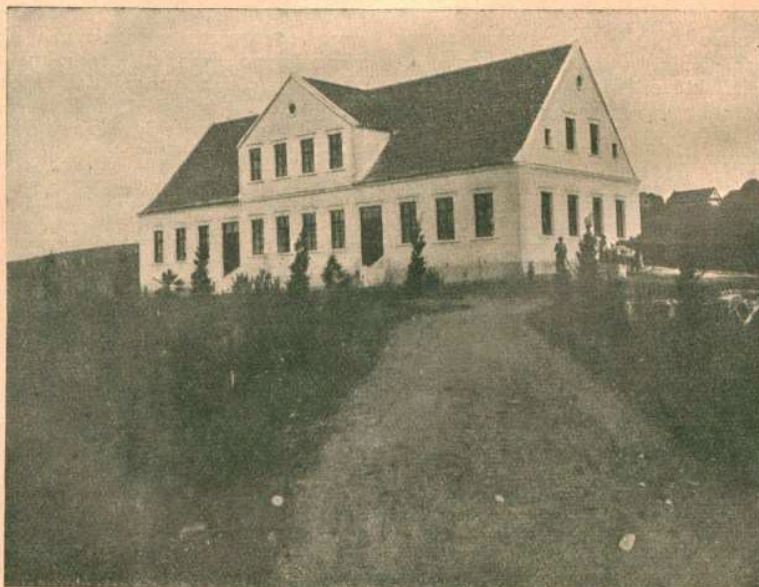
Tak więc widzimy specjalnie silnie zaakcentowany etatyzm w dziedzinie kopalnictwa metali szlachetnych. Ponieważ w pierwszych fazach europejskiej polityki kolonialnej kopalnictwo metali szlachetnych najpoważniejszy swój teren rozwojowy znalazło w po-

OBRAZKI Z ŻYCIA NASZEGO



Szkola polska w Dom Pedro pod Kurytybą.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Szkola Sióstr Miłosierdzia na Thomaz Coelho.

PRZEGLĄD KOLONIALNY

„NIEPOTRZEBNE PROWOKACJE”.

Francuski organ kolonialny „L'Afrique Française” omawia sprawę negocjacji francusko-włoskich, jakie się odbywają w ostatnim czasie pomiędzy rządami obydwu państw na temat położenia prawnego i materialnego obywateli włoskich w Tunisie oraz na temat libijskiej granicy włoskiej. Jak wiadomo, spór między Francją a Włochami z powodu podniesionych powyżej kwestyj powstał już oddawna. Polityka francuska, dążąc do możliwie przedniego zlikwidowania sporu, poszła na ustępstwa w stosunku do Włoch podczas dyskusji przy opracowywaniu statutu dla Tangeru. Francuzom zdawało się, że w ten sposób wszystkie sporne sprawy afrykańskie zostały z Włochami załatwione. Jednak praktyka wykazała zupełnie co innego. Apetyty włoskie idą dalej. Imperjalizm włoski, podsyćany faszystowskimi hasłami, podniósł sprawę najbardziej drażliwą dla interesów francuskich w Afryce — sprawę dostępu do jeziora T Chad. Francja dokładnie zdaje sobie sprawę z groźnych dla jej polityki w Afryce konsekwencji, gdyby Włosi ten dostęp uzyskali.

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

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

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

BRYTYJSKIE METODY NAUCZANIA TUZIEMCÓW W KOLONJACH.

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

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

Ta sama historia powtórzyła się w Afryce.

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

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

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

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

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

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

Jeżeli natomiast chodzi o terytorjalną rekompensatę Włoch za wyrównanie granic libijskich kosztem posiadłości włoskich — to w tym względzie, zdaniem „Giornale d'Italia” został zawarty układ londyński między Włochami z jednej strony, a Francją i Anglią z drugiej, na mocy którego Włochy przystąpiły do wojny po stronie sprzymierzeńców. Na mocy art. 3 tego układu wyżej wymienione mocarstwa zobowiązały się do proporcjonalnego zwiększenia terytoriów włoskich w Afryce w wypadku, gdyby zwiększenie takie na skutek wojny nastąpiło także na rzecz sprzymierzonych. Anglia wypełniła już zobowiązania względem Włoch, przez wyrównanie granicy między Libią a Egiptem, oraz przez odstąpienie Włochom terytoriów Oltre-Giuba o obszarze 90.000 km².

