

NAKLAD 31.500 EGZ.

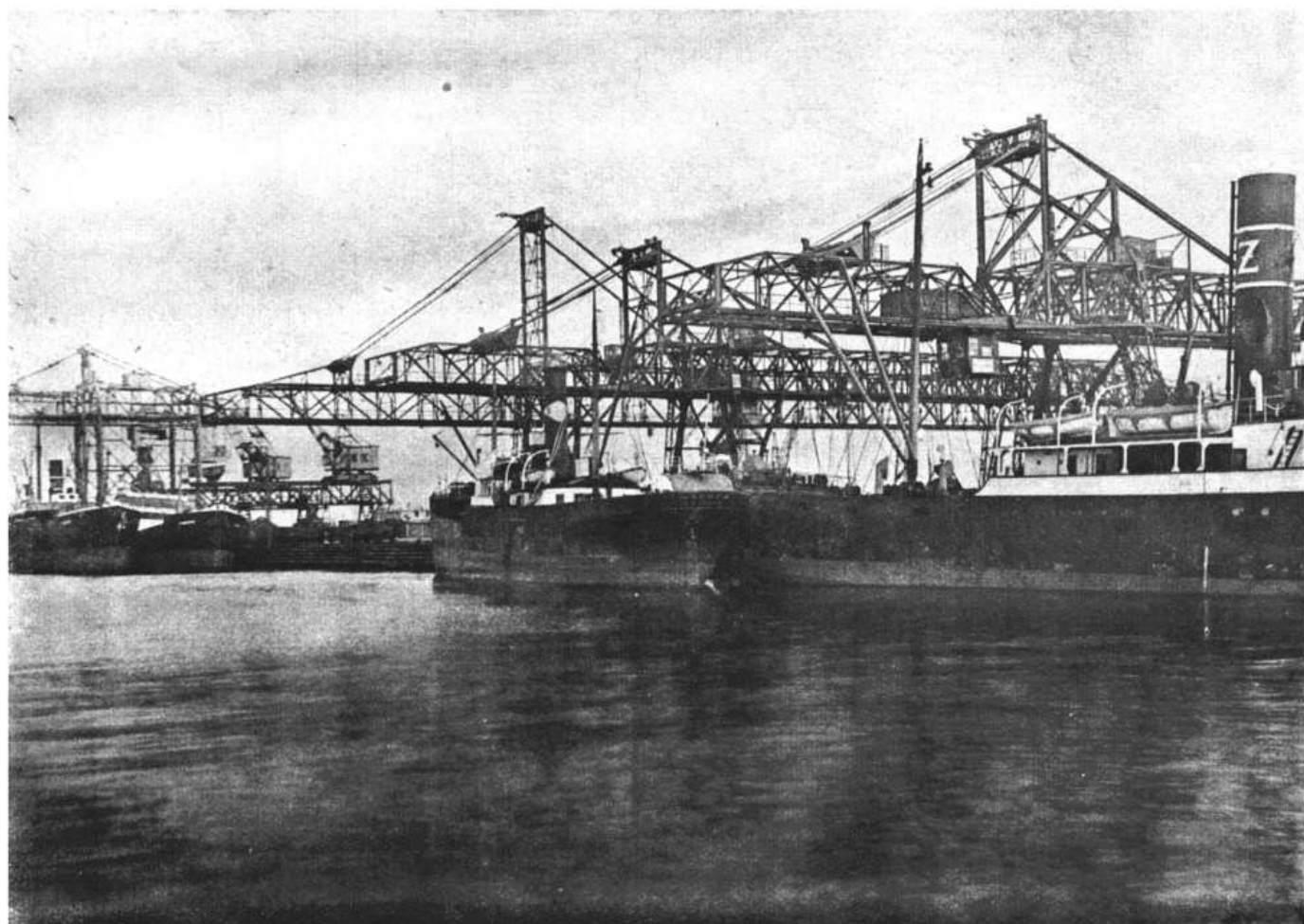
CENA 1.80 ZŁ

MORZE

ORGAN ETGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY” w tekście.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PORT W GDYNI. MOŁO WĘGLOWE Z PODWOJNYM ŁANCUCHEM ŁADUJĄCYCH STATKÓW.

PAŹDZIERNIK-LISTOPAD

1931 r.

ZESZYT 10-11

P.P. „ŻEGLUGA POLSKA“

GDYNIA

adres tel. „POLMORSK“, tel.: 1030, 1031, 1032, 1033

FLOTA PRZEDSIĘBIORSTWA:

s.s. «NIEMEN»	5100 t.DW.	s.s. «KRAKÓW»	3000 t.DW.
„ «WISŁA»	5100 „	„ «KATOWICE»	3000 „
„ «WARTA»	4200 „	„ «TORUŃ»	3000 „
„ «WILNO»	3000 „	„ «CHORZÓW»	1350 „
„ «POZNAN»	3000 „	„ «TCZEW»	1020 „
s.s. «GDYNIA»	585 G.R.T.		
„ «GDAŃSK»	547 „		
„ «WANDA»	270 „		
„ «JADWIGA»	270 „		
„ «HANKA»	91 „		

Przewóz ładunków masowych.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Regularne Linje Bałtyckie

Gdynia-Gdańsk—Tallin—Helsingfors
Gdynia-Gdańsk—Ryga z ew. zachodzeniem do **Libawy**

Odejście statków z Gdyni w sobotę popołudniu.

Linja przyjmuje do przewozu wszelkiego rodzaju towary w dowolnych ilościach oraz pasażerów do Tallinna i Helsinki.

W czasie sezonu letniego P.P. „Żegluga Polska“ utrzymuje szybkobieżniami, salonowemi statkami linje regularne pasażerskie pomiędzy Gdańskiem, Gdynią, Sopotami, Jastarnią, Helem i Orłowem.

MORZE

ORGAN • LIGI • MORSKIEJ • KOLONJALNEJ

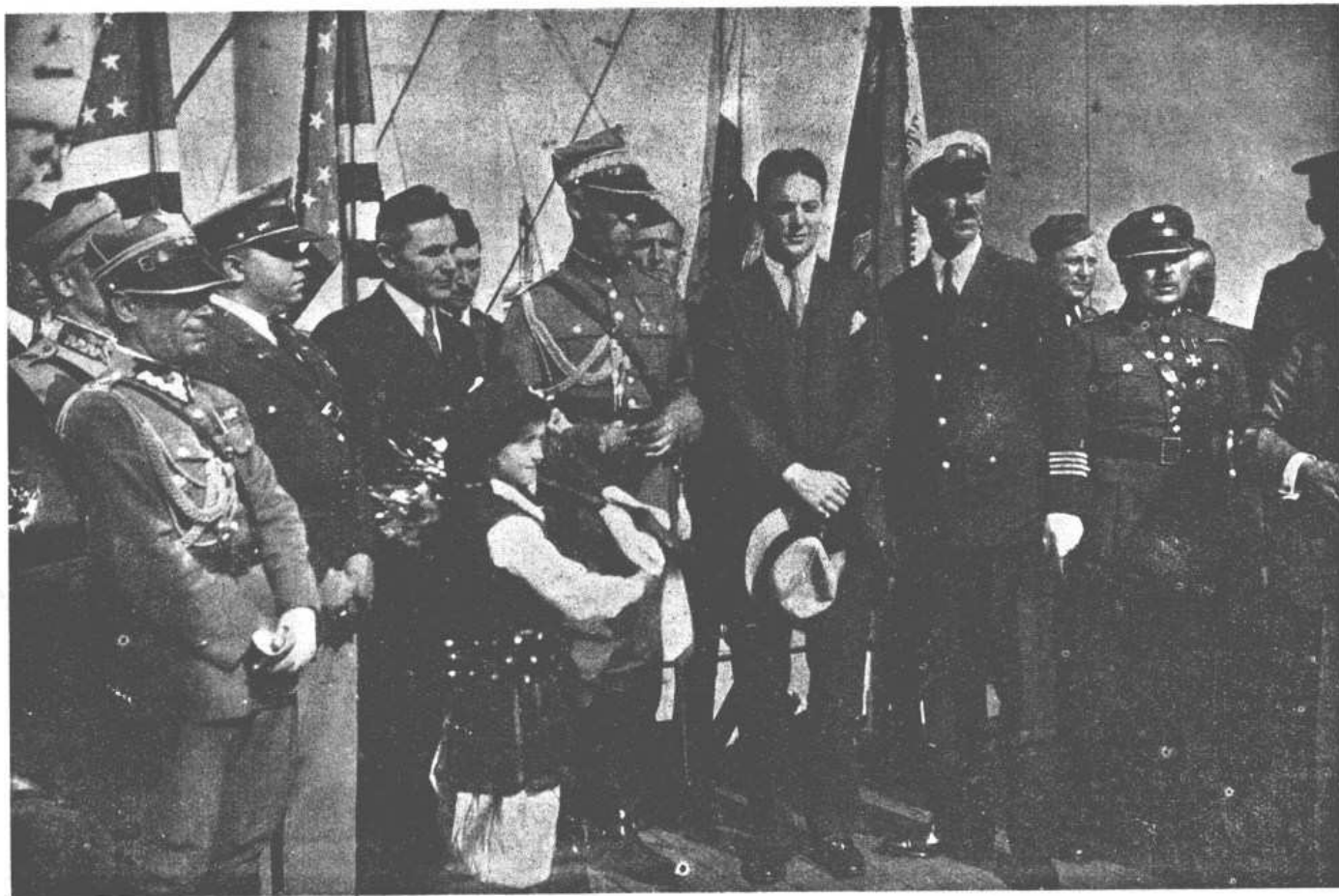
Nr. 10 — 11.

Warszawa, październik — listopad 1931.

Rok VIII.

TREŚĆ NUMERU: 1. Nowy występ p. Treviranusa; 2. Przemysł rybny, a polskie wybrzeże — Grzegorz Piotrowski; 3. Z nad polskiego morza — H. T.; 4. Nowy kierunek we francuskich zbrojeniach morskich — Tadeusz Ehrenberg; 5. Admirał floty papieskiej — Joachim Soltys; 6. „Polonja” do Nordkapu — Jerzy Rawicz; 7. O widoczności na morzu, mgłę i pewnem, ciekawem zjawisku — Władysław Kosianowski, kmdr. por.; 8. Pierwsza tegoroczna podróż szkolna „Daru Pomorza” — III. Jak Polonja nowojorska podejmowała gości ze „starego kraju”? — Tadeusz Meissner; 9. Polowanie na potwory morskie — Radosław Krajewski; 10. Budownictwo okrętowe we Francji — OL. Q.; 11. Szkutnictwo w Polsce — Szkutnik; 12. Ostrowiec Kielecki — Gdynia — Hel — St. Górny; 13. Naokoło przylądka Kap Horn — Holger Drachmann — (Przełożyła z oryginału duńskiego Zofja Gulińska); 14. Kronika; 15. Dział oficjalny L. M. i K. PIONIER KOLONJALNY: 16. O koncentrację poczynąń kolonizacyjnych — Dr. W. Rosiński; 17. Na szerszy świat — R.; 18. Wzdłuż brzegów Patagonji — M. B. Lepecki; 19. Kamerun dzisiejszy — K. Proszyński; 20. Słownik biograficzny podróżników i eksploratorów polskich — Stanisław Zieliński; 21. Z Parany; 22. Przegląd Kolonjalny — F. Łyp; 23. Książki i czasopisma nadesłane.

39 FOTOGRAFIJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Uroczyste powitanie w porcie nowojorskim przez tamtejszą Polonję, władze miejskie i przedstawicieli Legionu Amerykańskiego p. Gen. Dyw. G. Orlicz-Dreszera. Stoją w środku: Gen. G. Orlicz-Dreszer, zastępca Mayor'a miasta New Yorku, kpt. E. Borkowski, komendant statku „Kościuszko” i Dr. Cz. Łukaszewicz.

Znany z antypolskich wystąpień niemiecki minister Treviranus, który ostatnio, w związku z rekonstrukcją gabinetu kanclerza Brüninga, ze stanowiska ministra bez teki i komisarza do spraw t. zw. „Osthilfe”, przeszedł na stanowisko ministra komunikacji Rzeszy, widocznie ostatnio złagodniał i stał się skromniejszy w swoich zaborczych apetytach. Oto w wywiadzie, udzielonym niedawno dziennikowi paryskiemu „Le Soir”, w ten sposób formułuje zredukowane już nieco marzenia niemieckich nacjonalistów o „rozwiązaniu” nienawistnej „kwestji korytarza”.

„...dopóki istnieć będzie korytarz gdański, nie będą mogły zapanować nacechowane zafaniem stosunki między obu krajami. Trzeba, aby ziemia niemiecka (!!) wróciła do Niemiec. Gdynia pozostałaby w rękach Polski, tak samo, jak i kolej żelazna łącząca port z wnętrzem kraju. Pozostałby tym sposobem (!) Polsce wązki korytarz pod kontrolą Ligi Narodów. Przecinające go koleje niemieckie przeszłyby pod lub nad zwężonym w ten sposób korytarzem”.

A więc p. Treviranus oddaje nam już łaskawie Gdynię i linię kolejową, „łączącą port z wnętrzem kraju”. Wprawdzie ten tak okrojony korytarz chce oddać pod opiekę Ligi Narodów, ale stanowi to i tak znaczny postęp od czasu niedawnych wynurzeń obecnego ministra komunikacji Rzeszy. Widocznie i p. Treviranus czegoś się uczy i pod wpływem tego rewiduje nieco swoje dotychczasowe roszczenia. Byłoby wszakże dobrze, aby człowiek, pragnący odgrywać wybitniejszą rolę w życiu politycznym swego kraju, przyłożył się jeszcze bardziej do tej nauki i jak najszybciej wyrzucił się jaskrawej ignorancji pewnych spraw, która go tylko w oczach świata jak i poważniejszego odłamu własnego społeczeństwa kompromituje. Na jakiej podstawie mianowicie p. Treviranus tak głośniecznie Pomorze nazywa „ziemią niemiecką”? Czy może dlatego, że razem z resztą ziem polskich, zagrabionych przez Prusy, przez sto kilkadziesiąt lat wchodziło w skład tego państwa, które na grabieży cudzych ziem i morderstwach politycznych całych narodów wyrosło?

Co uchodzi pierwszemu lepszemu awanturnikowi i krzykaczowi z pod znaku Hittlera, nie uchodzi ministrowi choćby Rzeszy Niemieckiej, w której tradycjach politycznych coprawda fałsz, intryga i mijanie się z prawdą należały do cnót całkiem nieposledniego znaczenia, ale które to cnoty mają już w oczach całego świata ustaloną opinię. Dlatego byłoby bardzo pożądanym, aby p. Treviranus zapoznał się przynajmniej z pracami etnografów niemieckich, którzy kręcili głowami, jak tylko mogli, a jednak nie udało im się polskości wymazać z mapy Pomorza. A niech przynajmniej nie udaje, że nie zna głośniejszej pracy na ten temat swego rodaka Fr. Tetznera p. t. „Die Slaven in Deutschland”.

Nie brak także i we współczesnej publicystyce niemieckiej głosów, z którymi p. Treviranus powinien się jak najrychle zapoznać. Np. taki miesięcznik socjalistów niemieckich, znanych zresztą ze swoich nieprzyjaznych dla Polski uczuć, wychodzący w Berlinie p. t. „Sozialistische Monatshefte” pisze o Pomorzu przytomnie i rzeczowo. Miesięcznik ten w artykule p. t. „Korytarz jest polski” stwierdza, co następuje:

„Niebezpieczne jest wzniecać w Niemczech i gdzieindziej nadzieję, iż pewnego pięknego dnia stanie się możliwe odebranie Polsce osławionego korytarza.

Korytarz pod względem etnograficznym jest dzisiaj (!) polski. Założenie portu w Gdyni, wybudowanie linii kolejowej, łączącej Górny Śląsk, via korytarz z morzem, oraz polityka celna — nadała korytarzowi tak ogromne znaczenie ekonomiczne, że **żaden Polak tak łatwo się go nie wyrzeknie**”. (podkreślenia nasze).

Czy można mieć poważne nadzieje — zapytuje cytowany miesięcznik socjalistów niemieckich, iż Polska w drodze bezpośrednich rokowań wyrzeknie się korytarza?

I odpowiada:

„Co powiedziałyby imperjalistyczne Niemcy, gdyby w latach 1890 — 1910 Francja zaproponowała im dobrowolne zwrócenie Alzacji i Lotaryngji? Siła?”

Czy kiedokolwiek wierzy, że pewnego dnia Liga Narodów zdecydowała, iż Polska ma zwrócić

Niemcom korytarz?

Liga Narodów nie uczyni tego nigdy, a gdyby nawet i uczyniła, to wątpliwie jest, czy Polska kiedokolwiek uczyniłaby zadość żądaniom Ligi Narodów.

Zwrócenie Niemcom korytarza może być zrealizowane jedynie przy pomocy środków wojennych, to też środki te winny być za wszelką cenę usunięte”. (podkreślenia nasze).

Oby ten głos rozsądku jak najszybciej przeniknął do uszu tycu wszystkich, którzy z kwestji Pomorza chcą uczynić przedmiot jakichkolwiek targów politycznych.

Pomijamy już kwestję niezaprzeczalnej polskości Pomorza, choć w wieku Ligi Narodów, zasady „samostanowienia o sobie narodów” i t. p. zdobyczy postępu, nad kwestją tą też tak łatwo przejść nie można. Pomorze bowiem było zawsze polskie, a dziś, po odpływie elementu niemieckiego, sztucznie tutaj szczepionego, ma 90% mieszkańców Polaków. Stwierdzają to nie tylko polskie źródła urzędowe, ale wszyscy niezależni, nieprzekupni publicyści zagraniczni, którzy choć krótko na Pomorzu bawili — mogli osobiście przekonać się o jego składzie narodowościowym.

Pomijamy to wszystko, ale jedno stwierdzić musimy z całym naciskiem i spokojem. Ci wszyscy, którzy chcieliby z Pomorza uczynić przedmiot targów politycznych, muszą zrozumieć to, co zaczynają rozumieć poważniejsi z pośród socjalistów niemieckich. Pomorze jest nienaruszalną częścią składową Państwa Polskiego. Jakikolwiek zamach na całość Pomorza, byłby zamachem na całą Polskę. Zamachem podwójnie groźnym, gdyż Pomorze łączy Polskę z całym światem. Naród, który po długich latach cierpień i rozpaczliwych walk wolność odzyskał, nie wyrzeknie się jej nigdy. Niema takich ofiar, którychby w obronie tej wolności nie poniósł.

Wszelkie zabiegi, wszelkie fortele i sztuczki nic tu nie pomogą. Cały naród, jak jeden mąż, stanie w każdej chwili w obronie Pomorza. Będzie bronił każdego metra kwadratowego tej ziemi z całą determinacją, a jednocześnie z niewzruszoną wiarą w słuszność swej sprawy.

Nie są to tylko puste słowa. Trzeba widzieć te masy, które demonstrują na każde wezwanie

Ligi Morskiej i Kolonjalnej swe przywiązanie do morza i do ziemi pomorskiej. Czy to będzie na dalekiem Podkarpaciu, czy na kresach wschodnich, czy w centrum Polski, wszędzie cały naród, jak jeden mąż, w każdej chwili gotów jest chwycić za broń w obronie całości granic swego Państwa. Zaciskają się groźnie pięści, idzie pomruk groźby po salach odczytowych na każdą wzmiankę o wrażliwych zakusach na ziemię pomorską.

Kwestja jakiegokolwiek rewizji granic zachodnich Polski, to kwestja wojny. Jest specjalnie ważne, aby rozumieli to wszyscy ci, którzy dzierżą dziś w swem ręku losy świata i którym sprawa prawdziwego pokoju naprawdę leży na sercu.

Nie my jesteście burzycielami tego pokoju, dlatego, że Pomorze, ziemię rdzennie polską, posiadamy w obrębie swego Państwa. Burzycielem pokoju jest każdy, kto kwestjonuje nasze słuszne do te-

go prawa, kto wprowadza atmosferę niepewności w stosunki świata, kto wyciąga zaborcze ręce po cudzą własność. Burzycielem pokoju jest minister Treviranus! Burzycielem pokoju jest członek gabinetu kanclerza Brüninga! Tego samego kanclerza Brüninga, który, w poszukiwaniu pomocy dla jęczących pod obuchem kryzysu gospodarczego Niemiec, objeżdża pokolei stolice morcarstw europejskich ze słowem „pokój” na ustach!

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PRZEMYSŁ RYBNY A POLSKIE WYBRZEŻE

Wydaje się rzeczą niezrozumiałą, dlaczego przemysł rybny, który w ostatnich 10 latach tak bujnie rozwinął się na ziemiach polskich, koncentruje się w Warszawie, w Wilnie, w Poznaniu i na Górnym Śląsku, a nie w Gdyni lub w innym miejscu nad naszym wybrzeżem morskiem, gdzie, zdawałoby się, powinien być się przede wszystkim rozwijać. Tymczasem na wybrzeżu nie mamy ani jednej fabryki konserw rybnych, a z 36 wędzarni, jakie tam są, zaledwie 16 jest czynnych, ale i to tylko przeważnie w okresach najlepszej koniunktury t. j. najobfitszych połowów, kiedy surowiec można mieć prawie zadarmo. Wędzarnie te nie wychodzą ze swoim produktem poza rynek ściśle lokalny i nie są w stanie konkurować na rynkach wewnętrznych z produkcją wędzarni krajowych, położonych, zdawałoby się wbrew logice — daleko od morza.

Taki stan rzeczy nie da się w dostatecznym stopniu usprawiedliwić bliskością Gdańska, który wykupuje ryby na naszym wybrzeżu i tem „przeszkadza” rozwojowi wędzarnictwa na wybrzeżu — ani też większymi rozmiarami warsztatów przemysłu rybnego, znajdujących się w głębi kraju lub większymi kapitałami, jakimi tego rodzaju przedsiębiorstwa w głębi kraju rozporządzają. Dobrze wiemy, że niejedno z takich przedsiębiorstw — dziś duże — jeszcze niedawno rozpoczynało swój żywot nader skromnie.

Na czym więc polega tajemnica powodzenia przemysłu rybnego w Gdańsku, w Warszawie, na Górnym Śląsku i t. d. i niepowodzenie tego przemysłu na wybrzeżu, gdy na całym świecie przemysł ten powstaje przede wszystkim i prosperuje właśnie na wybrzeżach morskich? Dlaczego w Polsce rzecz się ma odwrotnie?!

Przemysł rybny powstaje zwykle na wybrzeżu morskiem, dlatego, że wybrzeże morskie zwykle jest najbliższym źródłem zaopatrywania się w surowiec rybny. Surowiec ten stanowią:

- a) ryby z połowów przybrzeżnych na danym wybrzeżu,
- b) ryby z połowów dalekomorskich, dokonywanych przez rybaków danego wybrzeża i
- c) ryby, importowane drogą morską przez porty, położone na danym wybrzeżu.

Wybrzeże morskie, które daje możność zaopatrywania się w ryby ze wszystkich wspomnianych źródeł — jest najlepszym terenem do rozwoju przemysłu rybnego. Ten warunek jedynie zapewnia ciągłość pracy wędzarni i fabryk konserw rybnych, a także różnorodność produkcji.

Chodzi o to, że rybołówstwo znajduje się pod znakiem sezonowości. Rok rybacki podzielony jest na okresy obfitych połowów, które dostarczają towar rybny po niskich cenach, — okresy mniej obfitych połowów, kiedy ryby drożeją i nieraz warto sprowadzać je z daleka, gdzie w danym momencie odbywają się masowo połowy sezonowe, płacąc nawet cło i wreszcie — okresy, w których połowy są tak nikłe, że nie wystarczają nawet na wyżywienie rybaka i jego rodziny, a więc kiedy mogą być nie może o jakichkolwiek dostawach i sprzedaży.

Sezonowość połowów oraz ich nierównomierność z dnia na dzień w granicach nawet tego samego okresu nie pozwalają przemysłowi rybnemu na opieranie się na jednym źródle surowca rybnego, a zmuszają do korzystania z przemian ze wszystkich źródeł możliwych.