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

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

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

KOSZTY UTRZYMANIA NA GLOBIE ZIEMSKIM.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dr. GUSTAW ZAŁĘCKI

WYCHODŹTWA W BRAZYLJI



Kościół polski na Muricy

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Cerkiew ruska na Prudentópolis.

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

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

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

WARTOŚĆ PRODUKCYJNA KOLONIJ NIE JEST WYKORZYSTANA W CAŁOŚCI.

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

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

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

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

REGLAMENTACJA EMIGRACJI WŁOSKIEJ.

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

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

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

PROJEKTY NIEMIECKIEJ KOLONIZACJI W REPUBLICIE CHILE.

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

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

WŚRÓD NOWYCH KSIĄŻEK.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nach Nordamerika — poradnik dla podróżujących i emigrantów — JOH. DAALFELD. Wydawnictwo Julius Gros, Heidelberg 1928, 176 str. Cena 2,80 RM.

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

DR. JAN ROZWADOWSKI

POJECHALI...

Pojechali...

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

NA PRZEDMIEŚCIU GDYNI (Chylonia)

SPRZEDAJE

Parcele budowlane przemysł.

przy stacji Kolejowej lub głównej szosie

T. BĘDOWSKI — CHYLONIA Tel. 1

171.—I-III.

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

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

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

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

Spotkamy się niedługo — w imię wielkiego dzieła.



A. Z.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

KRONIKA ZWIĄZKU

SEKCJA KOLONJALNA L. M. i R.

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

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

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

PODSEKCJA HIGJENY KOLONJALNEJ.

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

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

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

PIONIERZY KOLONJALNI W POZNANIU.

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

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

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

PODSEKCJA POLITYCZNA.

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

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

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

POLSKIE TOW. EMIGRACYJNE ZA KONCENTRACJĄ WYCHODZTWA.

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

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

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

+ + + IDZMY ZA MORZA! + + +

STOCZNIA GDYŃSKA Sp. Akc.

uruchomiła obecnie
całkowicie urządzoną
największą na wybrzeżu

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Gisernię

na gus, mosiądz, miedź i inne.

Modelarnię i Stolarsnię Mech.

Wykonanie wszelkich robót w zakres tychże wchodzących.

Kuźnię Mechaniczną

Szwejsernię

do wszelkich robót na spawanie i cięcie.

Mechaniczne Warsztaty

zaopatrzone we wszelkie obrabiarki i narzędzia.

Wykonanie wszelkich robót maszynowych, montażowych oraz konstrukcyj żelaznych.

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

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

Przypominamy o odnowieniu prenumery „Morza” na rok 1929.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ADMINISTRACJA

Cognac Martin & Rogée

★
Jamaika Rum

★
Arac de Batavia

709-149-I

IMPORTEUR

Śląska fabryka likierów
i wódek, hurtownia piwa
i win

„UL”

dawniej

Louis Goldstein.

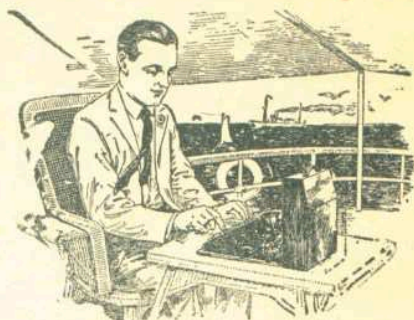
Sp. z o. p.

Wielkie Hajduki, G. Śl.

— Telefon Król. Huta 537.

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

MAŁY REMINGTON



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

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

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

155-XII-IV

Miejska Kasa Oszczędności w Katowicach

ul. Pocztowa № 7. Telefony przez Magistrat № 19 i 44

INSTYTUCJA PUPILARNEJ PEWNOŚCI

Założ. w r. 1877.