Tajemnica ograniczonej aktywności wędzarni na polskim wybrzeżu, a tem samem i ich niezdol-

ności konkurencyjnej, polega na tem, że wybrzeże nasze nie posiada ani rybołówstwa dalekomorskiego, ani ośrodka importu ryb z zagranicy. Pozostaje więc surowiec z połowów przybrzeżnych, które są obfite tylko w pewnych okresach, a więc tylko w pewnych okresach stwarzają koniunkturę odpowiednią dla wędzarnictwa.

Tajemnica natomiast powodzenia przemysłu rybnego Gdańska, Warszawy, miast Górnego Śląska i t. d., polega na tem, że miasta te stanowią ośrodki importu ryb morskich z zagranicy, które są częściowo nabywane w stanie świeżym bezpośrednio przez konsumentów, częściowo zaś zaopatrują powstałe tam wędzarnie i fabryki konserw.

W ten sposób przemysł w ośrodkach tych ma możność korzystania naprzemiennie z surowca miejscowego (nieraz w postaci ryb słodkowodnych) oraz z surowca importowanego, tem zapewniając ciągłość pracy swoich warsztatów.

Import ryb morskich w stanie świeżym — a więc nadających się zarówno do konsumpcji bezpośredniej jak i do przerabiania na konserwy i wyroby wędzarnicze — wynosi przeszło 12 milionów klg. rocznie na sumę około 6 milionów zł. i odbywa się prawie wyłącznie przez suchą granicę — z Hamburga do Warszawy, Poznania, na Górny Śląsk i t. d.

Anomalia w stosunkach w naszym przemyśle rybnym polega bynajmniej nie na tem, że sprowadzamy surowiec zagraniczny — jest to konieczne dla zapewnienia ciągłości pracy ze względu choćby na sezonowość połowów, — natomiast polega na tem, że sprowadzamy surowiec przez suchą granicę z Hamburga. Wszakże surowiec ten pochodzi z wybrzeży Norwegji, Danji, Szwecji i Anglii, skupia się w portach tych wybrze-

ży i drogą morską jest wysyłany do Hamburga.

Mógłby on tak samo dobrze przychodzić bezpośrednio drogą morską do Gdyni, co oczywiście zaoszczędziłoby naszemu przemysłowi kosztów pośrednictwa w Hamburgu oraz drogiego transportu koleją niemiecką — Hamburg — Zbąszyń albo Hamburg — Dzieżdice.

Jeżeli nasz przemysł rybny pomimo tych dodatkowych ciężarów rozwija się pomyślnie, to jedynie dzięki wysokim cłom ochronnym na przetwory rybne zagraniczne.

Przy zawieraniu traktatów handlowych z krajami, w których przemysł rybny opiera się bezpośrednio o wybrzeże i dlatego produkuje taniej, musimy bronić wysokich stawek celnych na importowane przetwory rybne i w imię zasady wzajemności musimy czynić odpowiednie ustępstwa, osłabiające nasze stanowisko w innych dziedzinach. W ten sposób nienaturalność drogi, jaką się odbywa zaopatrywanie naszego przemysłu rybnego w surowiec, po-

średnio wpływa ujemnie na kształt naszej gospodarki narodowej. Skierowanie więc importu ryb przez porty morskie jest zagadnieniem ogólnie - gospodarczym.

Skierowanie importu ryb na Gdynię było dotychczas niemożliwe z powodu nieprzystosowania portu gdyńskiego do tego rodzaju importu. Import taki wymaga przede wszystkim chłodni.

Chłodnia rybną w Gdyni jest obecnie budowana i ma być uruchomiona jeszcze w tym roku, co niewątpliwie wywrze decydujący wpływ na dalsze losy naszego rybołówstwa, jak też przemysłu rybnego, gdyż:

a) chłodnia umożliwi przechowywanie w stanie świeżym poławianych na naszym wybrzeżu ryb, a tem samem pozwoli na maksymalne wyzyskanie obfitych połowów i zachęci rybaków do intensywniej pracy;

b) surowiec rybną, przechowywany w chłodni, do pewnego stopnia zapełni luki pomiędzy okresami obfitych połowów, łągając

tem samem fluktuacje cen na ryby miejscowe i umożliwiając kalkulację handlową wędzarniom, które się opierają na surowcu miejscowym;

c) chłodnia daje podstawę do powstania przedsiębiorstw dalekomorskiego rybołówstwa, które wymagają chłodni w porcie macierzystym;

d) chłodnia umożliwi prowadzenie importu ryb zagranicznych w stanie świeżym z miejsc połowów drogą morską, bezpośrednio do Gdyni. Ta okoliczność powinna wpłynąć na potaniecie produkcji warsztatów przemysłu rybnego, położonych w głębi kraju. Ta okoliczność da jednocześnie możliwość istniejącym na wybrzeżu wędzarniom oraz fabrykom konserw, które ewentualnie na wybrzeżu powstaną, — zaopatrywanie się w surowiec w okresach niedostatecznych połowów miejscowych.

Oczywiście, że dla wykorzystania tych wszystkich możliwości, jakie może dać chłodnia rybną w Gdyni, potrzebna jest inicjatywa i organizacja.

GRZEGORZ PIOTROWSKI.

Z NAD POLSKIEGO MORZA

Postęp prac w porcie i mieście — 40 nowych oficerów polskiej marynarki handlowej — Początek nowego roku szkolnego w państwowej szkole morskiej — »Dar Pomorza« żegluguje do Ameryki Południowej — Garnizon w Wejherowie — Konferencja Polsko-Czechosłowacka — Wycieczki dziennikarzy bułgarskich i niemieckich — Gdynia w żałobie.

Miesiąc wrzesień r. b. znowu posunął szereg prac zarówno w porcie, jak i w mieście, intensywnie naprzód. W porcie wzdłuż świeżo wybrukowanych kostką granitową ulic ustawiono estetyczne słupy latarniowe, o konstrukcji żelazo-betonowej, takie same, jakie po raz pierwszy wystawiono na terenach Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu. Drugi basen wewnętrzny im. Ministra Kwiatkowskiego znajduje się obecnie w budowie. Część kesonów betonowych, służących za fundament nabrzeży, została już ustawiona. Obok tego basenu budowany jest obecnie wielki magazyn.

Dużą przeszkodą w ruchu wszelkiego rodzaju pojazdów po terenach portowych są tory kolejowe, przecinające w kilku miejscach drogi, łączące port z miastem. Aby z jednej strony usunąć te przeszkody, z drugiej zaś zwiększyć bezpieczeństwo ruchu kołowego w porcie, postanowiono wybudować kilka wiaduktów ponad torami kolejowymi. Jeden taki wiadukt został już prawie ukończony obok miejsca, w którym przecina ul. Portową tor kolejowy, łączący stację towarową z basenem rybackim i z halą rybną.

W ten sposób ulica Portowa w części, przylegającej do portu, zmieni nieco swój kierunek.

Do budowy drugiego wiaduktu ponad

torami, prowadzącymi na molo węglowe, ma kierownictwo tych robót przystąpić w najbliższym czasie.

Poza tem wybudowany już został wiadukt

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Gdynia. Obelisk, wzniesiony przez wycieczkę Wszechsłowiańskiego Związku Młodzieży Wiejskiej w roku 1929-ym „na rubieży ziem słowiańskich”.

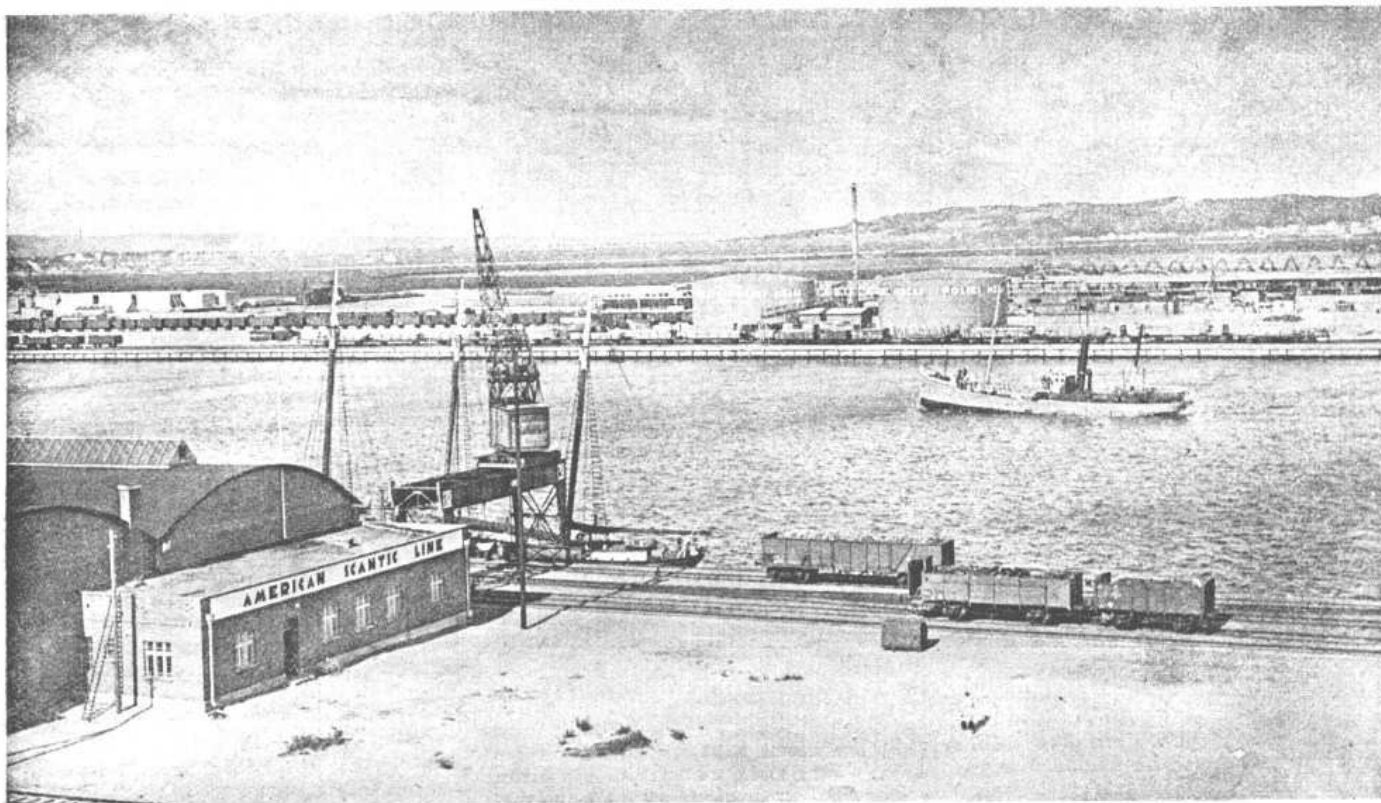
Fot. H. Gąsiorowski,

dukt ponad torami, łączącymi stację przetokową w Gdyni z głównym szlakiem kolejowym. Przez wybudowanie tego wiaduktu i odcinka drogi kołowej od niego do szosy na Oksywie, skrócona zostanie bardzo znacznie droga z Gdyni do portu wojennego.

W samem mieście wykończono we wrześniu szereg budynków państwowych i prywatnych. W śpiesznym tempie przeprowadzono także w ciągu lata tegorocznego wybrukowanie szeregu ulic. Dzięki temu Gdynia nabiera coraz więcej zewnętrznych cech miasta.

W połowie września odbyły się w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni państwowe egzaminy praktyczne dla absolwentów obu wydziałów szkoły: nawigacyjnego i mechanicznego.

Do egzaminów stanęło 26 mechaników (19 uczniów i 7 eksternistów) oraz 20 nawigatorów (17 uczniów i 3 eksternistów). Delegatem Ministra Przemysłu i Handlu był Naczelnik Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku p. Konstanty Jacynicz. Egzaminy dla mechaników odbyły się w gmachu Szkoły, dla nawigatorów zaś na pokładzie statku szkolnego „Dar Pomorza”, który w tym celu odbył krótką czterodniową podróż po Bałtyku. W komisji egzaminacyjnej brali poza tem



Gdynia. Basen im. Marszałka Piłsudskiego, W głębi widać dwa zbiorniki do melasu, niedawno ukończone. Zdjęcie z dnia 24.IX.1931.

udział delegacji Związku Armatorów Polskich: przy egzaminie dla mechaników — inż. W. Morgulec, przy egzaminie dla nawigatorów — kapitan statku „Niemen”, p. Leon Rusiecki, który sam jest jednym z pierwszych absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej.

Na podstawie oceny prac dyplomowych oraz w wyniku egzaminów praktycznych wydano 40 dyplomów z ukończenia Szkoły, z czego 20 dyplomów otrzymali mechanicy i 20 nawigatorzy.

W niedzielę dnia 20 września odbyło się na pokładzie „Daru Pomorza” rozdanie dyplomów wymienionym wyżej nawigatorom. Po cichej Mszy Św., odprawionej w obecności dyrektora i profesorów Państwowej Szkoły Morskiej, kapitana i oficerów statku szkolnego oraz uczniów, na statku w międzypokładzie przez księdza kapelana Górnego, stanęli na pokładzie w dwuszęregu uczniowie szkoły oraz nowi absolwenci. Przemówił do nich w krótkich słowach dyrektor Szkoły p. Adam Mohuczy, życząc powodzenia w przyszłej pracy, poczem wręczył dyplomy z ukończenia nauk.

×

Rok szkolny rozpoczęła Państwowa Szkoła Morska uroczystym nabożeństwem na intencję pomyślnych prac i szczęśliwej podróży statku szkolnego „Dar Pomorza”, odprawionem w pięknej auli szkolnej przez Prefekta Szkoły, Ks. Proboszcza Surmana, w dniu 2 października r. b.

Po nabożeństwie odbyło się przekazanie nowemu pocztowi sztandaru Szkoły. Poczet ten stanowią co roku uczniowie III kursu Szkoły, 2 mechaników i nawigator, lub 2 nawigatorzy i mechanik na zmianę. Następnie dyrektor Szkoły, p. Adam Mohuczy, wygłosił do uczniów następujące przemówienie:

„Dziś rozpoczynamy rok szkolny. Przy tej okazji przypominam Wam uczniom słowa Robertsona: „Życie bez nauki to śmierć”.

„Pamiętajcie o tem, że człowiek rozsądny winien być Panem swoich postanowień, czynów i postępowania. Wiel-



Statek szkolny „Dar Pomorza” w porcie gdynińskim przed wyjściem w podróż do Brazylii.

kim wrogiem jego jest chwiejność i dwistość, która często zagradza mu drogę do osiągnięcia postawionego sobie celu.

Waszym celem — wszystkich bez wyjątku, jest zadość uczynić wymaganiom Szkoły i wytrwać do pomyślnego końca. czego Wam szczerze życzę i jednocześnie nadmieniam, że dokładne wypełnienie swych obowiązków będzie stanowiło o wartości każdego z Was.

Jutro statek szkolny opuszcza wody ojczyste i udaje się w podróż zimową, mając na pokładzie już nie kandydatów, a uczniów Szkoły Morskiej.

W obecności ciała profesorskiego i wszystkich uczniów wręczam chorążemu i pocztowi sztandar Państwowej Szkoły Morskiej.

Niech ten sztandar pobudza Was wszystkich do szlachetnych czynów i wydajnej pracy, bądźcie dumni, że jest on ozdobiony przez Pana Prezydenta w dniu X-lecia istnienia Szkoły Złotym Krzyżem Zasługi za wyjątkowe zasługi na polu rozwoju Marynarki Handlowej. Bądźcie jednocześnie wymagający dla siebie, pamięć, że niema cnoty — jak miłość do prawdy, która jest w istocie najbardziej męska”.

W bieżącym roku szkolnym pozostaną w Szkole tylko kursy II i III. Uczniowie kursu I zaokrętowani zostali na statek szkolny „Dar Pomorza”, na którym odbędzie zimową podróż szkolną.

×

Dnia 3 października r. b. opuścił port gdyniński żaglowiec szkolny „Dar Pomorza”, który odpłynął do Ameryki Południowej, do portu Pernambuco w Brazylii. Z Pernambuco „Dar Pomorza” przejdzie na Antyllę. Po kilkutygodniowym postoju u wybrzeży Martyniki, podczas którego przeprowadzone zostaną ćwiczenia szalupowe i inne, statek szkolny wróci do Gdyni około 15 marca roku przyszłego.



Bałtyk jesienią.

Zegnała statek spora gromadka osób. Do uczniów zebranych na pokładzie wygłosił krótkie przemówienie w imieniu Pana Ministra Przemysłu i Handlu zastępca Dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. Stanisław Łęgowski.

Na pokładzie „Daru Pomorza” udali się także w podróż naukową dwaj członkowie Wydziału Kolonjalnego Ligi Morskiej i Kolonjalnej p. p.: Prof. Dr. W. Roszkowski, dyrektor Państwowego Muzeum Zoologicznego w Warszawie i S. Feliksiak, pracownik tego muzeum. Mają oni zamiar przeprowadzić badania naukowe na terenach, przylegających do portów postoju „Daru Pomorza”, oraz uzupełnić zbiory Państwowego Muzeum Zoologicznego różnymi okazami fauny południowo-amerykańskiej.

×

Stolica ziemi nadmorskiej — Wejherowo — otrzymała we wrześniu garnizon wojskowy. Przybycie pierwszego oddziału wojskowego na stały pobyt do tego miasta stało się dla jego mieszkańców wielkim świętem lokalnym. Zawiązał się tam specjalny komitet przyjęcia wojska.

Bataljon morski, gdyż taką nazwę otrzymała jednostka wojskowa, stacjonowana w Wejherowie, przybył do Wejherowa wprost z Gródka Jagiellońskiego, miejsca swego poprzedniego pobytu. Miasto wystawiło na jego powitanie bramę tryumfalną. Przed bramą powitała dowódcę bataljonu ppłk. Kurka delegacja miejscowego społeczeństwa ze starostą powiatu morskiego p. Henszlem i burmistrzem miasta p. Bilińskim na czele.

Poza tem odbył się w Wejherowie

z racji przybycia stałego garnizonu szeregu uroczystości.

Bataljon morski kwateruje w kompleksie gmachów byłego etapu emigracyjnego w Wejherowie.

×

We wrześniu r. b. odbyła się w Gdyni konferencja polsko-czechosłowacka w sprawach granicznych.

Podpisane zostały cztery umowy: statut graniczny, umowa o drodze Tyminskiej, umowa o ruchu turystycznym w okolicy Żegiestowa, oraz umowa o spławie na Popradzie i Dunajcu.

Ze strony czeskiej podpisali umowę inż. Roubik, ze strony polskiej prof. Goetel.

Po raz pierwszy Gdynia stała się miejscem podpisania umów o znaczeniu międzynarodowym.

×

W miesiącu ubiegłym bawiły w Gdyni dwie wycieczki dziennikarzy zagranicznych. Pierwszą była wycieczka dziennikarzy bułgarskich, z b. ministrem kolei bułgarskich p. Kazasowem na czele. Drugą wycieczka dziennikarzy niemieckich z Wrocławia, prowadzona przez Konsula R. P. we Wrocławiu, p. Wdziekońskiego.

Obie wycieczki zwiedziły port i miasto, nie szczędząc słów uznania i podziwu dla Gdyni.

×

W chwili zamykania niniejszego numeru, dotarła do Warszawy wstrząsająca wiadomość o wielkiej katastrofie, jaka się wydarzyła w Gdyni. Wskutek wybuchu gazu runęła część wielkiego gmachu mieszkalnego, wzniesionego przez Zakład Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych. Pod gruzami gmachu znalazło śmierć kilkanaście osób, kilkanaście innych zaś ciężko poranionych, odwieziono do szpitala.

Łączymy się w ciężkiej żałobie, jaka dotknęła Gdynię, rodzinom zaś nieszczęśliwych ofiar katastrofy składamy wyrazy serdecznego współczucia.

H. T.

NOWY KIERUNEK WE FRANCUSKICH ZBROJENIACH MORSKICH

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Program wojennych konstrukcyj morskich na rok 1931/32, przedłożony francuskiemu parlamentowi przed jego rozejściem się na letnie wakacje, wywołał wręcz sensacyjne wrażenie, dostarczył materiału do ożywionych rozpraw w komisjach parlamentarnych i w Izbie Deputowanych, jak też do roztrząsań, dyskusyj, polemik w czasopiśmie i w prasie.

Nazwano ten program zupełnie nową orientacją w dziedzinie morskiej strategii i morskiego wojennego budownictwa Francji, gwałtownym zwrotem, wytrącającym tę dziedzinę z dotychczasowej drogi. Określenia — całkowicie słuszne. Spór toczył się jedynie o to, czy ów zwrot jest absolutnie konieczny, jak stwierdza ministerstwo i sztab marynarki, czy

nie jest może błędem lub ryzykiem, jak próbowali dowodzić przeciwnicy. W rezultacie wszystkie kontrargumenty zostały zwycięsko obalone. Narówni z opinią fachowców opinia parlamentu, podobnie jak i opinia publiczna została przekonana, że nowa orientacja jest nieodzowna. Jeśli mimo to Izba Deputowanych nie uchwaliła w całości programu, przedstawionego przez ministra marynarki, odegrały tu rolę, jak zresztą wyraźnie podkreślono, względy nie rzeczowe, lecz tylko taktyczno-polityczne.

Na czym-że polega ów gwałtowny zwrot, wytrącający morskie zbrojenia francuskie z dotychczasowej ich drogi?

Polega na zaprzestaniu dalszej budowy okrętów wojennych typu

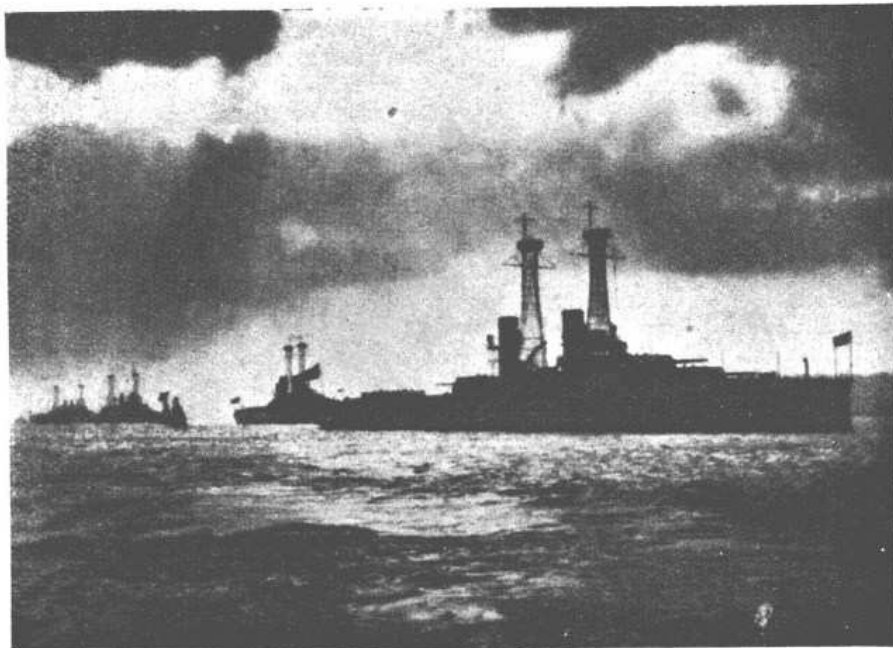
lekkiego i łodzi podwodnych, a skoncentrowaniu całego wysiłku na okrętach typu ciężkiego. Polega na porzuceniu programu, dbającego przede wszystkim o szybkość, a zastosowaniu programu, którego główną troską jest bojowa odporność i przewaga.

Powojenne francuskie zbrojenia morskie szły wyłącznie po linii lekkich okrętów o maksymalnej szybkości i wielkiej floty podwodnej. I istotnie, tylko w ten sposób można się było przeciwstawić skutecznie morskiej sile Wielkiej Brytanii, dorównanie jej bowiem w dziedzinie jednostek ciężkich wykraczało ponad możliwości francuskie.