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

Dyskontuje weksle, wystawione na dłuższe i krótsze ter-
miny po dogodnej stopie procentowej. **Udziela pożyczek**
na hipoteki na dobrych warunkach. **Od wkładów (depozy-
tów), które przyjmuje, 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 polskie w obrazach Fr. Szwocha”

Albumy, zawierające 16 odbitek prac malarskich
Franciszka Szwocha

do nabycia

w Instytucie Wydawniczym
Ligi Morskiej i Rzecznej

Warszawa, Królewska 9 m. 6.

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

20.IX—XII

POLSKIE TOWARZYSTWO ELEKTRYCZNE

P. T. E.

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

Własne fabryki maszyn elektrycznych.

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

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

8376.157.I.

Goleszowska Fabryka Portland Cementu

Sp. Akc.

GOLESZÓW Śląsk Cieszyński

Nr. telefonu Cieszyn 86.

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

Jako specjalność:

Siccofix — Cement

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



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

858-170-1.

„KOPALNIAK”

HURTOWNIA DRZEWA
KOPALNIANEGO

SP. Z O. O.

KATOWICE

UL. POPRZECZNA 2

TELEFON 372

711.150.—1.

Powiatowa Kasa Oszczędności w Pszczynie, RYNEK

jest Instytucją Pupilarnego Bezpieczeństwa

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

za dziennym wypowiedzeniem	7%
za miesięcznym	8%
za kwartalnym	8 1/2%
za rocznym	9%

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

Otwiera: rachunki bieżące.

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

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

POWIATOWA KASA OSZCZĘDNOŚCI
PSZCZYNA

707-147-XII-L.

NORDIA HAWE

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

p o l e c a

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

Konserwy delikatesowe.

Konserwy konsumowe.

Ryby w galarecie.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl 

Składy i przedstawicielstwa w całej Polsce, a mianowicie:

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

Spożywajcie ryby — najlepszy i najtańszy artykuł spożywczy.

855-156-I.

ELEKTROWNIA BIELSKO — BIAŁA

TELEFONY: 1270—1278



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



857.165.—I.

ALFRED MÜLLER KATOWICE

UL. KOZIELSKA 14.

Telefony: 1427, 1519, 1632.

HURTOWY HANDEL SKÓR.
ZAKUP I SPRZEDAŻ
SUROWYCH SKÓR

8380.164. I.

MAX WEICHMANN

MŁYN KASZY I MAKUCHÓW
OBIERALNIA TATARKI I JAGIEŁ

Hurtowa sprzedaż zboża, maki,
artykułów spożywczych i paszy.

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

TOWARZYSTWO HANDLOWE Sp. z o. o.

„TEHAG”

Katowice, Matejki Nr. 1—3

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

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

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

S P R Z E D A Ż

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

259.168. I-III.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



FABRYKA LIN I DRUTU

dawn. A. Deichsel, Spółka Akcyjna, Sosnowiec.

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

Liny okrętowe, stalowe, wszelkiego rodzaju, liny konopiane.

Liny wydobywalne o splotach okrągłych, trójkątnych i płaskich.

Liny płaskie, pochylniane, wyciągowe, torowe.

Liny nośne o konstrukcji zamkniętej dla kolejek wiszących.

Liny kranowe o konstrukcji kablowej o splotie krzyżowym.

Liny dla przemysłu naftowego.

Liny pługowe, transmisyjne, lotnicze i pociągowe.

Liny cienkie dla lamp łukowych.

Sploty druciane.

Druty żelazne, czarne i ocynkowane.

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

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

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

Druty kolczaste.

Skoble druciane.

Transportery, Gurty.

Liny konopne i łączniki do nich wszelkiego rodzaju.

L i n y o k r ę t o w e .

8378-169-I

WYDAWNICTWA MORSKIE

NAKŁADEM
INSTYTUTU WYDAWNICZEGO
SZKOŁY MORSKIEJ
w TCZEWIE (Pomorze)

WYSZLY:

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

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

albo w Głównej Księgarni Wojskowej (Warszawa, Nowy-Świat 69).
34—IX—XII

Hallo!!

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

Hallo!!

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

poleca następujące książki i broszury:

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

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

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

Przy większych zamówieniach — rabat.