Program w tym sensie, zakreślony w r. 1922, przyniósł imponujące wyniki. Francuska flota ło-

dzi podwodnych jest dziś najpotężniejsza na świecie i niczyjej rywalizacji na okres najbliższy obawiać się nie potrzebuje. Co do szybkości, w wyścigu z Italią, która okazała się pod tym względem groźnym współzawodnikiem, odniesiono ostatecznie znakomite zwycięstwo. Italia też zaprzestała wyścigu i nawet ruszyła do odwrotu. Najnowsze jej krążowniki o tonażu 10.000 posiadają już szybkość 30 węzłów (typ „Gorizia”) podczas gdy poprzednie osiągały szybkości 36 węzłów (typ „Trieste”). Lecz redukcję szybkości wynagrodzono ogromnym wzmocnieniem siły bojowej. Tu właśnie uwydatniło się nowe dla Francji niebezpieczeństwo, które od pewnego już czasu wyraźnie się zarysowywało i które teraz zmusiło czynniki kierownicze marynarki francuskiej do skierowania dalszej rozbudowy floty wojennej na inne tory, niż dotychczas.

Orientacja z roku 1922, doskonała, jedynie wskazana wówczas i na szereg lat następnych, obecnie straciła aktualność. Dalsze obstawanie przy niej mogłoby się okazać jedynie wysoce niebezpieczne. Straciła aktualność nie tylko dlatego, że program, zakreślony przed laty dziewięciu, został nad wszelki wyraz znakomicie przeprowadzony. Także sytuacja polityczna w dziedzinie morskiej uległa zasadniczej zmianie. Stosunki z Wielką Brytanią, które za czasów Lloyda George'a i później aż do Locarna były wysoce napięte i przyszłość ich zarysowywała się co najmniej zagadkowo, obecnie są takie, że Francja nie potrzebuje już brać pod uwagę tego mocarstwa, jako ewentualnego swego przeciwnika. Natomiast Italia, nie przedstawiająca naówczas niebezpieczeństwa, od owego czasu zrealizowała niespodziewane, bardzo wybitne postępy w zbrojeniach morskich, skierowanych zupełnie wyraźnie przeciw Francji w myśl hasła „parytetu” rzuconego przez Mussoliniego. Starając się rywalizować z Francją w rekordach szybkości i utrzymując ją przez to na linii programu dotychczas stosowanego, Italia jednocześnie nie zaniedbała także tej dziedziny, od której uwaga Francji była odwrócona, t. j. dziedziny ciężkich jednostek i bojowej siły lekkiej floty nadwodnej. Podczas, gdy Francja, poczynając od r. 1914, nie zbudowała żadnego nowego okrętu liniowego, a nawet poświęciła 125



Defilada floty amerykańskiej.

tys. ton zapoczątkowanej przed wojną budowy pancerników typu „Normandie”, Italia wdrożyła wyścig tonażu, doprowadzając do tego, że dziś prawie całkowicie dorównała Francji w zakresie nowych jednostek floty nadwodnej, których proporcja między temi dwoma mocarstwami przedstawiała się w r. 1914 jak 2 do 5. W dziedzinie siły bojowej wielkie niebezpieczeństwo zarysowało się w postaci lekkich krążowników włoskich o 5.000 ton, typu „Condottieri”, doskonale opancerzonych, zaopatrzonych w artylerię kalibru 152 milimetrów i razem osiągających szybkość 42 węzłów. Najpoważniejsze fachowe głosy francuskie nie wahały się uderzyć na alarm, twierdząc, że w razie wojny na Morzu Śródziemnym, francuskie torpedowce i kontrtorpedowce, zostaną po prostu wydane na łup tych włoskich krążowników i transporty wojskowe z kolonii będą w katastrofalny sposób zagrożone.

Względy na niebezpieczeństwo włoskie w dostatecznej już mierze nakazywały zasadniczą zmianę programu francuskich zbrojeń morskich na najbliższe lata. Decydującym wszakże momentem dla kierownictwa francuskiej floty był fakt spuszczenia na wody w dniu 19 maja b. r. słynnego pancernika „Deutschland”.

Minister marynarki, p. Karol Dumont, przedstawił Izbie Deputowanych w wymowny sposób grozę tego morskiego bojowego okrętu „rozbrojonych” Niemiec. Podkreślał, że „Deutschland” dzie-

kij swej szybkości jest w zupełności zabezpieczony przed ogniem francuskich pancerników, dzięki swemu opancerzeniu i uzbrojeniu może zwycięsko stawić czoło wszystkim krążownikom floty francuskiej, dzięki zaś swemu promieniowi działalności stanowi olbrzymie niebezpieczeństwo dla francuskich kolonii, oraz dla komunikacji między koloniami a metropolją. W samej rzeczy, wskutek zastosowania motorów Diesla „Deutschland”, rozporządza promieniem działalności 18.000 mil morskich, czyli przeszło 33 tysięcy kilometrów. Długość równika ziemskiego wynosi 40 tysięcy kilometrów, więc „Deutschland” może prawie okrążyć kulę ziemską bez konieczności zaopatrywania się po drodze w paliwo. Jasną jest rzeczą — mówił francuski minister marynarki, że „Deutschland” przeznaczony jest **nie tylko przeciw Polsce na Bałtyku, lecz także przeciw Francji i przeciw linjom komunikacyjnym francuskiego kolonialnego imperjum.**

Większość francuskich deputowanych odpowiedziała entuzjastycznymi oklaskami na apel ministra marynarki do zrozumienia nowych konieczności morskiej obrony ojczyzny. Program zmiany orientacji w rozbudowie floty wojennej został przez parlament zaaprobowany, jednakże z pewnym, względami dyplomatycznymi, jak już zaznaczyliśmy, spowodowanym nie tyle ograniczeniem, ile raczej opóźnieniem.

Program przewidywał natychmiastową budowę dwóch krążowników o 7.500 tonach każdy, o uzbrojeniu i opancerzeniu, mogącem się przeciwstawić skutecznie włoskim krążownikom typu „Condottieri”. Co do tej części programu aprobująca uchwała parlamentu zapadła bez opozycji. Inaczej już jednak było z częścią drugą, stanowiącą odpowiedź na „Deutschland”. Przewidywała ona natychmiastową budowę jednego, następnie zaś dwóch dalszych pancerników o 23.333 tonach każdy. Pancerniki te zapewnią Francji pod każdym względem niewątpliwą przewagę nad groźną jednostką niemiecką. Grubość opancerzenia „Deutschlandu” wynosi 11 centymetrów, kaliber jego artylerji — 280 milimetrów, maksymalna szybkość nie będzie mogła prawdopodobnie przekroczyć 28 węzłów. Nowe francuskie pancerniki mają posiadać opancerzenie n inimum 22 do 23 centymetrów,

co stanowić będzie aż nazbyt pewną ochronę przeciw ogniewi artyleryjskiemu „Deutschlandu”. Rozporządzać będą artylerją kalibru 305 milimetrów, ewentualnie 330 milimetrów (w razie, gdyby nie wszedł w życie ostatni projekt franko-anglo-włoskiego układu o ograniczeniu zbrojeń morskich, stawiający granicę maksymalną 305 milimetrów), wobec której opancerzenie niemieckiego pancernika nie przedstawia dostatecznej siły ochronnej. Wreszcie szybkość nowych francuskich pancerników wynosić będzie 30 węzłów.

Niestety, nie udało się francuskiemu ministrowi marynarki skłonić parlamentu do uchwalenia kredytów na natychmiastowe rozpoczęcie budowy pierwszego z tych pancerników. Uchwalono tylko kredyty na studia konstrukcji, chcąc posunąć się możliwie najdalej w chęci unikania za-

drażnień wobec przygotowań do międzynarodowej konferencji rozbrojeniowej. Nie jest to oczywiście niczem innym, jak tylko zwłoką, gdyż cała patryjotyczna opinja francuska rozumie doskonale, że „Deutschland”, wymaga odpowiedniej repliki, i że replika taka ze strony Francji jest nieodzownie konieczna, właśnie ze względu na bezpieczeństwo pokoju. Każdy bowiem zdrowy na umyśle człowiek pojmuje chyba bez trudu, że konferencja tak zwana rozbrojeniowa, a w istocie przecież mająca tylko starać się o ograniczenie zbrojeń na przyszłość, choćby nawet, w co wątpić należy, doprowadziła do jakichkolwiek konkretnych wyników, to w każdym razie w niczem nie zmieni ani nie osłabi faktu, że dyszące żądzą odwetu Niemcy posiadają w obecnej chwili najpotężniejszą i najgroźniejszą morską jednostkę bojową świata.

TADEUSZ EHRENBURG.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ADMIRAŁ FLOTY PAPIESKIEJ

Do rzędu ludzi w Polsce zasłużonych około sprawy morza, których pamięć nowotworząca się flota polska ma obowiązek zachować i potomności przekazać, należy Tomasz Stanisław Wolski — admirał floty papieskiej. Wedle encyklopedji Orgbr. urodzony w Umiejowie Sieradzkim, wychowany był Wolski staraniem kasztelana chełmskiego, Jana Czaplińskiego; w 13 roku życia zwiedził już Niemcy, a wyższe nauki pobierał u Jezuitów, potem u Pijarów. Po ukończeniu nauk, zapalony chęcią podróżowania zwiedził Włochy, a stąd puścił się do Jerozolimy. Napadnięty w drodze przez korsarzy, stanął na czele 150 ludzi załogi okrętowej, i nie tylko, że okręt obronił, ale nadto zdobył statek nieprzyjacielski.

Po opuszczeniu Jerozolimy wzięty przez Arabów do niewoli, zapalił ich namioty, czem siebie i innych więźniów wyswobodził. Zwiedził następnie Egipt i Aleksandrię, a przy końcu r. 1726 powrócił do Rzymu, gdzie został kawalerem maltańskim, poczem podróżował jeszcze po Francji, Anglii i Niemczech.

W r. 1730 Wolski mianowany został przez Papieża Klemensa XIII admirałem floty papieskiej. Na tem stanowisku odniósł Wolski kilka zwycięstw nad Turkami. Przebywając w Bułgarii, odwiedził

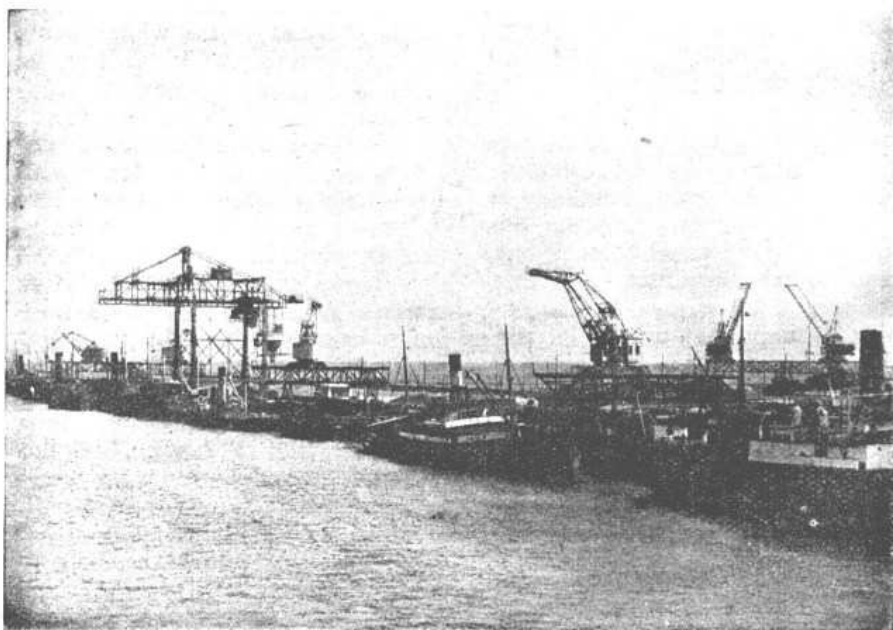
kraj ojczysty, gdzie z wielką czcią był przyjmowany. W r. 1733 z rozkazu Papieża odprawił wjazd tryumfalny do Rzymu, przyczem Papież obdarował go szablą, wysadzoną drogiemi kamieniami.

Wojując na Węgrzech przeciwko Turkom, został w bitwie pod Raab ciężko raniony i zmarł w r. 1734 w Wiedniu.

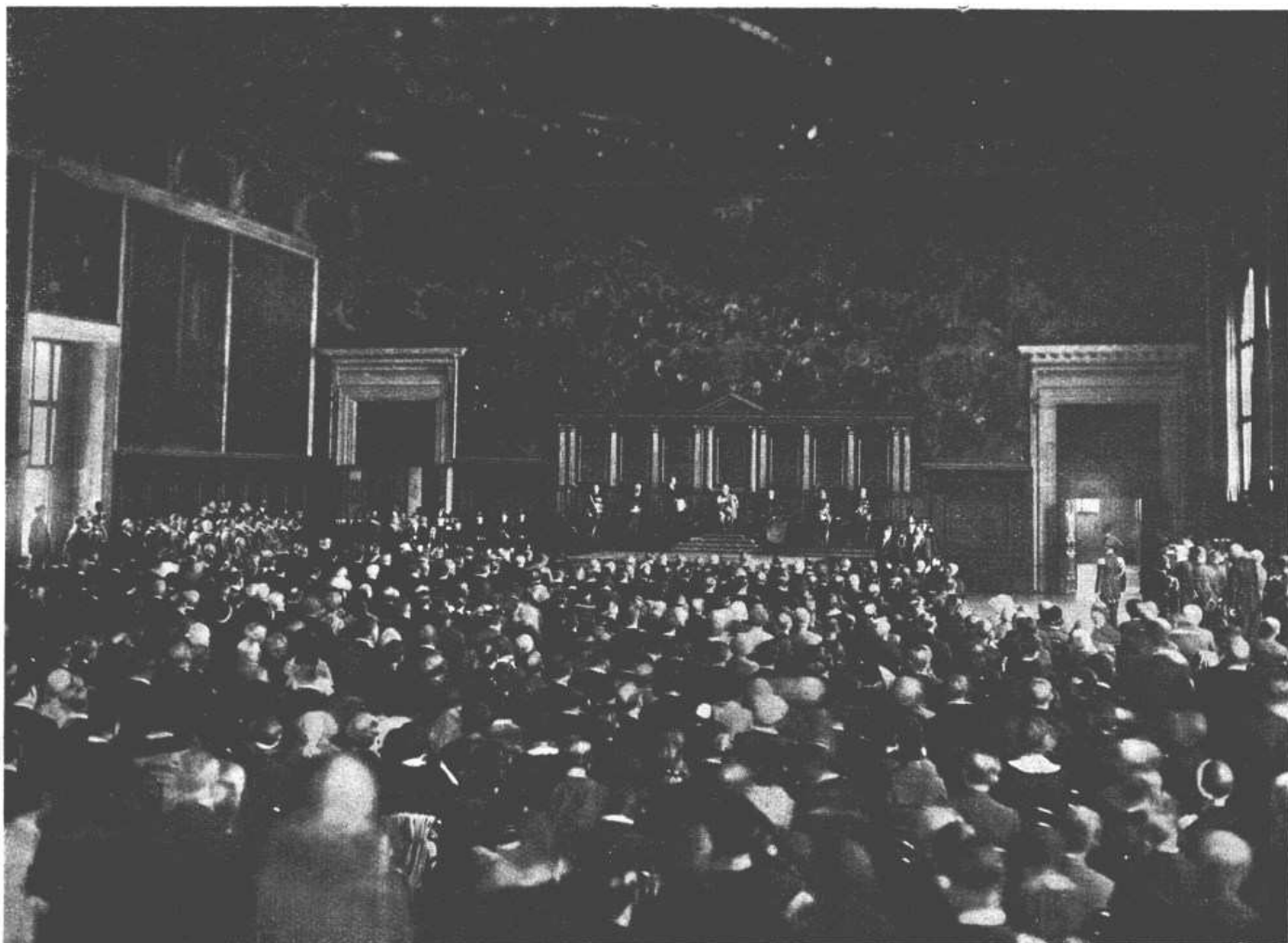
Po śmierci Wolskiego ogłoszone zostały jego dzieła:

„*Illustris peregrinatio Jerosolimitana latius profracta per tres insigniores mundi partes nempe per Europam, Asiam et Africam* (Lwów 1765) i „*Praescriptiones novi Instituti Equitum Cruciferorum*.”

JOACHIM SOŁTYS.



Gdynia. Nabrzeże szwedzkie z dźwigami „Robura”.



Uroczyste otwarcie obrad XV Międzynarodowego Kongresu Żeglugi w Wenecji odbyło się w historycznej sali „del Maggior Consiglio” (Wielkiej Rady) w obecności Króla Włoch Wiktora Emanuela III. Obradom Kongresu, który odbył się w połowie września r. b., i który zgromadził przedstawicieli 40 różnych krajów, przewodniczył Giovanni Giurati prezes parlamentu włoskiego i sekretarz generalny partii faszystowskiej.

»POLONJĄ« DO NORDKAPU

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



„Pantarei”...
Panta rei — Heraklitowe wszystko płynie — tak się nazywa magazyn portowy w Gdyni, w którym pasażerowie „Polonji” poraz pierwszy (i jedyny) znaleźli przeżyć emigranckich. Nie, nie wszystko płynie — to płyniemy tylko my — i wielki transatlantyczny parowiec, który zagarnął nas na pokład, nie wyminie na tamtym brzegu, nie podrzuci, nie wyrzuci się: odda ładunek w całości, odstawi na ten sam ląd, do tegoż magazynu, opatrzonego płynną nazwą „Pantarei”, wzbogacony tylko o bagaż wrażeń, zaczerpniętych na dalekich morzach.

Pod polską banderą, z polskiego portu wyruszamy, by wsłuchać się w opowieści mórz północnych.

Żegna nas orkiestra marynarki, ustawiona na brzegu — ale nie zdążymy za tęsknić za sentymentem rodzimej piosenki, bo przez cały czas podróży wygrywać nam będzie na okręcie dziarska kapela różne marsze, oberki i mazury.

Nawet tango z „Morskiego Oka” wędruje swą powłóczystą melodią poprzez dancingi okrętowe.

Bo też nasz okręt jest, jak dobra wróżka: wszystkie zachcianki mogą być uwzględnione, o wszystkich pragnieniach pomyślano, przewidziano, zaradzono.

Chcesz tańczyć? — jest dancing.
Chcesz czytać? — jest biblioteka.
Chcesz się kąpać? — jest basen.
Chcesz gier sportowych? — jest bilard, jest polo.

Chcesz bridża? (oj, jak chciano!) — są karty, i jest czwarty.

Chcesz się opalać? — jest słońce.
Chcesz flirtować? — jest rufa.

Tylko jeśli chcesz spać — z tem będzie trudniej. O takiej prostej rzeczy, jak ciemność, przewidujące kierownictwo okrętu nie pomyślało. Tego artykułu pierwszej potrzeby — im dalej na północ, tem coraz bardziej było brak. Ostatecznie, radził sobie każdy jak mógł — spał, kiedy popadło i jak popadło. Od nieustannej pracy patrzenia nie było prawie wypoczynku. Nie widoki, a cuda!... Co gorliwsi sami sobie wyznaczali „wachtę” (jak morze, to morze!) — kosztem posiłku, kosztem snu. Arystokracja turystyczna — tak zwani „dziobiaci”, godzinami wystawali na dziobie okrętu, wypatrując wcześniej od innych, i ogarniając więcej od innych to, po cośmy się właściwie aż na daleką północ wybrali: widoki.

Trzeba było nieraz prawdziwej walki wewnętrznej, by dowieść hegemonii ducha nad ciałem, i zrezygnować z lunchu czy obiadu na rzecz panoramy. Bo

też — i pod tym względem zabiegliwe — kierownictwo wystawiało na ciężką próbę odporność, nakazując alternatywę pomiędzy rozkoszami wzroku a podniebieniem...

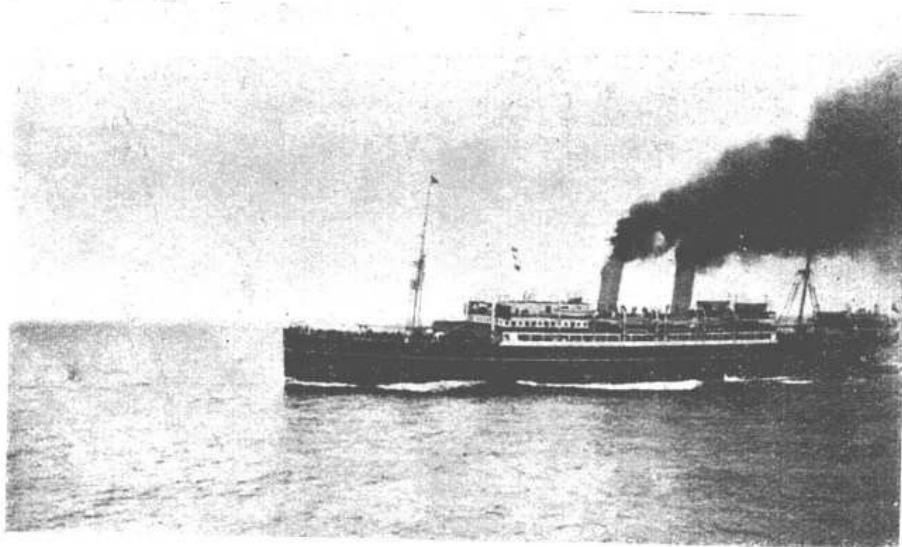
Zato wieczorem (o ile pojęcie wieczoru przystaje do pory, kiedy słońce świeci i grzeje, a zegar cierpliwie wskazuje dziesiątą, jedenastą, dwunastą w nocy... strudzeni rzetelnym wysiłkiem oglądania mijanych piękności, mieliśmy prawo do wypoczynku w jednym z przemitych barów, gdzie przy lampce wina ciągnęły się „długie nocne rodaków rozmowy”...

Nędzny szczur lądowy tu, na okręcie przepoczwarzał się w wilka morskiego, nosem wietrzącego sztorm, a na lądzie kołyszącego się szerokim, powłóczącym krokiem marynarskim...

(Nawiasem mówiąc, żaden marynarz po ziemi tak nie stapa).

Gwoli ostatecznemu „wykształceniu” pasażerów w trudnej sztuce nawigacji założona została na okręcie pierwsza elementarna szkołka morska.

Wykładowcy — trzeba im to przyznać — codziennie składali egzamin z cierpliwości i z najlepszej woli, odpowiadając niezmordowanie na różne pytania, zadawane im z beceremonialnością laików.



Spotkanie z s/s „Kościuszko” w Skagerraku w dniu 20.VII.1931.

Fot. H. Gąsiorowski.

Prowadzili na rufę, i do maszyn, i na mostek kapitański, i do bunkrów — objaśniali, tłumaczyli, i ze stoicyzmem pozwalali — ach i jak pozwalali — się zanudzać...

Kapitan Stankiewicz, niczem Ojciec Wirgiliusz z popularnej piosenki, czuwał nad zgromadzoną pod jego pieczętówkami skrzydłami pasażerską gromadką.

A było tego cztery setki, nie licząc drobnych.

Radowały oczy (co tu ukrywać: przedewszystkiem pasażerek) piękne granatowe mundury ze złotymi galonami, śmigające po pokładzie — a gdy był gorący dzień, białe lekkie bluzy oficerów przypominały raczej o możliwości równika, niż o pobliżu kręgu polarnego.

Poczołwy intendent — mediator między lądem a morzem — zajmował się rozdzielaniem poczty, troska o kabiny, i był głównodowodzącym licznej armii leżaków.

Strategia okrętowa polegała na in-

wencji deckstewarda: od ustawienia leżaków zależała organizacja kółek towarzyskich, a często i dobry humor pasażerów na cały dzień.

Dnia 25 lipca roku 1931 po raz pierwszy zatrzepotała polska bandera nad wzburzonymi falami, tuż u najdalej na północ wysuniętego przylądka Europy.

Godzina dwudziesta trzecia — jest szaro, jak o zmierzchu, niskie ciężkie chmury rozwłócone nad horyzontem — wieje wicher, lodowaty, porywisty — wysokie, ciemnozielone wały wód rzucają się na ściany okrętu, stojącego na redzie.

Poprzez skośne bryzgi deszczu — siapiącego nudno i rozkiśle, jak najbardziej polski kapuśniaczek — widać czarny masyw góry, wyrosły ponad wklęsłością zatoki — wspaniały, groźny, ponury.

To Nordcap.

Spuszczone szalupy huśtają się na wysokiej fali — odległość między mo-

stkiem trapu a burtą szalupy wynosi pono około pięciu metrów.

Trzeba czekać na szczęśliwy moment, kiedy fala na grzbiecie podniesie łódź aż do owej wysokości, postawić stopę — i hyc! furknąć do szalupy!...

Łotwo powiedzieć — wykonać trudniej.

Pasażerowie „Polonii” — to nie drużyna lekkoatletów, wyćwiczona w skokach...

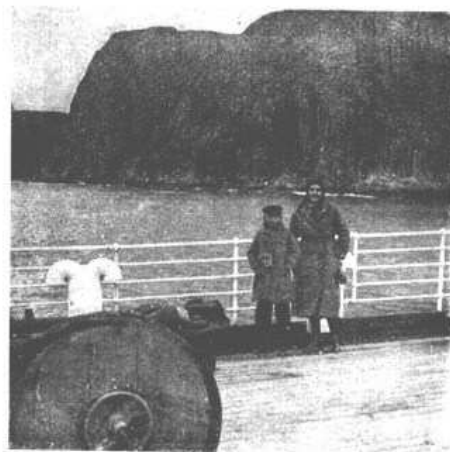
Próżno kapitan Stankiewicz odradza, zwłaszcza paniom: „zwłaszcza panie” są żądne wrażeń, i nie chcą zrezygnować z postawienia nóżki na samym koniuszczku Europy.

Tembardziej, że gruchnęła wieść — (egzaminu z geografii nikt z wsiadających na pokład „Polonii” nie zdawał!...) — że, jeśli wzrok wyteńczyć, można zobaczyć kawałek Ameryki.

A przez lunetę — to i sam biegun.

Przecież na mapie — jak ręką się sięgnąć.

W rzeczywistości — kto się wdrapał na szczyt góry, idącej zakosami poprzez zamrażnięty śnieg — ten widział tylko mgłę, morze mgły, a poprzez roz-



Na pokładzie „Polonji” przed Nordkapem.
Fot. H. Gąsiorowski.



Nordkap.



Skały wyspy Fugløy (Nordlandja) w czasie mgły i deszczu.

Fot. H. Gąsiorowski.

padlinę w tej mglistej zasłonie — szmat morza, i zatokę, z unoszącym się na falach kołosem „Polonii”.

U podnóża góry — nad samą wodą stoi niewielka budka, kryta płóciennym dachem, przewiewna, co wobec przejmującego wichru bynajmniej nie jest zaletą.

Hoża Norweżka wraz z matką krzątają się, podając zmarzniętym gościom filiżaneczkę mętnej lury, pretensjonalnie zwanej tu „czarną kawą”.

U góry, tuż pod pułapem, wisi — o, gloria mundi — fotografia... Marleny Dietrich.

Zaiste, sława nie wie, co to granice. W drugiej budce sprzedają pocztówki, znaczki — cenny łup dla filatelistów! — drobiazgi z kości reniferowej lub z futra fok po horrendalnych cenach, które poczynają gwałtownie topnieć w miarę zbliżania się odwrotu pasażerów.

No, i co najważniejsza: tam stemplują...

Pod stempelek „Nordcap”, świadczący o rzeczywistym pobycie na przylądku, podsuwają turyści wszelkie możliwe przedmioty: wizytówki, karty, chusteczki do nosa — jednym słowem, co tylko snobizm podróżniczy podszepta.

Jeszcze kilka fotografii do spółki z Lapończykami — odświętnie przystrojonymi w rodzaj rogatywek czy też czapkę stań ryzykowskich (cóż za interesujący temat do etnograficznej rozprawki pod tytułem: „Wpływ krakowskiego stroju na ubiór Lapończyków”) — jeszcze kilka kamieni podniesionych z ziemi na pamiątkę — i jazda z powrotem do szalup.

„Miłe złego początki, lecz koniec załosny”...

Odbijamy od przystani — ostatnia łódź — widać, jak na lądzie powolutku rozdzielają się Lapończycy ze swych maskaradowych strojów — nim następni goście przyjadą, mogą sobi chodź ubrani ot, tak na codzień...

Łódź huśta się na falach, aż dech zapiera.

Tylko marynarz niewzruszenie stoi na burcie, ćmi papierosa i uśmiecha się wymownie, gdy pytamy, jak to było z wsiadaniem na okręt...



Koczowisko i kramy Lapończyków nad zatoką Hornwiken pod Nordkapem.

Fot. H. Gasiorowski.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Wysiadanie, które z początku wydawało się niełatwym ćwiczeniem gimnastycznym, teraz w naszym mniemaniu jest to — jak popularnie mówią, „bułka z masłem”...

Bo jak tu nogę postawić na mostku, kiedy raz wraz szarpie łódź w tył, i człowiek zostaje w niedołężnym, komiecznym rozkroku przed uciekającym trapez?

I tu załoga pokazała co umie.

Bez śladu zniechęcenia, ostrożnie, uważnie, 192 razy — wyraźnie: sto dwięćdziesiąt dwie osoby, bo tyle wsiadało na Nordkapie, — wciągnęła, jak paczkę, każdego z osobna ponad niebezpiecznie zięjącą otchłanią wód.

Dwóch marynarzy podawało — dwóch odbierało.

Trzeba się było tylko zawierzyć, pod-

dać, ubezwłasnowolnić niejako — a fakt wsiadania i wysiadania odbywał się sam, bez przygód, i bez współdziałania ze strony „nordkapcanów”.

Do szpiku przemarzniętych, zlodowaciałych pasażerów czekała uczta niebiańska: gorące parówki z kapustą i mocna, prawdziwa, czarna kawa.

Bo czyż nie dobra wróżka myślała o wszelkich wygodach i potrzebach turystów?

Zato załozde nie działo się tak dobrze: gdyśmy, nasyceni — dosłownie i przenośnie — ułożyli się do snu w ciepłych kabinach, oni tymczasem wciągali szalupy i trapy, w ciężkiej marynarskiej służbie rezygnując tej nocy z dobrodziejstw wypoczynku i snu.

Nazajutrz — liczne zadrapania marynarzy i bandaże na rękach chlubnie świadczyły o zwycięskiej walce z zabójczym morzem, które sięgnąć chciało po powierzonych ich pieczy pasażerów — blizny te, cierpliwie i bez słowa skarży poniesione, były żywym dowodem serca i gorliwości, i to ponad miarę ich obowiązków.

Prostu wierzyć się nie chciało, że pierwszy oficer poprzez burtę rzucający zachrypniętym z przemęczenia głosem trzeźwe, mocne rozkazy — to ten sam kapitan Zieliński, z werwą, wybijający hołubce mazura na balu dnia poprzedniego.

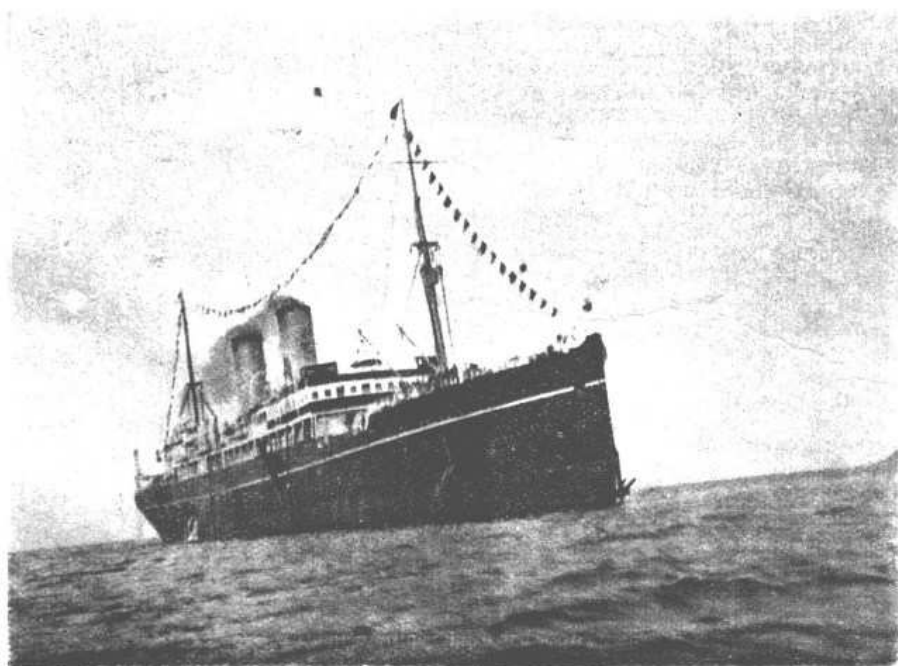
A dzień poprzedni, wigilia lądowania na Nordkapie — był to najuroczystszy dzień w naszym życiu okrętowym.

Przekroczyliśmy krąg polarny.

Próżno oczekiwać w tem miejscu fok, wdzięcznie trzymających w zębach wstążki z napisem, którą miałby przeciąć dziób okrętu — jak to się dzieje na wystawach.

Morze — szerokie, zamglone — miało, niby październikowy deszczyk — snująca się leniwie szlakiem okrętu zielonkawa woda, cała pożyczowana jak marmur — mewy, niestrudzenie krążące nad statkiem — daleki, styczny z szarem morzem szary horyzont — ani zimno, ani lodowato, tylko mokro.

I to ma być — krąg polarny?...



„Polonia” na Nordkapie.



Dostojnicy „morscy”.



Chrzest morski na kole polarnem.

krętowej: — na tablicy w klasie A — przybył nowy napis, głoszący, że o tej i o tej godzinie przekraczamy krąg polarny — to krąg jest, szkoda gadać!...

Na mostku, tuż nad basenem — tajemnicze przygotowania...

Lawa, okryta czerwonym suknem — stół — flagi.

Aż ciarki przechodzą...

Długie chwile oczekiwania.

Deszcz chłapie — przenika aż za kołnierz — sąsiad pcha się niemiłosiernie — rozdzielone paszce aparatów fotograficznych czekają na łup — stoły kostnieją od nieruchomej pozycji.

Szmer...

Idą!...

Istotnie: wstępują po schodach przede wszystkim dwaj policjanci — w trójkątnych pierogach na głowach, przypominają co prawda raczej karawaniarzy, a nosy pomalowane na krwisty kolor

zdradzają, że jedyną szminką, jaką rozporządzali, była pomadka do ust barwy „rouge fonce”...

„Wzrok ich straszny, kręcone wąsiska... a w rękę buława”... jedynie suknia nie jest plugawa, choć analiza genetyczna szat wskazałaby napewno, że źródło ich wywodzi się z którejś damskiej walizki — lepiej więc nie dociekać...

Za nimi — w otoczeniu świty, złożonej z balwierza, lekarza i giermków — kroczy sam niedźwiedź polarny...

Aby nie budzić wątpliwości — gdyż niepokalana biel jego odzienia, przepasanego sznurami, nie nasuwała co prawda od razu domysłu, że to jest władca tych stref północnych — w „łapach” trzyma plakacik z napisem „niedźwiedź polarny”.

Teraz wiedzą już wszyscy.

Dopiero na samym końcu, wynurza

się w całej krasie i okazałości... Jego Wysokość, Imię Pan Neptun.

Głosem, przypominającym najbardziej reklamowany głośnik radiowy, oddeklamował tekst uroczystości, sławiący podróż „Polonii”, po raz pierwszy na tak dalekich wynurzającej się wodach.

Policja tymczasem wyłowiła opornych delikwentów, którzy musieli się poddać całemu szeregowi operacji, by zasłużyć na honorowy dyplom morski.

Bezstronnie należy przyznać, że „wziętniowie” zachowywali się z prawdziwym męstwem i odcierpieli na sobie szereg czynności, jak to: namydlenie całej twarzy, ostrzyżenie potężnymi nożycami, opukanie przez eskulapa, a dopiero wtedy, gdy uznano ich za godnych ostatecznej próby — wrzucenie do basenu z wodą morską.

A deszcz chłapie... zęby szczękają... Brrrrr...



ogromnego naczyń, jakby przykrytego fantastyczną misternej roboty pokrywą, lub napełnionego musującym płynem.

Trzeba zaznaczyć, że ogólna widoczność w tym dniu była mierna. Słońce świeciło przez mgławicę i żadnych innych przedmiotów, ani kształtów brzegu, prawie nie było widać.

Przy rozważaniach na temat widoczności należy wspomnieć o zjawisku refrakcji i o deszczu, padającym na obserwowanym terenie. Te dwa czynniki bowiem odgrywają niemałą rolę w uwarunkowaniu łatwości lub trudności nawigacyjnych.

To, że się ma do czynienia z refrakcją, uprzytomnia sobie z łatwością marynarz, jeśli wypadek taki zachodzi w porze dziennej. Nienaturalnie wysoko wzniesione przedmioty brzegowe, — jakby oderwane i zawieszone nad horyzontem brzegi, mówią nam dobitnie, że jest to tak zwany przez szerszy ogół, miraż, i że odległość do brzegu, określana „na oko” musi być brana z większym zastrzeżeniem i krytycyzmem.

Inaczej się przedstawia sprawa w porze nocnej. Światło latarni morskiej, które według wiadomości, podanych przez oficjalny spis latarni, jest widoczne najdalej z odległości 18 mil, odkrywamy z odległości 25 albo i więcej mil.

Jeśli wierzymy w dokładność i ścisłość naszego poprzedniego zliczenia, a odkrywamy światło w odległości większej, niż liczymy do latarni, nasuwa się wówczas myśl o możliwości istnienia refrakcji. W wypadku jednak, gdy przebyta przez nas droga nie miała przez długi czas na kursie żadnych znaków, według których moglibyśmy sprawdzić swoje miejsce, refrakcja może nas wprowadzić w błąd, powodując mniemanie, że znajdujemy się o dobrych parę mil bliżej, niż to jest w rzeczywistości.

Latarnie o znacznej sile światła dają szczególnie wielką różnicę odległości w widoczności przy refrakcji.

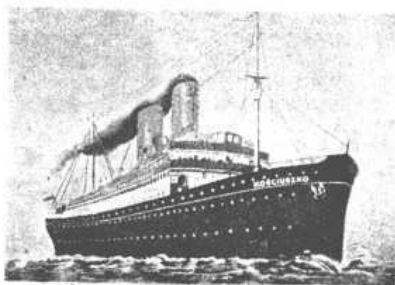
Kto miał sposobność odbywać podróz przez kanał La Manche, mógł się przekonać że naprzykład latarnia St. Catherine, znajdująca się na angielskiej stronie, której widoczność światła określona jest w spisie latarni na 18 mil, — widoczna bywała w nocy w kilku wypadkach z zawrotną jakiejś odległości.

Tak samo francuska latarnia Gris Nez, o której „Lichtfeuer - Verzeichnis” mówi, że światło jej widoczne może być z odległości 22 — 25 mil, świeciła nam w oczy z dobrych czterdziestu mil.

Odwrotny efekt wywołuje nocny deszcz, jeśli pada on w okolicy poszukiwanej latarni, w tym czasie, gdy okręt idzie w strefie przez deszcz nienawiedzonej.

Smugi wody, spadającej na przestrzeni kilku kilometrów, mogą stworzyć zasłonę dostatecznie gęstą, aby przytłumić blask światła latarni, wyczekiwanej przez okręt. Na okręcie zdziwienie, czasem podniecenie i zdenerwowanie. O padającym tam, gdzieś w nocnej ciemni, deszczu, nikt przecież nie wie. Już pół godziny temu latarnia musiałaby się ukazać — czyżby więc była pomyłka o tak wielką ilość mil?...

I jeśli, przy zbliżeniu się do latarni, okręt wejdzie w strefę deszczową, nieporozumienie może się wyjaśnić, — lecz jeśli deszcz już minął, lub pada nadal tylko nad lądem i w dali od okrętu, wówczas istotną przyczyną późnego ukazania się światła może ująć uwagi rozgniewanych



OKRĘT "KOŚCIUSZKO"

RODACY!

Sto kilkadziesiąt lat temu, kiedy Polska pod ciosami przemocy padała w gruzy, nieśmiertelny wódz, Naczelnik Narodu, Tadeusz Kościuszko, wylądował w Bostonie, by służby swe ofiarować sprawie wolności, by walczącym o niepodległość patriotom amerykańskim pomódz w ich bojach z ciemiężcami.

Dziś Odrodzona Ojczyzna nasza Polska daje nam sposobność witać tu w Bostonie znowu "Kościuszkę." Tym razem symbol wielkiej Mocarstwowej Polski, idącej w świat szeroki, na morza, na oceany, statek Jedynej Polskiej Transatlantyckiej Linii Okrętowej.

GDYNIA-AMERYKA.

**Witaj nam łączniku z ukochaną Macierzą!
Witaj nam chorąży bandery z Orłem Białym!
Witaj nam heroldzie Polski światowej!**

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KOMITET

Przyjęcia okrętu "Kościuszko"
przez Polonję w Nowej Anglii.

RODACY!

JEDYNA POLSKA NARODOWA LINIA OKRĘTOWA

GDYNIA-AMERYKA

TO NAJLEPSZY ŁĄCZNIK Z OJCZYZNĄ
TO ŚWIETNA PLATFORMA DO WSPÓŁPRACY

Popierajcie Ją Gorąco!

W MYŚL HASŁA

Polacy! Frontem do Morza!



KAP. E. BORKOWSKI

G.A.L.N.C. Ch. No. 608 M 9 A 1 P P

Printed in U.S.A.

Odezwa, wydana przez Polonję w Nowej Anglii, z okazji zawinięcia do portu w Bostonie statku „Kościuszko”, pierwszego w tym porcie okrętu pod polską banderą.

obserwatorów. Zarzucają wtedy latarnikowi opóźnione zapalenie światła, lub kładzie się to na karb chwilowego zepsucia się lamp.

Takie, nawet stosunkowo nieznaczne, zmiany w odległości widoczności, pod rzu mogą utrudniać nawigację i czasem wpływać niekorzystnie także na wykonywanie wojennych zadań. Tembardziej więc należy się liczyć z tak szkodliwym zjawiskiem, jakim jest mgła.

W zasadzie rozróżniamy dwa rodzaje mgły: mgła sucha i mgła wilgotna.

Sucha mgła może być obserwowana tylko w pobliżu brzegów, a raczej nawet nad samymi brzegami. Powstaje ona z powodu skupienia się wielkiej ilości ciężkiego dymu, sadzy i kurzu, przytłoczonych do ziemi górnym ruchem powietrza.

Wielkie, stosunkowo częste pożary lasów lub torfowisk powodują od czasu do czasu zjawianie się takiej suchej mgły nad brzegami zatoki Fińskiej. Poza tem jest to zjawisko dość rzadkie, wspominam więc o niem tylko nawiasem.

Najgorszym wrogiem żeglarsza jest prawdziwa wilgotna mgła, występująca w

postaci oparów, leżących na samej powierzchni morza.

Jak wiadomo, powstaje ona wówczas, gdy przesycone wilgocią powietrze ulega ochłodzeniu lub zmieszania się ze strumieniami zimniejszego powietrza. Tak samo łatwo może powstać zamglenie, gdy temperatura wody jest wyższa, niż temperatura powietrza, co się spotyka jesienią podczas cichej, pozornie dobrej lecz nieco chłodnej pogody.

Często bywa, że gdy po przejeździe cyklonu, przy stosunkowo ciepłej ale dżdżystej pogodzie, — przychodzi antycyklon z pogodą spokojną lecz chłodną, — zjawia się gęsta mgła, trwająca czasem ponad dobę.

Taki wypadek pamiętają też oficerowie, którzy pływali na O.R.P. Wilja w 1926 r. Wyszło się z Cherbourg'a po okresie deszczów, przy ciepłej rozłożonej pogodzie, która zdawałoby się miała zwiastować spokojną aż do znużenia podróży. Wkrótce po oddaleniu się od brzegów gościnnej Francji, napotkano powiew wiatru. Zrobiło się chłodniej, a w parę minut później okręt wciął się

Ale skoro w naszej encyklopedji o Aparaty fotograficzne pracują, jak na komendę.

Dla honoru kobiety współczesnej należy podnieść, że i panie nie uchylły się od tych lodowatych ceremonii, i dzielnie pluśkały w wodzie basenu. O ile odległość pozwala na sąd obiektywny, nawet w wycięciu trykotów kąpielowych nie widać było gęsiej skórki.

Niech żyje morze!

I pływaczkom — cześć!

Pierwszy dyplom otrzymał dostojny

gość „Polonii” pan Marszałek Senatu Władysław Raczkiewicz.

Inni pasażerowie — którzy uchylili się od bezpośredniego zetknięcia z żywiołem, którym włodarzy Neptun — mogli się wykupić daniną na Dom Marynarza Polskiego.

Tekst — przytoczony poniżej — zarówno jak wykonanie, to całkowicie „przemysł krajowy”, to owoc pracy zespołowej „polonistów”.

„Rzesze Polaków” skwapliwie wykrywały przywilej opieki i przyjaźni Neptuna,

nadany im tym uroczystym dyplomem.

Zarzuceni na dalekie łądy, na dalekie wody, długimi godzinami wpatrywaliśmy się w mijane góry, na których czas wypisywał, jak tajemnicze runy, ślady złożenia fal w skalistym podłożu.

I godzinami wsłuchiwaaliśmy się w skandynawską sałę szumiącej wody, nam, przybyłym z nad bałtyckiej mierzei, szemrzącej opowieść mórz północnych.

JERZY RAWICZ.

O WIDOCZNOŚCI NA MORZU, MGLE I PEWNEM, CIEKAWEM ZJAWISKU

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Wszyscy marynarze wiedzą dobrze jak ważną rolę w nawigacji odgrywa widoczność, która pozwala dobrze orientować się na morzu i spokojnie obserwować mijane lub spotykane okręty.

Wiadome jest także, że mniejsze lub większe napięcie psychiczne i nerwowe zjawia się na okręcie, gdy zaczynają ukazywać się, — w początku oddalone i dość przejrzyste, a potem coraz bliższe i gęstsze zwaly białej, mlecznej mgły. Wreszcie otula nas tak szczelnie i dokładnie, że czasem nie widzimy niemal dziobu naszego okrętu.

Dzisiaj, gdy morskie szlaki wodne i nadmorskie drogi powietrzne, przecinane są przez coraz szybsze okręty (nawodne lub powietrzne), — sprawa jak najlepszych środków sygnalizacji ostrzegawczej nabiera coraz większej wagi.

To też dla zagwarantowania bezpieczeństwa okrętów, odbywających swą podróż podczas mgły, wynajduje geniusz ludzki wszelkie sposoby i środki nie ustając ani na chwilę i nie zaniedbując żadnej okazji zastosowania najnowszych zdobyczy techniki do tej dziedziny.

A więc wykorzystano do tego możliwości dźwiękowej sygnalizacji w postaci dzwonów, syren, armatnich strzałów. Później wykorzystano możliwości nadawania sygnałów podwodnych, które mogą odbierać okręty, posiadające odpowiednie instalacje wodno - podsłuchowe. Dziś dla celów ostrzegawczych zaprzągnięto także radjotechnikę.

Niezależnie od tego, wynalazcy pracują w kierunku wyszukiwania kombinacji świetlnych promieni odpowiedniego koloru, któreby skutecznie przebijaly mgłę, przy zastosowaniu silnych refl.ktorów.