POD POLSKĄ BANDERĄ

okrętami przedsiębiorstwa państwowego

„ŻEGLUGA POLSKA”

wysyłajcie wasze towary i sprowadzajcie wasze surowce z zagranicy.

Wyłącznie ładunki masowe:

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

Flota Przedsiębiorstwa:

1. Statki towarowe: S. S. „Warta” — 4200 ton DW.
S. S. „Wilno”, „Poznań”, „Katowice”, „Toruń”, „Kraków”
po 3000 ton DW. oraz „Niemen” i „Wisła” po 5000 DW.

Parowiec specjalny do przewozu zbiorowych ładunków:
„Tczew” — 1000 ton DW.

2. Statki pasażerskie: S. S. „Gdańsk” i „Gdynia”
po 560 ton oraz „Jadwiga”, „Wanda” i „Hanka”.

W czasie sezonu letniego statki przedsiębiorstwa utrzymują regularną komunikację
pomiędzy

Gdańskiem, Gdynią, Helem i Jastarnią

i chodzą z wycieczkami do portów zagranicznych na Bałtyku.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



GDYNIA, ul. Starowiejska, willa Laguna

Adres telegr.: „Polmorsk”

Telefony: Wydział frachtowy 70. Wydział pasażerski 93.

PRZEDSTAWICIEL W WARSZAWIE:

JAN RAUE

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

Bank Związku Spółek Zarobkowych

Instytucja Centralna: Poznań, Plac Wolności 15.

Oddziały w Kraju:

Warszawa, Jasna 8,
Łódź, Sienkiewicza 24,
Toruń, Szeroka 14,
Kraków, Rynek Główny 19,
Bydgoszcz, Plac Teatralny 4,
Lublin, Krak.-Przedmieście 45,
Radom, Plac 3 Maja,
Piotrków, Plac Kościuszki,

Kielce, Sienkiewicza 54,
Grudziądz, Józefa Wybickiego 11/13
Zbąszyń, Marszałkowska 43,
Katowice, Warszawska 7,
Sosnowiec, 3 Maja 9,
Lwów, Kopernika 4,
Wilno, Mickiewicza 1,
Bielsko, Piłsudskiego 13.

Wolne Miasto Gdańsk:

Holzmarkt 18.

Zagranicą:

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



NOWY YORK Union Bank of the Cooperative Societies. New-York Agency.
953, Third Avenue. New-York.

PARYŻ Banque de l'Union des Sociétés Coopératives. Succursale de Paris
82, rue Saint Lazare. Paris (9-e).

Załatwia wszelkie czynności, wchodzące w zakres bankowości.

Adres telegraficzny w kraju i New-Yorku: „Zarobkowy”, w Paryżu: „Bezeteseb”.

713-173-I

BANK GOSPODARSTWA KRAJOWEGO

ODDZIAŁ W KATOWICACH, RYNEK 9

Załatwia wszelkie czynności, wchodzące
w zakres bankowości.

8382.162.I.

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 — 500 zł., $\frac{1}{2}$ str. — 260 zł., $\frac{1}{4}$ — 140 zł., $\frac{1}{8}$ str. — 80 zł. Okładka: IV str. — 700 zł., $\frac{1}{2}$ — 400 zł.,
 $\frac{1}{4}$ — 250 zł.; II i III str. — 600 zł., $\frac{1}{2}$ — 350 zł., $\frac{1}{4}$ — 200 zł.

Konto Administracji w P. K. O. 9747. Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Królewska 9 m. 6, tel. 315-88
albo Elektoralna 2, tel. 15-63. Redaktor przyjmuje na ul. Królewskiej 9 m. 6 w godz. 1—2 p.p.

Przedstawicielstwa: Na Śląsk i Zagłębie Dąbrowskie: Katowice, Warszawska 27. Konto P. K. O. 303.463. — Na województwo
poznańskie: Poznań, Pl. Stawny 7. L. Hermel. — Na Pomorze i Gdańsk: Gdynia, Gmach Polskiej Agencji Morskiej, 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

Drukarnia Zakł. Wydawn. M. Art. Sp. Akc. w Warszawie, Czerniakowska 225.