Jednak prawdopodobnie ostatecznie zwyciężą wszelkie radiowe instalacje, — albowiem w tej dziedzinie, każda niemal godzina przynosi jakieś wprost ekscytujące nowości i udoskonalenia.

Przenikliwość i zasięg fal radiowych są bodaj nieograniczone żadnymi jednostkami miary, przyjętej na świecie.

Ale o tem później. Mówiąc o widoczności na morzu, nie można brać kwestji krańcowo, — a więc: niema mgły — wszystko dobrze widzimy, jest mgła — nic nie widzimy.

Wogóle widoczność na morzu uwarunkowana jest i uzależniona od pogody, od stanu atmosfery, od naświetlenia.

Zmiany warunków widoczności czasem sięgają tak daleko, że na przykład ta sama miejscowość, lub te same przedmioty na brzegu, mogą mieć w jednych warunkach wygląd taki, a w innych całkiem odmienny. Przyczem częstokroć podczas tak zwanej „złej pogody” widzi się jakieś brzegi lub przedmioty wyraźniej, niż podczas pogody pięknej, inten-

sywnie słonecznej. W pierwszym wypadku może być powietrze bardziej rozrzedzone, a więc przezroczystsze.

Na możliwości rozróżniania przedmiotów wpływają również ich barwy, kształty, a także i tło. Jako ogólne prawidło, można przyjąć, że każdy przedmiot tem lepiej jest widoczny, im większy kontrast stanowią jego kształty i barwa z tłem, na którym się go widzi.

Są więc wypadki, kiedy pewne kształty i pewne barwy mogą się tak dostosować do tła, że dany przedmiot traci na wyrazistości, robiąc się mało lub zupełnie niewidocznym.

Ma się rozumieć, że przeważnie wpływa na to stan pogody, z którym związane są zmiany warunków naświetlenia.

Pewnego dnia niebo, które stanowi, przypuśćmy, tło dla jakiejś wieży lub latarni morskiej, nabiera takiego odcienia, a obłoki lub zwaly chmur układają się w takie kształty, że wieża ta niknie, pomimo ogólnej niezłej widoczności.

To samo jest z pływającymi znakami, — wiechami, bojami i t. p.

Białe kolor boi, częstokroć zlewa się z tłem bladego nieba i odzwierciedlającej to niebo, białawej powierzchni morza. Takie wypadki mogą się zdarzać podczas najlepszej pogody. Natomiast przy pogodzie pochmurnej lub nawet burzliwej, ta sama boja może być doskonale widoczna z wielkiej odległości, jako biała kula lub stożek, poruszający się, drgający na tle ciemnego nieba i prawie czarnej powierzchni morza.

Normalnie jednak wszelkie przedmioty na brzegach, jak i same kształty brzegów, oczywiście są lepiej widoczne podczas dobrej pogody, niż podczas złej, aczkolwiek, jak już wspomniałem, może być że przy jaskrawym słonecznym oświetleniu, ten sam przedmiot będzie widoczny z odległości mniejszej, niż w czasie bezsłonecznym.

Szczególnie w cichy poranek, który następuje zazwyczaj po nocnym deszczu, gdy na okręcie wszystko się kapie w słonecznych promieniach, może okazać się, że wierzchołek jakiegoś niewysokiego wzgórza, widoczny jest z odległości zaledwie jakichś 8 — 10 mil, podczas gdy ten sam szczyt innym razem mogliśmy widzieć z odległości 15 a nawet 20 mil.

Jednak nie jest to jeszcze mgła. Jest to zadymka, której ludzie, znajdujący się w obserwowanej okolicy wcale nawet nie spostrzegają. Widzą ją tylko znajdujący się w oddali marynarze, którzy obserwują dany teren, a, znając go dobrze, wiedzą jak i w jakich warunkach jest on widoczny od strony morza.

Widoczność latarni morskich przedstawia się też w różny sposób, zależnie od atmosferycznych warunków danego dnia

Przy słonecznej, lecz niezbyt jasnej, pogodzie można zobaczyć latarnię morską z odległości 12 mil. Będzie się ona przedstawiała w postaci cieniutkiej kreski.

Jeśli naświetlenie słoneczne jest szczególnie silne, a latarnia morska malowana na biały kolor, — mogą być wcześniej, zanim spostrzeżemy latarnię, rozróżnione różne drzewa, domy i inne zabudowania, znajdujące się u jej stóp.

Zazwyczaj okrągłe wieże morskich latarni, wyszukiwane z morza od strony słońca, bywają odkrywane dość późno, co się tłumaczy tem, że cylindryczne kształty takiej budowli są widoczne z oddali tylko jako wąziutkie linie najbardziej jaskrawego świetlnego wrażenia, pozostałe zaś ocienione części wieży zlewają się z otaczającym tłem.

To też poniekąd lepsze pod względem łatwości wyszukiwania są wieże latarniowe o kształtach graniastych, wielobocznych. Taka sześćcio — lub ośmioboczna wieża koncentruje światło na jednej z kilku jednocześnie widocznych stron. Stwarza się więc płaszczyzna mocno naświetlona, która może przedstawiać się, jako podłużna oświetlona kresa, szersza jednak, niż wązki t. zw. „blick”, powstający od naświetlenia wieży kształtu cylindrycznego.

Gdy w dodatku wieża ta jest malowana w dwa kolory, ułożone jako szerokie poprzeczne pasy, łatwość jej zauważenia znacznie się powiększa.

Dlatego każdy wachtowy oficer okrętu, będącego w podróży, z przyjemnością oczekuje takiej zapowiedzianej mu przez locję wielobocznej lub jaskrawo malowanej latarni.

Gdy, na przykład, w podróży przy angielskich brzegach idzie się kursem, na którym będzie latarnia Dungeness, każdy oficer spokojnie obserwuje brzegi, wiedząc, że łatwo dostrzeże jej charakterystyczne solidne kształty. Niemożliwością niemal jest, aby zarówno kolor czarny i kolor biały, które pasami obejmują tę latarnię, mogły zlać się z tłem i ukryć się przed oczami nawigatora.

Pewnego dnia dało się zaobserwować, ciekawe zjawisko. Mianowicie latarnia ta (Dungeness) przedstawiała się oczom oficerów, stojących na mostku O.R.P. Wilja, jako ogromny kielich, ustawiony na brzegu. Wynikło to z tego, że ciemne jej pasy prezentowały się oczom ludzkim prawie na całej szerokości wieży, przyczem dolny pas od spodu nieco się skracał przez niską zadymkę, tworząc dla oka rodzaj okrągłej podstawy nóżki kielicha. Biały, środkowy pas, przedstawiał się tylko w postaci wąskiej pionowej linii, przypominając nóżkę kielicha. Wreszcie górny ciemny pas tworzył samą konchę



Kapitan E. Borkowski, komendant parowca transatlantyckiego „Kościuszko”, składa wieniec u stóp pomnika Tadeusza Kościuszki w parku Humboldta w Chicago.

dziobem w gęstą, oślepiającą białą mgłę. Od tej chwili, przez 36 godzin z rzędu, gwizdek okrętowy nękał całą załogę, wsłuchującą się z uwagą i napięciem w takie same sygnały napotykanego okrętu.

Wtedy to, pomimo nadzwyczajnej czujności całej wachty i wszystkich, komu zależało na losie okrętu, nastąpiło pamiętne zderzenie z angielskim parowcem. W lewej burcie Wilji powstała dziura, tworząca w pomieszczeniu załogi rodzaj otwartej werandy kilkumetrowej długości.

Anglik ucierpiał wówczas więcej, lecz nie udało się dojść z nim do porozumienia, gdyż tak, jak widmowo się zjawiał, tak też w mgnieniu oka zginął ukryty w gęstej mgłę.

O przyczynach zderzenia, którego nie zdołano uniknąć, trudno dziś mówić. W każdym bądź razie, nie nawiązując nawet do tego wypadku, można stwierdzić, że wówczas dawało się we znaki ogromne zmęczenie słuchu.

Gdy się zaś weźmie pod uwagę, że działo się to w kanale La Manche, gdzie ruch okrętów jest bardzo znaczny, to trzeba przyznać, iż od ustawicznie roz-

dzierających powietrze dźwięków ostrzegawczych, orientacja słuchowa mogła się przytępić.

Zresztą w odniesieniu do dźwiękowej sygnalizacji, jako środka orientacji na morzu, ustalili się naukowy pogląd, nakazujący liczenie się z mocąciami powstać nieprawidłowościami.

Takie nieprawidłowości mogą polegać z jednej strony właśnie na pomyłkach naszego słuchu, z drugiej zaś na właściwościach rozpowszechniania się dźwięków w powietrzu, mniej lub więcej nasyceniem wilgocią.

Mówiąc o pomyłkach słuchu, trzeba też dodać, że tak samo, jak może się czasem zjawiać przejawiać tak zwana „ślepotą barw” — tak też może człowieka opuszczać „dźwiękowa ślepotą”, przy której tony jednej wysokości są przyjmowane prawidłowo, zaś tony jakiejś innej wysokości przedstawiają się do świadomości ludzkiej w postaci skażonej.

Jest to możliwe w wypadkach, gdy się ma do czynienia z mgłą, trwającą godzi-

nami. Wówczas marynarz, mając stale nad uchem wrzaski swego okrętowego sygnału — zmuszony jest pilnie wsłuchiwać się w obce dźwięki różnych tonów. Może to spowodować pewne zmęczenie organu słuchowego, które wywołuje nie-reagowanie na niektóre, stale powtarzające się tony tej samej wysokości.

Zwyczaj przyjęto takie zjawisko nazywać w sposób uproszczony „przyzwyczajeniem się”. Tak się przyzwyczajają pracownicy jakichś warsztatów do hałasu, wykonywanego przez maszynę, tak przyzwyczajają się i nie słyszą biuraliści stukania maszyn do pisania. Nie jest to jednak nic innego, jak właśnie takie przytępienie organu słuchu, przestającego reagować na aktywność jednego, lub nawet całej serii tonów.

Wobec tego, że niebezpieczeństwo zderzenia się w czasie mgły na morzu jest zawsze wielkie, a jak przekonaliśmy się środki dźwiękowej sygnalizacji są dość niezadawalające, poszukiwano innych sposobów uchronienia statków przed tem niebezpieczeństwem.

Najwięcej nadziei pokładano — jak już wspominałem na pomoc ze strony radia.

Nadzieje te nie zawiodły.

Nie mówię już o tem, że za pomocą t. zw. radio - pelengów może okręt (w zasadzie) czy to w pogodę słoneczną, czy przy mgle otrzymać dokładnie wskazania swego miejsca. Chcę natomiast powiedzieć o doniosłości wynalazku, umożliwiającego prawie że beztrudnie odbywanie przez okręty podróży podczas mgły, bez obawy o zderzenie się z innymi okrętami. Chodzi tu o radiową instalację, dzięki której podczas mgły wysyła się z okrętu ostrzegawcze sygnały, przyczem jednocześnie na tymże okręcie otrzymuje się ostrzeżenie o idącym w pobliżu, lub zbliżającym się z przeciwnego kursu statku. Ostrzeżenie to polega na tem, że na różny kompasowej ukazuje się świetlna kresa, wskazująca jednocześnie kierunek w jakim inny okręt się znajduje. Stopień wyrazistości i jaskrawości tej świetlnej kreski mówi o bliskości, lub o większym oddaleniu napotykanego okrętu.

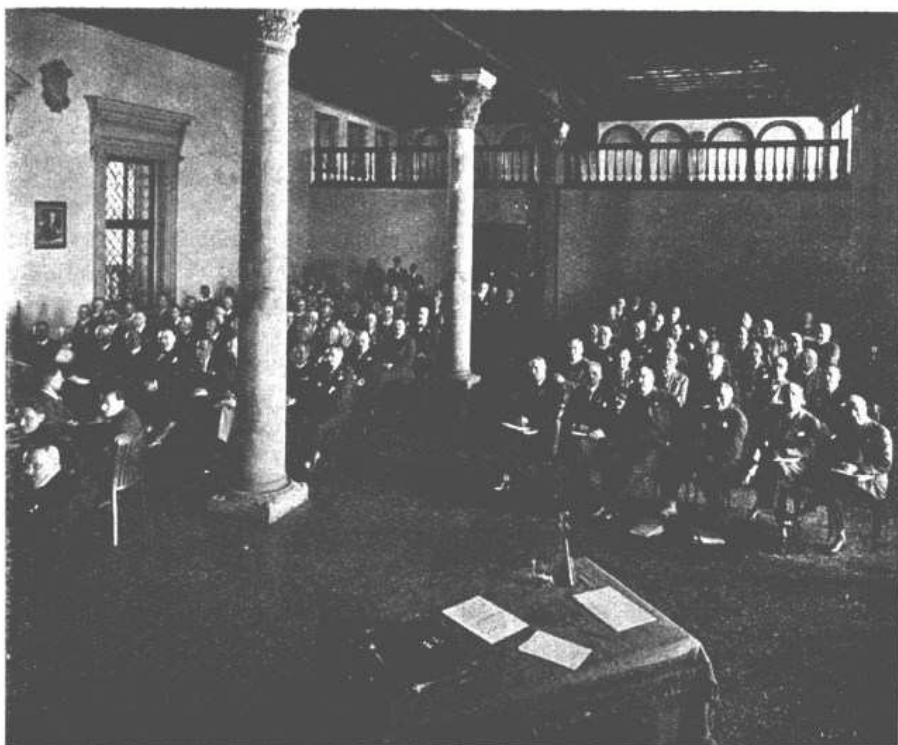
Jeszcze większe niebezpieczeństwo przedstawia mgła na morzu dla samolotu. Zakrywa ona bowiem linię horyzontu, będącą jedynym wskaźnikiem określenia pozycji aparatu. Lotnik, który trafił we mgłę, stara się odnaleźć taką wysokość, z której mógłby widzieć pod sobą morze i widzieć horyzont. Ewentualnie podnosi się ponad mgłę, tak aby jej górna (wierzchnia) granica zastępowała mu przez pewien czas utracony horyzont.

W innym wypadku musi lecieć tuż nad samą powierzchnią morza, aby rozróżnić granicę pomiędzy morzem, a mgłą. Nie jest to bezpieczne a nawet całkiem niemożliwe, gdy mgła leży nisko nad samą wodą.

Lecąc we mgle, kieruje się więc lotnik tylko przy pomocy kompasu, lecz dobrze trzymać się na kursie może tylko wtedy, gdy aparat znajduje się dokładnie w pozycji poziomej — przechyły však powodują wyrażę i zboczenia z kursu.

Bardzo małych przechyłów, przechyłowierz nie wskaże, a zatem nieuniknione są drobne zboczenia, które przy dłuższym locie dają mogą wielki błąd i odchylenie od punktu, do którego samolot podąża.

Ładowanie, czyli wodowanie podczas mgły przedstawia także bardzo groźne niebezpieczeństwo. Lotnicy mają jeszcze świeżo w pamięci tragiczny los wojsko-



XV Międzynarodowy Kongres Żeglugi w Wenecji, Obrady Sekcji Żeglugi Morskiej toczyły się w pałacu dożów, w sali „del Piovego”. Polskę reprezentowali p.p. J. Rummel i Nagórski.

wego wodnopławca, przy którego rozbiciu znalazł śmierć s. p. por. pilot Kawęcki i został ranny por. mar. pilot Szalewicz.

Ta sama niemożliwość orjentowania się według horyzontu stwarza to, że pilot ledwo widząc pod sobą płaszczyznę powierzchni wody (jesli ją wogóle widzi) nie ma pojęcia o wysokości, na jakiej się znajduje.

Jest coprawda przyrząd wskazujący wysokość, lecz już na przestrzeni 300 m. od powierzchni przyrząd ten prawie nie działa — należy się orjentować „na oko”. Jeśli w dodatku miejsce wodowania może być ograniczone jakimiś przedmiotami, jak ewent. stojącymi na redzie okrętami, lub brzegami, to sytuacja pilota robi się ogromnie ciężka. Musi się zniżyć, nie wiedząc, jak długo może pozwolić sobie na „pikowanie”; — ułamek sekundy stanowi o katastrofie.

W czasie niskiego lotu podczas mgły, przy niezbyt wielkiej jej gęstości można sobie pozwolić na lot na wysokości 2 — 3 m. nad wodą (jesli warunki pozwalają). Ustali się wtedy minimum horyzontu, widząc jaskrawą różnicę białawego odcienia mgły na tle ciemnej powierzchni morza. Lecz w tych wypadkach często zachodzą pomyłki w określeniu odległości na jaką się widzi.

Zazwyczaj zdaje się we mgle, że się widzi dalej, niż to jest w rzeczywistości. Wogóle w tych wypadkach możliwe jest orjentowanie się, co do odległości, tylko według ilości widzianych grzebieni fal. Często widzi się tylko dwa grzebienie, — dość słabo się zarysowuje trzeci, wtedy, gdy czwarty jest już zupełnie ukryty we mgle. Jeśli więc określimy odległość rozbiegających się grzebieni fal na jakie 15 — 20 metrów, to możemy wówczas przypuszczać, że widzimy mniej więcej na 80 — 100 metrów.

Zrozumiałe więc jest, ile niebezpieczeństwa następuje lot we mgle na nie-

znacznej wysokości. Na wysokości zaś już 10 metrów horyzont tworzony rozgraniczeniem jasnej barwy mgły i ciemnego tła wody — znika. Można zobaczyć jedynie coś bezpośrednio pod samolotem. Jeszcze kilkanaście metrów wyżej, i już lotnik jest zatracony w gęstych oparach, skąd nic nie widzi, ani pod sobą, ani wokoło siebie.

Gdy się weźmie pod uwagę szalony łoskot pracującego silnika, to się ma obraz sytuacji pilota, zarówno jak i jego obserwatora. Niema mowy o dźwiękowem orjentowaniu się. Żaden odgłos syreny, lub dzwonu stacyj brzegowych nie dotrze ucha zagubionych we mgle lotników.

Znów więc pozostaje tylko radio. Jak najdalej posunięta wynalazczość, jak najlepsze udoskonalenia w tej dziedzinie, nie zmniejszają jednak niebezpieczeństwa, jakim jest wodowanie podczas mgły. Zaiste więc mgła jest bardzo groźnym wrogiem morskiego lotnika.

W związku z temi rozważaniami na temat mgły, nie byłoby od rzeczy poruszyć kwestię pewnego bardzo ciekawego zjawiska. Rzeczywiście istnienie tego zjawiska dałoby się sprawdzić jedynie przy bardzo obszernych badaniach i ciągłych obserwacjach w tej sprawie. Chodzi o rzecz następującą:

Pewien stary kapitan dalekiej żeglugi, zajmujący w swoim czasie stanowisko komandora pilotów w porcie Libawa, niejaki Gottfried Inge, zwrócił uwagę, że przytłaczająca większość okrętów, które z powodu mgły osiadały na mieliznach, — zbacza zazwyczaj w prawo od należytego kursu.

Przytaczał wiele przykładów z własnej praktyki w czasie swego długiego morskiego życia. Popierał to twierdzenie ogromną ilością przykładów, obserwowanych na przestrzeni całych dziesięcioleci.

Naprzykład okręt, podążający z A-

tlantyku do Kanału La Manche, siada na mieliznę przy Ushant (Ouessant) na prawo od kursu.

Okręty, idące na zachód z tegoż kanału, siadają podczas mgły około Lizard'u. Statki, kierujące się z La Manche na Skagen, doznają awarii przy Jutlandji. Natomiast idące od Skagen w kierunku portów francuskich, zostają podczas mgły odniesione daleko na zachód, czyli w prawo od kursu.

Tak samo okręty, płynące do południowych portów Szwecji od Falsterbo, siadały na mieliznę przy Bornholmie, zaś idące od Bornholmu do niemieckich portów — odkrywały Gjedser - Riff i Gjedser - Odde, a do Kopenhagi odkrywały Falsterbo na lewo od swego kursu. W drodze od Bornholmu do Libawy siadają okręty na mieliznę przeważnie na południe od portu libawskiego, czyli że znów na prawo od kursu.

Statki, podążające do Fińskiej zatoki, zawadzają o mieliznę przy Filsande, Dager Ort, Neckman Grund i t. d. — stale w prawo od kursu.

Pamiętą awarią „Magdeburga” w 1914 r., która nastąpiła przy Oddensholmie, jest również potwierdzeniem tej teorii. Tak też było z „Pereświatem” w roku 1915. Z ostatnich, bliżej znanych wypadków należy wymienić rozbicie się „Baltary” w ujściu Wisły w pobliżu Schievenhorst, co też stało się przy zboczeniu tego okrętu na prawo od kursu.

Nad tem zjawiskiem zastanawiano się dość poważnie; szczególnie zajął się badaniami w tej dziedzinie niejaki p. Timofiejewski, rosyjski doświadczony marynarz. Zastanawiano się nad możliwościami powstawania jakichś zmian w działaniu magnetyzmu na igłę kompasową w czasie, gdy powietrze jest przesycone oparami.

Poważni fizycy i meteorologowie nie mogli stanowczo odpowiedzieć na pytanie, czy mogą zachodzić jakieś wypadki oddziaływania mgły na dewiację, lub deklinację kompasu. Gotowi byli nawet raczej w to powątpiewać, aczkolwiek nie zaprzeczali, że mogą podczas mgły być jakieś przyczyny atmosferyczne, lub kosmiczne, które ewentualnie oddziaływałyby w jakiś niezbadany dotąd sposób na igłę kompasu.

Zachodzi też przypuszczenie, co do możliwości odgrywania w tem zjawisku roli jakiegoś czynnika o bardziej psychologicznym charakterze. Mianowicie, możliwe jest, że ma się tu do czynienia z zakorzenionymi dążnościami i przyzwyczajeniami każdego człowieka do trzymania się prawej strony. Przecież morskie przepisy, obowiązujące na całym świecie, nakazują mijać się okrętom, obchodząc z prawej strony.

Prawie we wszystkich krajach tak samo reguluje się ruch uliczny i drogowy.

W każdym razie, tak się na świecie ułożyło, że prawa ręka i wogóle cała prawa strona odgrywa w życiu człowieka rolę supremacji.

Woli swej prawej strony ulega człowiek, często sam tego nie spostrzegając. Interesujące może być naprzykład takie doświadczenie:

Postawić kogoś w rogu absolutnie za ciemnionego, dość długiego pokoju, odwrócić go do przeciwnego rogu i kazać mu przejść do tego rogu. Bezwzględnie w 90 wypadkach na 100 ujawni się pewne zboczenie w prawą stronę od punktu, do którego miało się przejść.



Pierwsze kroki na ziemi amerykańskiej. Powitanie oficerów „Daru Pomorza” i uczniów Szkoły Morskiej przez przedstawicieli kolonii polskiej w New Yorku. Na pierwszym planie (w okularach) b. konsul p. Kazimierz Głuchowski, były prezes Zarządu Głównego L. M. i K., który witał także przed 8 laty statek szkolny „Lwów” u wybrzeży Brazylii.

w życiu, a mówią płynnie po polsku, ba — znają miasta, powiaty, województwa, wsie i gminy, gdzie porodili się ich rodzice; rozpytują się, jak to tam teraz jest w tym „starym kraju”. Trudno jest wszystkim odpowiedzieć, wszystkich oprowadzić po tym skrawku Polski, co przepłynął przez Ocean. Jest nas 20 czy 30, a gości mamy przeszło 3 tysiące. Zdarzają się dwa niezwykle wypadki: jeden z uczniów poznaje swego rodzonnego wuja, którego nigdy w życiu nie widział, a drugi rodzonnego stryjka, o którego istnieniu całkiem nie pamiętał; trafiają na siebie tylko przypadkiem. To ostatnie spotkanie jest tembardziej radosne i miłe, że stryj naszego kolegi sam jest byłym kapitanem i właścicielem żaglowców.

W poniedziałek rano zwiedzamy Navy Yard w Brooklinie, dokąd zabiera nas specjalnie na ten cel przysłany holownik amerykańskiej marynarki wojennej. Po południu tegoż dnia, korzystając z uprzedniego zaproszenia muzealnego statku więziennego, oglądamy ten zabytek ponurej przeszłości, oprowadzani po nim przez jednego z redaktorów „Nowego Świata” p. Matykę. „Convict Ship” jest dziś najstarszym żaglowcem świata. Zbudowany 140 lat temu w Maulmein w Indiach Brytyjskich i ochrzczony imieniem „Success”, służył on początkowo dla celów handlowych, żeglując pomiędzy Londynem i Kalkutą. Po 12 latach służby frachtowej, t. j. w r. 1802 „Success” został przeznaczony do przewożenia angielskich przestępców do kolonii karnych w Australji. Przez 40 lat razem z trzema innymi „Ocean Hells” „Success” pełnił swą piekielną służbę. W roku 1851 na skutek protestów i oburzenia całego społeczeństwa angielskiego, rząd Wielkiej Brytanji przestał wysyłać przestępców do kolonii karnych, a statek „Success” został zamieniony na stałe więzienie, pływające w zatoce Hobson, koło Melbourne, stając się teraz jeszcze prawdziwszym piekłem. Po zniesieniu tych pływających trumien dla żywych ludzi, w roku 1865, przez 20 lat „Success” stał w zatoce, poczem w roku 1885 został zatopiony wraz z siostrzanymi „Ocean Hells”. W roku 1890 konsorcjum amerykańskie wydobyci statek i urządziło na

nim muzeum męczarni i udręczeń. Muzeum to podróżuje z portu do portu, gdzie zwiedzającym je ludziom mrozi krew w żyłach samym widokiem cel więziennych i narzędzi tortur, stosowanych za byle przewinienie. Doprawdy, wierzyć się nie chce, aby w drugiej połowie XIX wieku było dopuszczalne podobne barbarzyństwo i bestjałskie znęcanie się człowieka nad człowiekiem.

Mając już 122 lata, t. j. w r. 1912 „Success” odbył podróż pod żaglami pod dowództwem kpt. D. H. Smitha bez towarzysztwa holownika z Europy do Ameryki w przeciągu 96 dni. Było to przedsięwzięcie dość ryzykowne, zakończyło się jednak zupełnie pomyślnie, dając jeszcze jeden dowód solidności budownictwa okrętowego w XVIII stuleciu.

We wtorek 14 lipca b. r. zwiedzamy przed południem fabrykę instrumentów naukowych i kompasów bąkowych Sperry Gyroscope Co. W Brooklinie. Jest to dla załogi „Daru Pomorza” jedna z najciekawszych i najbardziej pouczających wycieczek w New Yorku. Zwiedzanie kończy się krótkim i doskonałym śniadaniem w najelegantszym hotelu Nowego Yorku, na które zostaliśmy zaproszeni przez dyrekcję fabryki. W bardzo miłym i praktycznym upominku otrzymujemy dla naszego statku model zasady budowy kompasu bąkowego z napisem: „Training Ship Dar Pomorza”.

Po południu na zaproszenie dyrekcji „United Fruit Co.” zwiedzamy jeden z jej statków, wyładujący 45.000 pęczków bananów (około 120 — 150 bananów w jednym pęczku), oraz nową przystań tejże kompanji, zbudowaną kosztem 2,5 milionów dolarów. Niezmordowanym naszym przewodnikiem jest p. Z. Dattner z linii Gdynia — Ameryka. Wieczorem jesteśmy gośćmi polskiej kolonii w Maspeth i okolicy. O godz. 18 min. 30 na przystań u wylotu 79 ulicy, gdzie lądują nasze szalupy, zajeżdża 20 prywatnych aut pod przewodnictwem p. Ostrowskiego, lidera polskiego klubu demokratycznego. Do Maspeth jedziemy w towarzystwie policji. W pewnych okolicznościach takie towarzystwo jest może mało zaszczytne, trzeba jednakże znać zwyczaje amerykańskie. Tym razem, podobnie zresztą jak w piątek, gdy jechaliśmy na

przyjęcie przez majora miasta — asysta policji jest niebyle zaszczytem, przyjemnością i propagandą.

Gdy wszyscy byliśmy już rozładowani po autach, ruszamy „z kopyta” niecierpliwych Chryslerów, Fordów i t. d. Towarzyszy nam dwóch oficerów policji na motocyklach: jeden otwiera, drugi zamyka naszą kawalkadę. Na dźwięki przeciągłej syreny policyjnej wszystkie pojazdy, niezależnie od rodzaju i kierunku ruchu, muszą się natychmiast zatrzymać, dając drogę kawalcacie, prowadzonej przez motocykl policyjny. A kawalkata pędzi na złamanie karku, furkając polskimi i amerykańskimi banderkami, które przystrojono auta. Nigdzie dotychczas nie widziałem tak wielkiej karności kierowców i tak sprawnej organizacji ruchu kołowego. Policjanci, pędzący na motocyklu z szybkością 80 km na godz., nonszalancko dają znaki dłonią nreszciganym przez siebie autom, autobusom, tramwajom i przechodniom. Wszystko zatrzymuje się natychmiast, schodzi z drogi i czeka. Gdy np. na skrzyżowaniu ulic ruch odbywał się w poprzek naszej drogi, na pierwszy dźwięk syreny policyjnej zatrzymują się pojazdy przecinające kierunek naszego ruchu, a te, które czekały do tej pory i mogłyby stanąć dla nas zator, wyciągają się dwoma szeregami wzdłuż chodników, zostawiając środek ulicy wolny. Nic też dziwnego, że nasza kawalerska jazda od zbiegu „River Side Drive” i 79 ulicy przez New York, Brooklyn i Maspeth do Clinton Av. trwała 25 minut, na co normalnie dobre auto musi zużyć godzinę i kwadrans.

Choć ta świetna jazda przez zdumiony New York należała do prawdziwych przyjemności, jednak czas był najwyższy, aby się skończyła. W aucie p. Ostrowskiego, głównego organizatora tego przyjęcia, który prowadził nasz korowód, zapaliła się tylna oś wskutek szybkiego ruchu. Gdy auto stanęło przed budynkiem Domu Narodowego w Maspeth z pod tylnych kół buchnęły płomienie, tłumione dotychczas szybkim pędem. Ze środka wyskoczyli oficerowie i kierowca. Piaskiem, którego na szczęście było pod dostatkiem na chodniku, zlikwidowano niebezpieczeństwo.

Na salę przepelnioną rodakami wchodzimy dwuszerzegiem z p. dr. Raczyńskim, wice-konsulem na czele. Witają nas huczne brawa i dźwięki orkiestry, poczem p. mecenas Zator przemawia krótko, zwięźle i serdecznie w imieniu Polonii w Maspeth. Podczas bankietu przemawiali mecenas Zator, prezes Machalski i kpt. Meissner, a uczniowie zaśpiewali parę pięknych pieśni żeglarskich. Poczem prezes Machalski ofiarował statkowi „Dar Pomorza” piękny puchar srebrny z malachitem, jako wędrowną nagrodę za regaty.

Na środe przed południem projektowane było zwiedzanie fabryki sond dźwiękowych, które jednak — niestety — nie doszło do skutku.

O godz. 13 znowu bierze nas pod swe opiekuńcze skrzydła p. Dattner. Zwiedzamy „Berengarję”, wielki transatlantyczny turbinowiec (52.226 ton), należący do „Cunard Line”.

O 14 min. 30 koledzy nasi z odwachu służbowego przyjmują na statek 150 dzieci ze szkoły polskiej, a o 19 udajemy się na przyjęcie do klubu obywatelskiego w Jersey City. Projektowane było

Czy ma to jakiś wpływ na katastrofy okrętów w czasie mgły, czy nie stwierdzić dziś jeszcze nie można. Tem niemniej statystyka awaryj, powodowanych zejściem z kursu podczas mgły, wykazuje, że naprawdę schodzi się z kursu prze-ważnie z odchyleniem w stronę prawą, i to w 75 do 80 wypadkach na sto.

Niestety żadne polskie wydawnictwa

jeszcze się nie zajmują rejestracją mor-skich wypadków i awaryj. Stałe więc obserwowanie zdarzeń w tej dziedzinie napotyka na pewne trudności. Jednak stare źródła obcych krajów oraz opowia-dania zapytywanych przeze mnie świad-ków różnych okrętowych awaryj — na-ogół potwierdzają poruszoną teorię.

Byłoby bardzo ciekawe i korzystne

prowadzenie tego rodzaju obserwacji i notowanie wszelkich wypadków zejścia okrętów z kursu podczas mgły. Ma się rozumieć nie można zapominać o uwzględnianiu takich czynników, jak wiatr, prądy, dryf i t. d.

WŁADYSŁAW KOSIANOWSKI

km. dr. ppor.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PIERWSZA TEGOROCZNA PODRÓŻ »DARU POMORZA«

III. JAK POLONIA NOWOJORSKA PODEJMOWAŁA GOŚCI ZE »STAREGO KRAJU«

Czwartkowy poranek na kotwicy zuży-wamy na wymalowanie burty i na osta-teczne wyszorowanie pokładów, relin-gów i t. p.

Nazajutrz o 10-ej rano zdejmujemy się z kotwicy. W drodze w górę Hudso-nu, — „w górę miasta” — jak się mówi w New Yorku, spotyka nas yacht miejski „Macon”. Na yachcie zebrani są człon-kowie komitetu przyjęcia z p. Rybickim, dyrektorem miejskiego biura pracy w No-wym Yorku i p. konsulem Dąbrowskim na czele. Między członkami komite-tu spotykamy dobrze nam znaną, uś-miechniętą twarz p. Głuchowskiego, by-łego konsula polskiego w Paranie, który witał nas 8 lat temu na „Lwowie” w Brazylii. P. Rybicki, konsul Dąbrowski i 2 urzędników konsulatu motorówką dostają się na pokład „Daru Pomorza”, gdzie krótka i serdeczna przemowa wy-głoszona po angielsku i po polsku wita nas w imieniu Polonii w New Yorku i w imieniu władz tego olbrzymiego miasta p. Rybicki, który następnie opuszcza sta-tek i wraca na pokład „Macona”. Z yach-tu powiewają szale, chusty, kapelusze. Reporterzy i kinooperatorzy uwieczniają nas na kliszach i taśmach filmowych dla pism i setek kin amerykańskich.

W chwili, gdy znajdujemy się na tle najbardziej charakterystycznej sylwetki New Yorku, nawprost największego sku-pienia olbrzymich drapaczy nieba, pod-pływa do nas na niewielką odległość z prawej burty duży hodownik pożaro-wo-ratowniczy. Wszystkie sikawki ho-lownika są uruchomione. Wspaniały pływający wodotrysk bije w górę na 40 metrów. Wiatr jednak porywa strumie-nie wody, rozpyla je i słonym, rześkim deszczem skrapla obficie nasze paradne mundury. Ponieważ bezpośrednio po tej „pompie” (w znaczeniu dosłownym i w przenośni) mamy być przyjęci przez ma-jora miasta, p. Walkera, więc, rezygnu-jąc z pięknego widoku, chowamy się na podwieńrzną stronę statku za nadbudów-ki i szalupy. Dodać należy, że cała za-łoga holownika ubrana była w nieprze-makalne płaszcze i buty. Według zwyczaju amerykańskiego witanie taką fonia-ną należy do bardzo szacownych cere-monii, jak np. w Europie salwy armat-nie.

Owacjom niema końca. Wszystkie statki od najmniejszych do największych salutują nam banderą i potrojnym dłu-gim gwizdkiem parowym, lub syreną. Wkrótce cały Hudson od Brooklinu do Yonkers rozbrzmiewa jednym potężnym rykiem. Operatorzy filmowi z Para-mountu i Pathé zwijają się jak w ukropie. Wreszcie o 12 min. 35 rzucamy kotwicę na Hudsonie nawprost yachtklubu „Co-lumbia”, u wylotu 86 ulicy na River-Side-Drive, w najelegantszej części Nowe-go Yorku. Jednocześnie z rzuceniem kot-wicy idą na wodę duże szalupy okręto-we, któreimi goście, komendant i 2 nie-

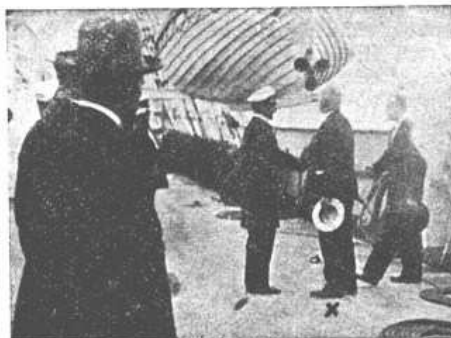
służbowe wachty udają się na ląd. Na statku zostaje dwóch służbowy.

Etykieta amerykańska jest cudownie prosta, a wszelkie ceremonie robi się wyłącznie dla filmu. Przyjęcie przez ma-jora miasta polega na wygłoszeniu paru krótkich przemów i głównie na zdjęciach filmowo-kinowych. Wszystko i wszyscy dla kina!

Przedstawiciele Paramountu i Pathé przybyli także na statek i tam poprostu wymogli na oficerze służbowym, by uczi-niowie wykonali najróżniejsze manewry przy pracy z żaglami, kotwicą i t. d., oczywiście dla kina.

Wieczorem tego samego dnia obie nie-służbowe wachty były gośćmi dziennika polskiego „Nowy Świat”, na przedsta-wieniu w największym kinie świata „Ro-xy”, gdzie prócz zwykłego programu słynna na cały świat orkiestra symfonicz-na tego teatru wykonała hymn narodo-wy polski, a dyrektor teatru wygłosił serdeczne przemówienie. Po przedsta-wieniu gospodarze i goście udali się do Domu Narodowego na kolację, by pełni wrażeń wrócić na statek koło 1 w nocy.

W sobotę od 9 rano zwiedzanie mia-sta autobusem. Doskonałym i przyjemnym naszym cicerone był p. Wasilewski z konsulatu R. P. w Nowym Yorku. Jed-nym z najciekawszych obiektów, które obejrzeliśmy tego dnia był nowy, niewy-kończony jeszcze i nieoddany do użytku most na Hudsonie „George Washington”. Trudno tu wszystko wymienić, bo róż-nych cudów była moc: szpital weteranów armii amerykańskiej w Bronx, „Yankee Stadium”, „Polo Grounds”, 102-piętrowy „Empire State Building” i mnóstwo in-nych drapaczy nieba. Bardzo podobała się nam następująca scena na Washington Square: w basenie wodotrysku na środku placu u wylotu najruchliwszej ulicy New Yorku, kąpało się kilkadziesiąt dzieci, a przynajmniej drugie tyle „plażowało” na chodniku okalającym wodotrysk. Ta setka dzieci olbrzymiego miasta nikomu nie przeszkadzała i nikogo nie dziwiła i bawiła się wybornie pływając trudge-onem, czałkiem i dziesięcioma innemi



Przybycie Konsula R. P. p. Dąbrow-skiego (x) na pokład „Daru Pomorza”.

sposobami, nurkując i skacząc do wody. Coprawda małoletni nowojorczycy nie-tylko oddawali się sportowi: jakaś grupka rzucała w karty z zapalem godnym brid-gistów klubowych, a wśród niej były na-wet 10 — 12-letnie damy. „Zielony sto-lik” i „kibica” dymili przytem papierosa-mi i cygarami.

O godz. 1 po poł. autobus nasz zatrzy-muje się przed gmachem polskiego kon-sulatu, i od tej chwili stajemy się gośćmi jego urzędników, a następnie państwa konsulostwa Dąbrowskich, którzy podej-mują nas z przysłowiową gościnnością polską. Zwiedzanie gmachu konsulatu, wspólna fotografia, śniadanie i pogawęd-ki w miłym nastroju przeciągają się do 4 p. p.

Tymczasem od dwóch służbowy na stat-ku nie próżnuje i nie jest pozabawiony to-warzystwa. Motorówki i szalupy ratun-kowe wożą bez przerwy gości, zwiedza-jących statek, zarówno Polaków jak i Amerykanów. Według naszych prowi-zorycznych obliczeń w ciągu siedmiu dni „Dar Pomorza” zwiedziło około 7000 osób, z czego około 4000 wypadło na sobotę i niedzielę. Urzędowe godziny zwiedzania od 17 — 19 rozszerzyliśmy na 16 — 23, bo jakże tu komu odmówić, gdy nieraz przyjechał kilkadziesiąt mil, żeby zobaczyć ten polski statek szkolny, a musi zaraz wracać do codziennej pra-cy. Szalupy okrętowe nie mogły wszyst-kich pomieścić i nadążyć z przewoże-niem. Znalazł się więc jakiś amerykań-ski holownik, którego właściciel na prze-wożeniu naszych gości zrobił iście ame-rykański interes. Nie mogliśmy niestety nic na to poradzić i skierować tych gru-bych dolarów do kieszeni jakiegoś nasze-go rodaka — wychodźcy.

O 7 wiecz. zbiórka niesłużbowych odwachów na statku. Udajemy się na ląd, a następnie kolejną podziemną na ulice Św. Marka, gdzie mieści się „Dom Narodowy” Polonii Nowojorskiej, na uro-czystą akademię. O g. 20 min. 30 wpro-wadza nas na wielką salę, szczególnie za-pelnioną publicznością, p. Konsul Dąb-rowski i „Komitet powitania”. Sala roz-brzmiewa długo Niemilkącymi oklaska-mi. Przewodniczy akademii p. dr. Ra-czyński, sekretarz konsulatu. Orkiestra symfoniczna gra hymn polski i amerykań-ski, p. Czarnecki — dziennikarz amery-Dąbrowski, red. Błażewicz, prezes Smo-liński, dyr. Głuchowski ks. dr. Szubiński p. Czarnecki — dziennikarz amery-kański i poborca celi w Chicago, wysoki urzędnik Stanów Zjednoczonych, wresz-cie komendant „Daru Pomorza” kpt. Ma-ciejewicz. W przerwach pomiędzy prze-mówieniami chóry „Echo”, „Harmonja” i „Lutnia” odśpiewały szereg pieśni, a dziatwa ze szkół Polskiej Rady Oświa-towej wykonała świetnie tańce polskie.

Niedziela mija pod znakiem przyjmo-wania rodaków na „Darze Pomorza”. Wielu z nich nie widziało Polskiej nigdy

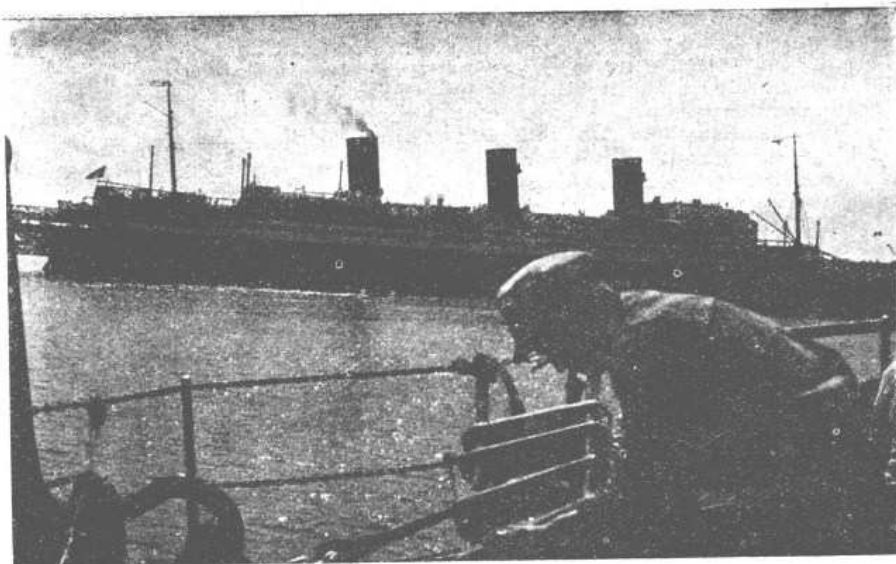
cie towarzyskie zamieniło się na manifestację 2000-nej Polonii. Kawalkadę dekorowanych aut, prowadzoną jak i dnia poprzedniego przez policję, w pobliżu lokalu klubu powitano wystrzałami z miniaturowych moździerzy. Zebrany tłum począł wznosić długie niemilkące okrzyki na cześć polskiej marynarki. Przed rozpoczęciem programu p. Konsul Dąbrowski i komendant Maciejewicz przemawiali z balkonu do publiczności nieogracanej pomieścić się w sali. Następnie przemawiali prezes Faber, konsul Dąbrowski, redaktor Yolles mecenas Supiński, komendant Maciejewicz i przedstawiciele majora miasta — sędzia Govern.

W czwartek przed południem widzimy Statuę Wolności. Tym razem jesteśmy gośćmi „Mc. Allister Navigation Co”, której statki m. in. kursują po Hudsonie między Battery Park i Bedloe Island, na której zbudowana jest statua. Statua Wolności została wzniesiona dla uczczenia 100-iej rocznicy niepodległości Stanów Zjednoczonych. Budowa jej zajęła 5 lat. Ogólna wysokość od poziomu morza wynosi 301 stóp, waga samej statui 225.000 kg., koszt 1.000.000 dolarów z piedestałem. Jest ona darem narodu francuskiego, a wykonawcą jej był rzeźbiarz francuski Fryderyk Bartholdi. O rozmiarach tego pomnika mogą dać wyobrażenie np. takie dane: w głowie postaci może się zmieścić 40 osób, a w pomieniu pochodni wzniesionej nad głową 12 osób.

Piątek 17 lipca 1931 r. Jest to oficjalnie ostatni dzień naszego pobytu w Nowym Yorku.

Przed południem odwiedzają statek kadeci marynarki wojennej, inżynierowie z fabryki Sperry, inspektor nawigacyjnych szkół amerykańskich i szkoła jun-gów. O 4-iej po południu na statku odbywa się „herbatka dla zaproszonych gości, a więc dla przedstawicieli konsulatów, wszystkich członków komitetów przyjęcia „Daru Pomorza”, linii Gdynia—Ameryka i przedstawicieli miasta i portu, którzy wyświadczyli nam mnóstwo grzeczności i honorów podczas naszego pobytu w New Yorku.

Po dokładnym zwiedzeniu statku zaczyna się podwieczorek, przeplatany młem pogawędkami i krótką przemową kapitana, który w serdecznych słowach podziękował wszystkim obecnym i nieobecnym, którzy przyczynili się do uświetnienia i uprzyjemnienia chwil spędzonych przez „Dar Pomorza” w New Yorku. O godz. 17 przybywa na statek delegacja z Yonkers, która stosownie do programu „porywa” dwie niesłużbowe wachty i starszego oficera. Reszta wolnych oficerów ma przybyć do Yonkers nieco później. Znow korowód dekorowanych aut i od granicy New Yorku z miastem Yonkers — asysta policji na motocyklach. W Yonkers na stopniach ratusza wita nas vice-major, w zastępstwie nieobecnego szefa. W sali recepcyjnej ratusza wygłasza do nas wesołą i dowcipną przemowę, na którą odpowiada pkt. Meissner. Następnie składamy wieniec pod pomnikiem poległych w wielkiej wojnie obywateli miasta Yonkers. Na tablicy pamiątkowej widnieją kilkanaście nazwisk polskich. Pomimo ulewnej deszczu mnóstwo aparatów fotograficznych utrzyma ten moment na kliszach. Następnie temi samymi samochodami udajemy się na słiczny spacer w górę Hudsonu. Wracamy do Yonkers inną drogą i tu spotykamy p. konsula



„Ile de France” i „Dar Pomorza”.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Dąbrowskiego z małżonką i resztę naszych oficerów.

Z różnych względów odkotwiczenie „Daru Pomorza” zostało odłożone na całe 24 godziny. Zostało do załatwienia dużo formalności w konsulacie i urzędach, trzeba było wykończyć trochę robót okrętowych i doprowadzić statek do „morskiego” wyglądu i porządku, a przede wszystkim zamocować wszystko na wypadek kołysania, przygotować żagle, słodką wodę w szalupach i t. d. i t. d., a poza to dowództwo statku chciało, aby załoga cała odpoczęła trochę po zabawach i przyjęciach. Może jednak najbardziej decydującym momentem była mgła, która usadowiła się przy wyjściu z zatoki nowojorskiej.

W niedzielę punktualnie o 13 przybywa pilot i jednocześnie kotwica nasza odrywa się od dna Hudsonu, na którym spoczywała przez całe 9 dni. Motor całą naprzód! Mamy za sobą sprzyjający prąd odpływowy. Z przystani u wylotu 79 ulicy powiewa ku nam szalami i chustkami mnóstwo dłoni. Wkrótce jednak grupa żegnającej nas Polonii ginie nam z oczu, zasłonięta hangarami pirsów wielkich kompanii okrętowych.

O 16 20 m. przy wyjściu z zatoki nowojorskiej oddajemy pilota. W 20 minut

później mijamy trawers statku latarniowego „Ambrose”, a jeszcze 4 godziny później — trawers st. latarniowego „Fire Island” tracąc na nim wzrokową łączność z Ameryką. Ojczyzna Jerzego Washingtona pozostała dla nas wspomnieniem.

Chociaż pobyt w porcie należy do swojego rodzaju przyjemności, z niejednych ust daje się słyszeć: „nareszcie znowu na morzu!”. Za pięć tygodni mamy być w Gdyni. W 20 dni chcemy przebyć Atlantyk, t. j. dwa razy prędzej, niż w drodze na zachód. Na pięć tygodni żegnamy się z lądem i jego codziennymi szaremi kłopotami. Niech żyje bez troska oceanu!

Atlantyk ma swoje kaprysy i umie dawać szkołę, lecz może dlatego jest taki pojętny i daje tyle wrażeń...

×

Podróż powrotną do Gdyni „Dar Pomorza” odbywał dość pomyślnie, wśród zwykłych na oceanie przygód z wiatrami, niepogodą i mgłą. Dnia 19 stanął na redzie Gdyni, po 30 dniach podróży z Ameryki do Europy, kończąc tem samem swą pierwszą w tym roku podróż szkolną.

TADEUSZ MEISSNER.

«BIERKI, GRA MARYNARSKA»

Ulubioną grą marynarzy na morzu Białem są t. zw. „bierki”. Zastępują im one z powodzeniem szachy, domino, czy karty.

Jako motywy do figur zostały wzięte akcesoria z najbliższego otoczenia więc: harpun, wiosło, bosak. Zasada gry jest wybranie palcami z rozrzuconego stosu bieriek największej ilości figur tak, by żadna oprócz granej nie została poruszona. Jako materiał do wyrobu figur służy często fiszbin lub kość, z których bywają kompletne wyrzeźbione arcydzieła. Trzeba dopiero widzieć, z jakim zajęciem rybak lub marynarz, zgrubiałymi od lin, wiosł i słonej wody

palcami kunsztownie wybiera miniaturowe bosaczki i wioselka, znacząc rysami noża na deseczce zrobione punkty.

Ciekawą tę grę, prymitywną w zasadzie, lecz budzącą wielkie zainteresowanie wśród grających, wydaje obecnie swym nakładem Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej, a figury do niej z drzewa już są robione w wioskach Podkarpacia. Będziemy mieli zatem na gwiazdkę ciekawą nową rozrywkę. Liga dochód na propagandę swych haseł, Podhalanie — godziwy zarobek przez całą zimę, a Towarzystwo Popierania Przemysłu Ludowego — nowy artykuł zbytu.

POLOWANIE NA POTWORY MORSKIE

O łowiectwie na oceanach posiadamy bardzo skromne wiadomości. A przecież dzień w dzień na wielkich, zwłaszcza podbiegunowych rozlewiskach wód, pływających archipelagach lodowych uganiania się specjalnie statki, uzbrojone w osobliwe, wymyślne narzędzia łowów, za potworami głębin. Oddalone o tysiące mil od domostw ludzkich polują pojedyncze parowce lub flotyle wielorybnicze, strzelają z armat harpunami do wielorybów, do ciemnych, bezwłosych, bezłuskich wielow grenlandzkich. Wśród rozchełstanych wałów wodnych okręty ekspedycji naukowych płyną z precyzyjnymi przyrządami, sondami, dragami, portraskami do połowu dziesięciornic, ośmiornic, meduz, różnych chełbi i t. p.

Oto teraz wrócił z pod bieguną południowego angielski statek „Discovery”, który od dwóch lat śledził życie wielorybów pod kierunkiem naukowej ekspedycji. Na czele jej stał Sir Douglas Mawson. „Discovery”, zresztą przed 30-tu laty był okryty sławą wypraw podbiegunowych kapitan Scott’a.

Ale wśród tych badaczy i myśliwych na oceanach słyszymy tylko mowę angielską, norweską, gwary jakichś krajowców australijskich, grenlandzkich, z wysp Salomona lub Ziemi Ognistej; nas Polaków tam niema, nasi łowcy morscy ograniczają się do połowów przybrzeżnych. Nasze obecne łowy morskie to niewielkie ilości szprotów, dorszów, śledzi, fląder, pomuchli, płastug. To nie żądza myśliwstwa, przygód, to nie żądza nawet wielkich zysków — to walka zmuszona o czarny, powszedni chleb ubóstwa. To też największą uroczystością jest w świecie naszych helskich rybaków moment, gdy się uda połów łososi, a czemś epokowym rok bieżący, gdy utworzone zostało polsko-holenderskie towarzystwo do połowów na morzu Północnym.

My, współcześni Polacy, będący nade wszystko ludźmi lądów, jeżeli mówimy o łowach na grubszego zwierza, to o jakimś polowaniu na sarny, na niedźwiedzie, to co najwyżej o wyprawie jakiegoś entuzjasty myśliwstwa do egzotycznych dżungli na tygrysy.

Jeżeli mówimy o groźnych żarłaczach oceanu, znanych Polakom z przejazdów do Ameryki, z powieści morskich Józefa Korzeniowskiego i Londona — to nade wszystko wspominamy rekina.

Rekina — ów postrach nadoceanicznych kąpielisk, postrach mieszkańców wysp podzwrotnikowych, postrach połowaczy pereł.

Rekina — który jednym chwytem

zdolen jest odciąć rękę, nogę człowieka, przeciąć człowieka wpół, wciągnąć go w głąb wodną i pożreć.

Rekina — tak żarłocznego i nieustraszonego, że rzuca się zuchwale na ryby i zwierzęta wodne znacznie od niego większe i silniejsze.

Nieraz tuż za okrętem nieustraszenie dziesiątki rekinów zdąża, a że zwykły pływać powierzchnią morza, i, że ich grzbietowa charakterystyczna płetwa często bywa widzialna nad powierzchnią, nie trudno je obserwować z rufy okrętu.

Majtkowie zwykle rzucają założoną na odpowiedniej wielkości linie i haku przynętę i tu właśnie owa obcesowość, owo zuchwalstwo i żarłoczność rekina staje się jego kłeska. Rekin rzuca się na przynętę, hak wciskający się w szczękę, ściąga go na linie do burty, tu dobijają go kule i wciągają liny dźwigarków okrętowych na pokład.

Najbardziej odrażającym potworem wśród rekinów jest rekin młotogłowy. Poślach jego ma kształt młota lub dużej litery „T”. Głowa jego odpowiada górnej części tej litery „T”. Ma on bardzo szeroką paszczę i dwoje stosunkowo niewielkich oczu, jedno przy prawym, drugie przy lewym jej końcu.

Polowanie na piły, raczej podobne jest do polowania na rekiny.

Łowcy zarzucają na linie, nawinięte częściowo na bębnie, 14-funtowe haki z nasadzonemi na nie kilkudziesięcioma kilogramami mięsa, odgrywającego rolę przynęty.

Piły, czyli piłoryby, posiadają wielkość rekina i charakterystyczną górną szczękę, przedłużoną w poziomą, mieczowatą, zębatą kościaną płytę, wielką jak śmiga u wiatraka. Ta kościana szczeka zębata służy pile, niby gigantyczny koncert husarski, do rozbijania pancierzów, do walki z innymi potworami wód. Piła w walce z potężnym przeciwnikiem odgina górną szczękę aż ku ogonowi i uderza jej płatą kościaną wprost lub na strony z takim rozmachem, że mogłaby jednym uderzeniem przeciąć dwa woły.

Upolowanie lwa afrykańskiego w pojeciu przeciętnego myśliwego, to coś ekstra, super, to przebój w sferze wyczynów łowieckich, to korona trofeum myśliwskiego.

Od wielkich lwów pustyni afrykańskich większe są lwy morskie Oceanu Spokojnego.

Lwy morskie należą do rodziny fokowatych. Samce posiadają łeb obrośnięty tak sutem włosiem i taką postać, że

łeb ich z frontu łudząco jest podobny do łba lwa.

Lwów morskich na zachodnich wybrzeżach Ameryki jest kilka milionów.

Można je obserwować z daleka, jak na połączonych wybrzeżach lub na występkach urwistych skał nadbrzeżnych Oceanu Spokojnego, stadami wygrzewają się na słońcu.

Jak wszystkie fokowate, na lądzie są nieporadne, z trudnością biegają po przegubach i wysterkach wybrzeża na swych płetwach.

W razie grożącego im niebezpieczeństwa tłumnie z wysokości skał i urwisk nadbrzeżnych rzucają się w ocean.

Łowcy lwów morskich polują na nie przeważnie u pobrzeży Oceanu kulami wielkiego kalibru lub zastawieniem portrasków.

Wielkie morsy mórz polarnych tak w wodzie zresztą ścigające i łowiące ryby, gdy spoczywają na polach lodowych, na krach, są natyle leniwe, że mimo ich groźnych kłów dadzą się zabić człowiekowi prosto pałką ku wielkiemu niekiedy zbiegowisku pingwinów, które, biorąc człowieka za wielkiego pigwina w pustyniach podbiegunowych, biegają same po krach naksztali małych człowieczków by się gapić, asystować i dziwić.

To też polowanie na fokowate, a zwłaszcza na fokę, jakkolwiek bite tysiącami dla naszych pięknych pań, jest mniej pożyteczne dla sportsmenów myśliwych oceanów, lubujących się nade wszystko w przewyżczeniu trudności, w niebezpieczeństwie polowania.

A nietylko potworów wylania powierzchnia oceanu, ile ich ukrywa otchłan wodna, na zboczach skał podwodnych, pod pływającymi wyspami wodorostów, sargos, otchłan wiecznie ciemna jak noc, tajemnicza i żywa życiem tworów człowiekowi nieprzyjaznych, usiana amebami, amebami świecącymi jak latarnie Aladyna wśród głębin.

Temi najbardziej odrażającymi potworami, czyhającymi pod wodą niby węzłowate Meduzy baśniowe Erebu, są ośmiornice, dziesięciornice, owe głownogi tak nazwane w uzależnieniu od ilości miąższych, węzłokształtnych kończyn, wyrastających z ich głowy.

Ośmiornice — to największe rozmianami z pośród głownogów, których kilkakrotnie gatunków zamieszkuje głębie oceanów. Ośmiornice przebywają zazwyczaj niedaleko pod powierzchnią wody przy czepione przysawkowatemi brodawkami swych mięsistych silnych ramion do podwodnych skał, raf. Tu czyhają na przepływające nieogłędnie ryby, chełbie, meduzy. Z chwilą spostrzeżenia ofiary oplatają ją jak wąż boa, swymi gigantycznymi, mającymi kilka metrów rozpiętości ramionami, duszą i pożerają.

Nurkowie w stalowych skafandrach przy wydobywaniu zatopionych okrętów często są napastowani przez głownogi. Celne uderzenie kordem w bezkostny łeb potwora uwalnia ich z niebezpieczeństwa. Gatunki większych głownogów posiadają jako tarczę bezpieczeństwa gruczoł czernidłowy, z którego w razie grożącego im niebezpieczeństwa wydzielają czern i zasłaniają się nią niby nowoczesny krążownik dymem zastanowczym.

Jak upolować takiego potwora w głębi wodnej, jak wydobyć go na światło dnia z mroczawy podwodnej?



Gromadka wielorybów igra wśród fal oceanu.

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

W ciągu paru ubiegłych miesięcy roku bieżącego stocznie francuskie wykończyły kilka większych jednostek morskich.

W lipcu stocznia Atelier et Chantier de la Seine Maritime (Worms et Cie) oddała towarzystwu Compagnie Havraise Peninsulaire statek towarowo-pasażerski „Ville de Majunga”, o nośności 7.400 ton, identyczny ze statkiem „Ville de Tamatave”, dostarczonym przez wymienioną stocznia temuz samemu towarzystwu przed kilku miesiącami.

Stocznia Ateliers et Chantier de France wykonała w swoich zakładach w Dunkierce statek pasażerski „Colombie”, przeznaczony na linię środkowo-amerykańską towarzystwa Compagnie Générale Transatlantique. Statek ten jest najszybszy i najbardziej luksusowy z całej floty C. G-le Tr., utrzymującej komunikację z Ameryką Środkową.

Długość „Colombie” wynosi 155,2 mtr. pojemność zaś około 10.600 ton rej. brutto. Maszyny napędowe statku składają się z dwu grup turbin Parsonsa, zbudowanych przez Société des Chantiers et Ateliers de St. Nazaire Penhoët, działających każda na swoją śrubę za pośrednictwem przekładni o podwójnym zmniejszeniu. Przy pomocy tych maszyn statek rozwija szybkość 17 węzłów.

Urządzenia pasażerskie „Colombie” są bardzo wygodne i luksusowe. Kabiny przeważnie jedno i dwuosobowe. Wiele łazienek i basen do pływania na górnym pokładzie. Wentylacja pomieszczeń została specjalnie uwzględniona.

Z punktu widzenia techniki, należy podkreślić zastosowanie po raz pierwszy na tym statku nowego francuskiego systemu elektrycznych pokładowych mechanizmów pomocniczych (kabestany i windy). Mechanizmy te zostały zbudowane przez Etablissements Paul Duclos wspólnie z Société Alsthom.

Statek „Colombie”, spuszczoney na wodę 1 lipca, został oddany właścicielowi w końcu sierpnia. Pierwszą podróż do Ameryki Środkowej „Colombie” rozpocznie w dniu 1 listopada r. b. z Hawru.

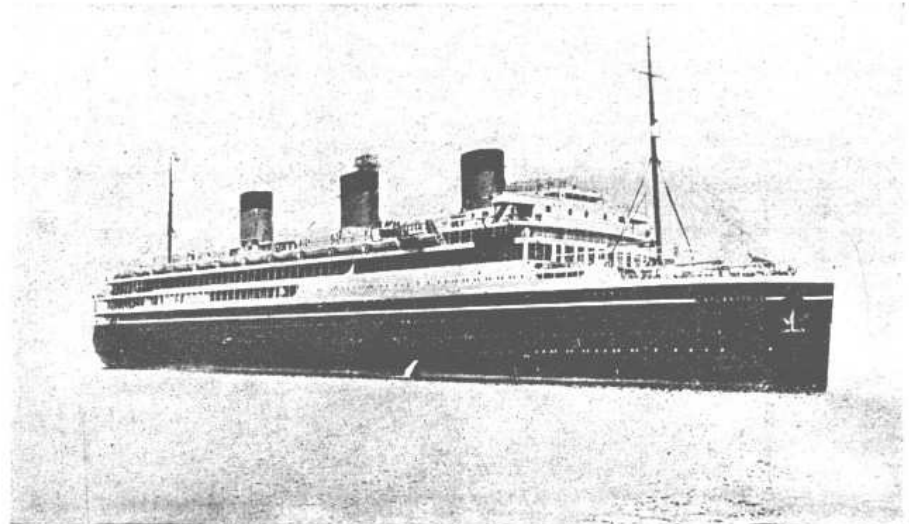
Poza tem stocznia Chantier et Ateliers de St. Nazaire Penhoët ukończyła budowę statku pasażerskiego „Atlantique” o wyporności około 40.000 ton, przeznaczonego na linię do Ameryki Południowej, utrzymywaną przez Compagnie Sud Atlantique.

Statek ten liczy 226,65 mtr. długości, 28 mtr. szerokości i jest drugim pod względem wielkości statkiem francuskim, mając przed sobą tylko „Ile de France”.

Jest on najbardziej luksusowy i najszybszy z pośród statków kursujących do Ameryki Południowej. Próby sprawności statku, dokonane w ciągu sierpnia, wypadły nadzwyczaj zadawalająco, dając przeciętną szybkość 21 węzłów.

W dniu 29 września „Atlantique” wyruszył w pierwszą podróż, udając się do Buenos Aires przez Vigo, Lizbonę, Rio de Janeiro, Santos i Montevideo.

Maszyny napędowe tego statku składają się z 4 grup turbin Parsonsa, działających każda na swą śrubę za pośrednictwem przekładni o zmniejszeniu pojedynczym. Każda grupa posiada 4 turbiny, wykonane całkowicie przez Chantiers de Penhoët, zarówno jak i 16 kot-



Nowy parowiec transatlantyczny „L'Atlantique” (40.000 t m), przeznaczony do komunikacji z Ameryką Południową, i zbudowany na zamówienie „Compagnie Sud Atlantique” przez stocznia „Chantier et Ateliers de St. Nazaire Penhoët”.

łów o paleniskach mazutowych, zaopatrzonych w podgrzewacze.

„Atlantique” wyróżnia się dodatnio z pośród innych statków ze względu na wyjątkowe rozmiary pomieszczeń oddanych do użytku pasażerów. Salon rozrywkowy, wielki salon i sala jadalna sprawiają imponujące wrażenie. Sala jadalna posiada 35 mtr. długości, 20 mtr. szerokości i 10 metrów wysokości. Jest to największa sala, zbudowana kiedykolwiek na statku. Przebogate dekoracje są owocem pracy najlepszych francuskich artystów.

„Atlantique” może pomieścić 448 pasażerów klasy pierwszej i luksusowej, 88 — klasy drugiej, i 662 — klasy trzeciej. Załoga jego i personel obsługujący pasażerów liczy 663 osoby.

Z głównego hallu ciągnie się wzdłuż statku „uliczka” centralna o długości 140 metrów i szerokości 5 metrów. Jest to pierwszy wypadek zastosowania na statku centralnej „alei” o tak dużych wymiarach.

Do wymienionych poprzednio trzech wielkich sal przylegają: sala hydropatii, pływania, korty tenisowe, wielka kryta przestrzeń spacerowa, specjalne tarasy dla kąpiei słonecznych i t. p.

Poza statkami „Ville de Majunga”, „Colombie” i „Atlantique”, stocznie francuskie w ciągu ubiegłych miesięcy wykończyły jeszcze kilka większych jednostek morskich.

Stocznia Chantier et Ateliers de St. Nazaire Penhoët spuściła na wodę w dniu 15 sierpnia statek pasażerski „Champlain”, klasy specjalnej, przeznaczony na linię Hawr — Nowy York, Towarzystwa Cie Générale Transatlantique. Statek ten posiada wymiary następujące: długość 195 mtr., szerokość 25,2 mtr., wyporność 28.600 ton. Jest on tegoż typu, co „Lafayette”, zbudowany przez tę samą stocznia w r. 1930, różni się jednak od niego wielkością i typem maszyn. Gdy statek „Lafayette” posiada 4 motory Diesla, maszyny „Champlain’a” składają się z dwu grup turbin parowych, rozwijających siłę 25.500 K. M., co

pozwała mu osiągnąć szybkość większą, niż statkowi „Lafayette”. W kotłowni mieści się 6 kotłów wodnorurkowych typu Penhoët i 2 zwykłe kotły cylindryczne.

Kotły wodnorurkowe są obliczone na ciśnienie 28 kg., podczas gdy na innych statkach Cie Générale Transatlantique obliczono je na ciśnienie 16 kg. Jest to dość ciekawa inowacja.

Towarzystwo Chantier et Ateliers de Saint Nazaire Penhoët spuściło po raz na wodę w dniu 14 września r. b. na swej stoczni de Normandie w Rouen, statek dla przewozu nafty „Pluviose” o nośności 13.000 ton, który jest największym z dotychczas zbudowanych na tej stoczni statków.

Miedzy innymi ciekawymi zdarzeniami w dziedzinie budownictwa okrętowego, należy zanotować ukończenie przebudowy 4 statków z towarowych na pasażerskie, dokonane na rachunek towarzystwa „Messageries Maritimes” przez stocznia Forges et Chantier de la Gironde w Bordeaux. Przebudowa ta została dokonana w czasie niezwykle krótkim.

Donoszą również, że stocznia Chantiers et Ateliers Augustin Normand, która od wielu lat budowała motory Diesla na podstawie licencji Vickersa, nabyła ostatnio licencję na budowę motorów MAN’a.

Co się tyczy budowy na stocznich prywatnych okrętów wojennych, to zanotować należy spuszczenie na wodę w ciągu miesiąca czerwca dwóch awizo z motorami Diesla, z których „D'Entrecasteaux” został zbudowany na stoczni Chantiers de Provence, a „Savorgnan de Brazza” na stoczni Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud Ouest et de Bacalan Réunis.

Poza tem w sierpniu została spuszczone na wodę łódź podwodna „Antiope”, wykonana przez stocznia Chantiers de la Seine Maritime. Jest to pierwsza łódź podwodna zbudowana na tej stoczni.

OL. O.

Myśliwi przy skałach przesuwają przebiegle skonstruowane samochwytne drugi z przynętą. Tą przynętą zwabione żarłoczne głowonogi wpadają swemi mocarnymi ramionami w żelazne potrzaski.

Igraszką jednak wydaje się polowanie na rekiny, lwy morskie, krowy morskie, ośmiornice, w porównaniu z polowaniem na największe zwierzę oceanu, z polowaniem, które się nie da do niczego innego porównać, polowaniem, gdzie nie da się zastosować żadna sieć, żadna draga, żaden potrzask.

Z polowaniem na lewiatana oceanu — wieloryba.

Wieloryb — to największe zwierzę ze wszystkich zwierząt, znajdujących się obecnie na globie ziemskim.

Ogromem swego cielska przypomina znane nam tylko z wykopalisk dziwotwory epoki przedlodowcowej, jakieś ich: jozaury, gigantodonty.

Kształtem wieloryb podobny jest do ryby o nieproporcjonalnie wielkim łbie, z którego co pewien czas wystrzela strumień wody, niby fontanna.

Wieloryba upolować niełatwo.

Jakkolwiek wynurza się z wody co kilkanaście minut, pływa szybko, zdaje się nie odczuwać zmęczenia.

Bywały wypadki, że stado wielorybów asystowało okrętowi od stron podbiegunowych, aż po zwrotnik.

Do polowania na wieloryby nie wystarczy karabin, ani kartaczownica.

Do polowania na wieloryby używamy armat i to armat specjalnych, ustawionych na specjalnie urządzonych okrętach wielorybniczych.

Oto obraz współczesnego polowania na wieloryba w opowiadaniu wielorybnika amerykańskiego.

Dokoła nie widać najmniejszej oznaki życia, ani jednego zwierzęcia, ni ptaka. Oderwane od pól lodowych olbrzymie góry lodowe posuwają się zwolna, natrafiają na pływające kły, uderzają o nie z głuchym łoskotem. Ale wzrok strażnika, stojącego na bocianiem gnieździe, śledzi bacznie. Nagle, daleko na widnokręgu wytryska wysoko biaława smuga wody, rozpryskuje się niby fontanna. To niewątpliwie znak, że w tym miejscu ukazał się niebieski wieloryb, który tem swoim „trąbieniem” obwieszcza pustyni swą obecność.

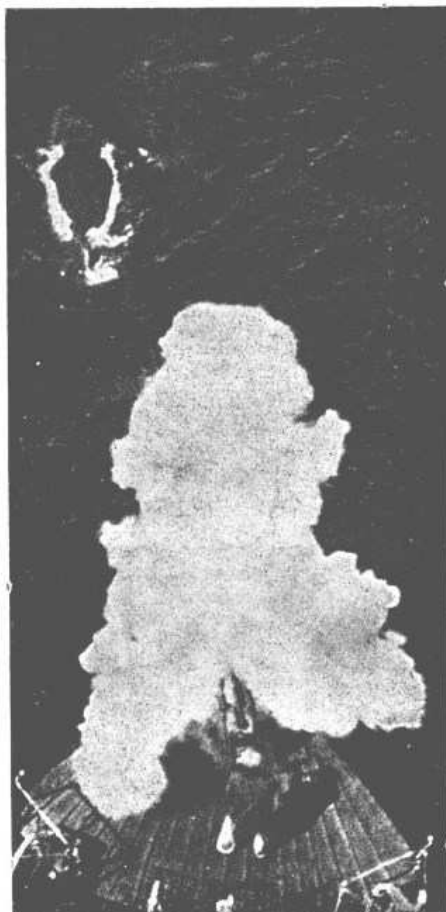
Strażnik wskazuje wyciągniętą przed się ręką kierunek jazdy. Padają słowa donośnej komendy i okręt niekiedy nie o wiele większy od wieloryba zmienia kierunek jazdy, wśród brył lodu opancerzony, niby w kirys, piersią toruje sobie drogę. Na przedzie statku jest wzniesienie, na niem armata.

Z otworu krótkiej a grubej lufy wystaje harpun, zakończony stalowym ostrzem. Do ostrza tego przymocowany jest długi pocisk w „koszuli” metalowej. Zwisza przytwierdzona do harpuna gruba lina długa na kilkadziesiąt sążni, nawiązana na stalową szpulę pod armatą, ciągnąca się wzdłuż pokładu obok mostka kapitańskiego i znikająca obok bębna hamulcowego w wnętrzu okrętu.

Po krótkiej przerwie wieloryb zaczyna ponownie „trąbić”. Statek całą parą zdąży w kierunku bijącej fontanny. Uwaga załogi skupia się na „bocianiem gnieździe”, z którego strażnik obserwuje ruchy potwora, manewrującego tuż pod wodą i określa mniej więcej miejsce, gdzie kolos ponownie może ukazać się na powierzchni. Kapitan okrętu wydaje przez tubę coraz to inne rozkazy, zmienia kie-

runek i szybkość jazdy. Nieprzeczuwający niebezpieczeństwa wieloryb wyrzuca coraz częściej ku górze strumienie wody. Statek płynie, przystaje, aby podczas ponownego ukazania się wieloryba zbliżyć się ku niemu jak najbardziej. Kapitan sprawdził już działo, skierował lufę ku górze, ku dołowi, przekonał się, że łożyska nie zamarzły, oś szpuli naoliwiono.

Coraz częściej rozlega się komenda: Całą parą! Aż nagle stop!... Na tle zie-



Trąfny strzał harpunem.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



lonawych odmetów wynurza się olbrzymie cielsko niebieskiego koloru. Ręka kapitana odruchowo chwytą za rękojeść działła. W odległości około dwudziestu metrów od statku wystrzela ku niebu ze świstem warki strumień wody na wysokość 5 metrów, poczem ukazuje się na powierzchni fal łeb wieloryba, podobny do pływającego wieka olbrzymiej skrzyni. Olbrzym ufny w swoją siłę, kołysze się leniwie na falach, jakgdyby szydził ze statku. Przed zanurzeniem się w głębie wieloryb odwraca się i w tym właśnie momencie widać olbrzymi jego grzbiet i odsłonięte boki całego cielska. Chwila ta wystarcza wprawnemu strzelcowi, aby ugodzić celnie olbrzyma. Skoro spostrzeżł odwracanie się wieloryba, pociąga za linkę, zanim wieloryb zdąży ukryć się pod wodą. Rozlega się huk armatni. Długi wystrzelony pocisk stalowy, chwyciwszy za sobą swe liny, ukwił z szybkością błyskawicy głęboko w boku zwierzęcia.

Ugodzony wieloryb miota się, jakgdyby oszalały na wszystkie strony. Na powierzchni fal ukazuje się czerwona smuga krwi, chociaż już znikł w głębinach.

Po pewnym czasie wieloryb znów ukazuje się na powierzchni, pędzi wśród fal, holując za sobą statek.

Oslabiony od upływu krwi, ściągany ku burcie statku nawijaną liną, dobity innemi pociskami, zostaje wreszcie przymocowany do boku statku. Wówczas wielorybnicy wyskakują z pokładu na cielsko potwora, toporami rąbią fiszbin i tłuszcz pokąd ciepły, ładując je na statek, reszcie zaś cielska odcumowują i pozostawiają w oceanie.

W podobny sposób odbywa się polowanie na twory pokrewne wielorybowi: na delfina, podfisa, jednorożca, zwierzęta znacznie mniejsze od wieloryba a zwłaszcza od największej bestji oceanicznej wieloryba grenlandzkiego.

Polowanie na żarłaczę, wieloryby, mory, ośmiornice, na zielone oceaniczne żółwie, zdolne na swym grzbiecie nosić człowieka, polowanie na piły, raje, rozplaszczone na dnie rew i zabijające swym jadowitym mieczem przepływającą nad nimi faunę, meduzy, konie morskie, krowy morskie, na które polował konfederat barski Beniowski, uciekając z Sybiru, nie wyczerpuje tych licznych możliwości i form fauny i łowów oceanicznych oraz piękna tych łowów. Myśliwi oceanów nieraz widzieli w dzień słoneczny wśród fantastycznych swemi kształtami gór lodowych tak rozharcowane stado wielorybów, że przechodzący obok okręt zdawały się brać również za współzawodnika wieloryba. Harcujące wieloryby tak wielki rozpad brały pod wodą, że jak pociski, wystrzelone z głębin, zataczały łuki swem cielskiem nad falami oceanu i wpadały znów łbami w jego otchłań. Myśliwi oceanów nieraz w nocy bezgwiezdne widzieli na wodach ciepłych jak okiem sięgnąć pływające fale, pływające głębie, pożar oceanu od fosforescencji nonyljonów małych stworzeń zwanych noktykulami, i nieraz polowali na białe niedźwiedzie, na fok, mory, wśród huku lodowców pękających od mrozu, gdy niebo ognistemi, białemi, czerwonymi, żółtymi draperjami w licznych piętrzących się nad sobą kondygnacjach gorzało, żągało się płomieniami zorzy polarnej.

Myśliwi oceanów wieleby mogli powiedzieć o rybach elektrycznych, rybach latających, rybach kolorowych, czerwonych, złotych, tęczyowych, o rybach — latających świecących wśród mroku, o igłoskórych, wasonogich krabach, o gigantycznych rakach, hidropolipach, o tych odrażających swym wyglądem, okrutnych, wampirycznych bestjach, ukrywających się wśród fioletowo — modrych krzewów dna, o zwierzożrzwach, chwytających i pożerających przepływające ryby, o potworach skał i grot podwodnych, niby o siłach nieczystych, diabelskich, niepokonanych w swem mocarstwie wieczystej ciemności, jakim są głębie morskie.

RADOSŁAW KRAJEWSKI.

ZAPISUJCIE SIĘ DO
LIGI MORSKIEJ
I KOLONJALNEJ

ma techniką akuratanego wykonania zamierzonego obiektu, przytem obiektu realnego nie improwizowanego pudła, które pod żadną kategorię łodzi podporządkowane być nie może.

Warsztaty propagandowe są zaopatrzone w projekty, sporządzone na podstawie wykresów, szablony i modele najczęściej używanych typów łodzi, w strugnice oraz narzędzia. W niedużym pomieszczeniu można jednocześnie budować około ośmiu łodzi; doświadczony majster, stale znajdujący się w warsztacie, instruuje pracujących jak i z czego każda część ma być zrobiona i w jaki sposób należy łączyć ze sobą oddzielne części, by całość wypadła szczelna i mocna.

Sprawa dobrego materiału jednak i tu szwankuje, niema bowiem zapasów. Ale tę kwestję, przynajmniej narazie można rozwiązywać, znając dobrze źródła, gdzie od lat leży materiał bez użytku, zatem można jeszcze z rok być spokojnym o

posiadanie jeżeli nie najlepszego, to w każdym razie znośnego budulca. Miejmy nadzieję, że w ciągu tego czasu pieniądze na stworzenie zapasów się znajdą.

W ciągu półrocznego funkcjonowania warsztatów propagandowych zostały zbudowane przez młodzież dwie żagłówki rzeczne, dwie małe motorówki, kilka turystycznych łodzi wiosłowych oraz 17 kajaków. Kajaki żaglowe, dzięki swej taniości wchodzą obecnie coraz więcej w użycie. Na jednym ze zbudowanych kajaków dwaj młodzieńcy dotarli Wisłą do Gdańska, stamtąd przeprawili się na Hel, i powrócili szczęśliwie z Helu przez morze podczas silnego wiatru również pod żaglami, a to dzięki prawidłowej i mocnej budowie kajaku, no i umiejętności żeglowania.

Poza sztuką bowiem budowy łodzi, młodzież przechodzi również naukę żeglarską na kajakach oraz na większej łodzi żaglowej, wykonanej w warszta-

tach, dzięki pomocy materialnej Oddziału Propagandy Marynarki Wojennej.

Normalnie młodzież, przystępująca do budowy zamierzonego stateczku, łączy się w grupy po dwóch — trzech; chłopcy naspółkę kupują materiał i są następnie współwłaścicielami zbudowanego przez nich obiektu.

Obecnie są w budowie kajaki motorowe (dla wygody starszych sportsmenów), stanowiące nowość w sporcie wodnym.

O ile warsztaty propagandowe w ciągu zimy będą otrzymywały zamówienia prywatne, to ku wiosnie z zarobków będzie można poczynić potrzebne jeszcze inwestycje: rozszerzyć pomieszczenia, założyć własną kuźnię, oświetlenie i zakupić najpotrzebniejsze obrabiarki mechaniczne.

Warsztaty Ligi będą wówczas w zupełności przysposobione do celów instrukcyjno - propagandowych.

SZKUTNIK.

OSTROWIEC KIELECKI — GDYNIA — HEL

Oddział L. M. i K. w Ostrowcu Kiel. oddawna świeci innym oddziałom naszej organizacji przykładem, jak należy prowadzić propagandę morza w Polsce. Poniżej drukujemy sprawozdanie z jedynego w swoim rodzaju przedsięwzięcia, przeprowadzonego od początku do końca z jak największą dokładnością i wytrwałością oraz uwieńczoną całkowitem powodzeniem. W następnym numerze podamy wspomnienie z tej wyprawy do morza, pisma jednego z jej uczestników.

RED.

Na wiosnę r. b. zgłosiło się do Zarządu Oddziału L. M. i K. w Ostrowcu Kieleckim kilku maturzystów miejscowego Państw. Gimnazjum Męskiego (członków Ligi) z propozycją odbycia wycieczki kajakami z Ostrowca na Hel, stawiając przytem, jako warunek, udzielenie im kajaków z całkowitym osprzętem i odpowiedniej pomocy materialnej na samą podróż. Zarząd Oddziału przychylnie ustosunkował się do tej propozycji i rozpoczął przygotowawcze prace. Komisja, w tym celu wybrana przez Zarząd, ustaliła typ kajaków, trasę wycieczki i termin jej rozpoczęcia. Pierwotny projekt odbycia podróży na kajakach ożaglowanych, został przez komisję odrzucony ze względu na brak doświadczenia i zaprawy w tego rodzaju sporcie.

W pierwszych dniach maja przystąpiono intensywnie do budowy kajaków. Na podstawie planów, otrzymanych za pośrednictwem Zarządu Głównego L. M. i K., opracowano plan kajaka dwuosobowego, odpowiednio silnie zbudowanego i jak najmniej wywrotnego. Ponieważ w tempie budowy kajaków, ze względów od Zarządu Oddziału niezależnych wycofała się jedna z osad, zaniechano budowy czwartego gajaka, ograniczając się do liczby trzech. Urządzono zatem małą „stocznie” i dzięki wydatnej pomocy Zakładów Ostrowieckich już przed końcem maja powstały „z niczego” trzy „transatlantyki”. Z dumą możemy stwierdzić, iż kajaki te zostały całkowicie (od a do z) wykonane w „stoczni ostrowieckiej” przeważnie rękoma samej załogi, a jedynie tylko wiosła zostały zakupione w Warszawie.

W dniu 7 czerwca odbył się uroczysty chrzest kajaków, którym nadano nazwy: „Neptun”, „Delfin” i „Syrena”. Wzruszająca była uroczystość spuszczenia tychże na wodę rzeki Kamiennej, podniesienia bander i porożczyków i ruszenia naszej flotyli w drogę, po oddaniu strzału z zaimprovizowanej dorywco „armatki”, przy dźwiękach orkiestry Zakładów Ostrowieckich.

Zainteresowanie imprezą było nadzwyczajne. Jak Ostrowiec — Ostrowcem, a więc dobrych kilkaset lat, nie było jeszcze takich śmiałków, którzyby podzieli się dowieść ogółowi, że chociaż jesteśmy „suchem” miastem Polski, jednakże mamy bezpośrednie połączenie z polskiem morzem. Mimo ulewnej deszczu, uroczystości odpłynięcia naszej flotyli przyciągały się tłumy publiczności, żegnającej młodych żeglarzy kwiatami, okłaskami i serdecznymi okrzykami. Flotylla odolynęła, skrywając się za zakrętami Kamiennej, a publiczność długo jeszcze stała nad brzegami rzeki, kome-

tując rozmaicie to niezwykle dla Ostrowca wydarzenie.*)

Już w chwili odjazdu dały się słyszeć głosy, przepowiadające niepowodzenie tej imprezy, nie brak było też głosów surowo potępiających Zarząd Oddziału za to, że tak ryzykowną „eskapadę” wprowadził w czyn; uważano bowiem ten raid wiosłarski — za dziecinność za niebezpieczną i całkiem zbyteczną „zabawę z ogniem”, która może się skończyć tragicznie dla młodych i niedoświadczonych śmiałków, a nawet wydawano przedwczesne sądy w stosunku do tych członków Zarządu, którzy najwięcej przyczynili się do zorganizowania wycieczki.

Przeszliśmy jednakże nad temi „krakaniemi” pesymistycznymi do realizacji i doprowadzenia rozpoczętego raidu do celu.

*) Oto nazwiska uczestników raidu: S. Szafranski, H. Summ, M. Morawiecki, K. Dybowicz, A. Żebrowski i J. Rylski.



Pożegnanie uczestników raidu w Ostrowcu.

SZKUTNICTWO W POLSCE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Szkućnictwo, czyli kunszt budowy różnych jednostek pływających, leży w Polsce odłogiem. Sport wiosłowy i żaglowy zaczyna się u nas od lat kilku pomysłnie rozwijać, szkućnictwo jednak jest jeszcze, zwłaszcza w byłej Kongresówce, w stadium chałupnictwa. Nie jest dotąd uważane za odrębny fach i nie interesuje jeszcze kapitalistów, jako nowa gałąź przemysłu.

Kilka warsztatów, wyrabiających łódzie wiosłowe i żaglowe, wiedzie żywot suchotniczy, a duże pieniądze płyną ze wszystkich stron kraju, gdzie tylko pojawił się ośrodek wiosłarsko-żeglarski, zagranicę przeważnie do Niemiec na zakup łodzi różnych typów.

Jako przyczyny smutnego stanu wetegacji krajowych warsztatów szkućniczych należy wymienić:

1) Majstrzy, umiejący wykonać robotę t. j. wyciąć klepki i ponitować je następnie na krążynach, nie mają pojęcia o teoretycznym wykreśle łodzi, nie potrafią sporządzić projektu, potrzebnego już w dzisiejszych czasach do każdej budowy, a tylko kopiuja bardzo niedokładnie i bez zdawania sobie sprawy o całości, szablony z łodzi, sprowadzonych z Niemiec i według nich klecą plagiaty, ze wszystkimi możliwymi wadami konstrukcyjnymi, wyporność zaś tych łodzi, linia wody, zarówno forma tej linii jak i pochylenie jej względem burt i kilu, będą takie jakie wypadną i okażą się dopiero po spuszczeniu łodzi na wodę.

Te same usterki techniczne mają łódzie, budowane w warsztatach, prowadzonych przez kluby wiosłarskie, na własny użytek według wskazówek sportsmenów, niestety przeważnie nie techników — fachowców.

2) Warsztaty, o których mowa, budu-

jące zaledwie po kilka łodzi rocznie, partaczą robotę również wskutek braku materiału budowlanego. Drzewo bowiem, z którego ma być zbudowana łódź, nie mówiąc już o cedrze i mahoniu, lecz i świerczyna, sosna czy dąb muszą być porżnięte na klepki odpowiedniej grubości, następnie leżeć w sz'aplach od trzech do pięciu lat, by schnąć powoli, potem odleżały materiał trzeba wysortować, potrząskane i popaczone klepki odrzucić i budować tylko z materiału, który dobrze wytrzymał schnięcie t. j. przeszedł w tym stanie wszystkie „dziecinne” choroby.

3) Brak kapitału na zakup materiału, na wynajęcie s'atego pomieszczenia warsztatu i składu materiału, na jakie takie maszyny do obróbki drzewa, i na zbudowanie kilkunastu różnych łodzi na magazyn, jest bodaj najważniejszą przyczyną niemożności prosperowania takich warsztatów.

Niestety nasi majstrowie, nie mając ani teoretycznej wiedzy fachowej, ani zapasów materiału, ani też kapitału, chwytają obstalunek na pojedyncze sztuki, dostają zadatek, kupują ad hoc surowy materiał na rynku drzewnym i klecą łódzie ze wszystkimi wadami konstrukcyjnymi, które po jednym sezonie nawigacyjnym, a zwłaszcza po jednym przezimowaniu, poza zasadniczymi defektami budowy, ulegają skreśnieniu, klepki paczą się dopiero w łodzi i wskutek preżeń pękają. Pękają również żebra a kil i klamburty są tak sfalowane, że łódź po roku, t. j. na następną wiosnę, jest nie do użytku.

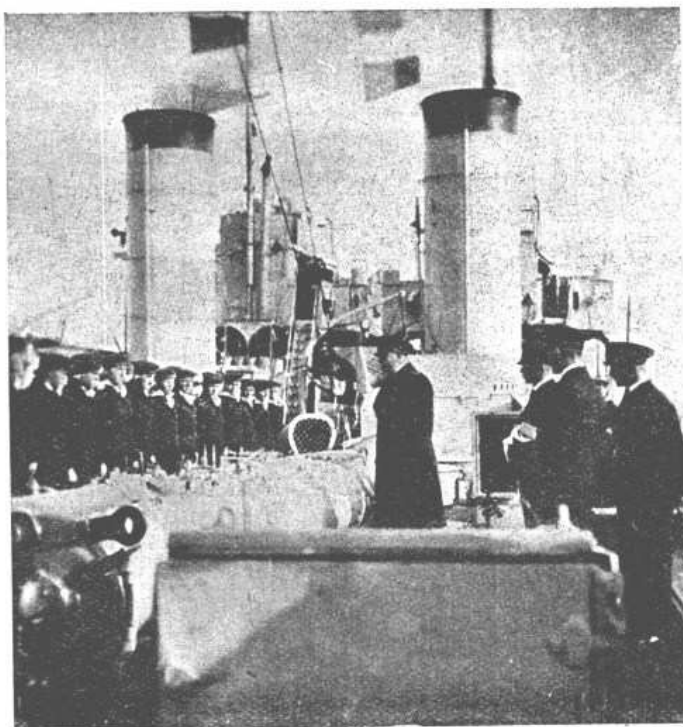
Nahwca, czy to jednostka czy klub, po takiej smutnej próbie woli zaryć dwa razy drożej i sprowadzić łódź z

Niemiec, mając pewność używania jej przez 7 — 10 lat.

Odmianą kategorię „patałaszących” łodzi przedstawiają amatorzy zwłaszcza młodzież. Amatorzy oprócz błędów, które popełniają t. zw. majstrzy, nie umieją w dodatku wykonać samej roboty. Bardzo często zdarza się, że do Ligi przychodzi 2 — 3 dorosłych chłopców z oświadczeniem „zbudowaliśmy sami w ciągu zimy kadłub własnego pomysłu, co robić dalej?” Okazuje się, że zbudowali taki dziwoląg konstrukcyjny, a sama robotą jest tak wykonana, że całość nadaje się tylko na opał, a uskładane, lub ciężko zdobyte pieniądze, ogromna praca, czas, najlepsze chęci, a zwłaszcza zapal poszły na marne, bo dziwoląg wcale pływać nie może, przepuszczając wodę wszystkimi szwami.

Amatorzy nie zadają sobie przeważnie trudu, by tak, jak majstrzy choćby kopjować wypróbowany typ, lecz fantazjują, utrzymując przy tem, że być może dzięki ich pomysłom powstanie coś nowego; zapominają jednak o tem, że na to, aby coś stworzyć, trzeba znać dokładnie temat, i że budowane przez nich dziwolągi napewno były już kiedyś budowane przez takich samych „konstruktorów”.

W celu zapobieżenia przynajmniej ważniejszym z wyżej opisanych mankamentów naszego szkućnictwa, zostały zorganizowane i uruchomione w Warszawie przy ulicy Solec 43 przez Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej propagandowe warsztaty szkućnicze, których głównym zadaniem jest praktyczne zaznajomienie chętnych, zwłaszcza młodzieży, z projektami łodzi, z umiejętnością czytania rysunku, z dobieraniem materiału, kosztorysowaniem i wreszcie sa-



W tegorocznym strzelaniu artyleryjskim floty zwyciężył O. R. P. „Podhalanin”. Zastępca dowódcy floty kmdr.-por. Stankiewicz przemawia do zwycięskiej załogi.



Zwycięscy artylerzyści „Podhalanina” z dowódcą na czele. Zwycięska załoga otrzymała puchar-nagrodę przechodną, ufundowaną przez warszawski „Express Poranny”.

masztem. To było bardzo mądrze z jego strony. W ten sposób nie dostawał się bowiem nigdy na tył wielkiego masztu.

Gdyśmy się tylko wydostali na pełne morze, słyszę, że mamy kierunek na Jamajkę.

— To pewnie na południe od Przylądka Kap Horn? — pytam drugiego oficera.

Drugi oficer miał zajęczą warcę i widać mu było zęby trzonowe. Zęby te błysnęły całkiem białe, gdy rzekł:

— Tym razem to nie, mój Janie!...

— No dobrze, — rzekłem. — W takim razie zsiadam na ląd ze szkuty. Muszę objechać Przylądek Kap Horn!

— No, no, pewnie się rozmyślił! — odparł.

Przybyliśmy do Kingstonu na Jamajce.

Stary dawał teraz na mnie wielkie baczenie. Ale ja robiłem, co do mnie należało, a Żwawek zachowywał się też należycie i stary nie miał najmniejszego powodu, żeby psa kopnąć. Mimo tego uczynił to i to w sposób bardzo paskudny. Złapałem wiaderko i wyrzuciłem go nim w prawe ramię. Jak długi wyciągnął się na pokładzie.

— Zapłacisz mi za to! — zawołał.

— Dobra jest, chodź no tu, możemy się zaraz teraz obliczyć! — rzekłem.

Ale on widocznie nie miał przy sobie drobnych, bo kazał tylko odczepić jole i ponurzył do ładu.

— Uważaj, — szepnął do mnie drugi oficer — dostaniesz się za to do naki!

Jola przybiła z powrotem do okrętu i trzech konstabliów wdrapało się na pokład: mieli rozkaz zabrać mnie na ląd, do aresztu. Żwawek chciał iść ze mną, ale tych trzech drabów zaczęło kłać no angielsku i wymyślać, że nie dostali rozkazu aresztowania psa. Biedne psisko musiało więc zostać, chociaż widać i skowyczało strasznie. Ale sternik obiecał mi, że się nim zaopecnie i był też zdania, że się wszystko wkrótce wyjaśni, o ile nie będę się zbytnio stawiał sztorcem.

— Jakie ma prawo konać psa? — rzekłem. — Psisko ma, jak Boga kocham, o wiele lepsze serce od niego, i trzy razy tyle rozumu!

— Tylko nic nie gadaj! — rzekł sternik.

I tak powiosłowaliśmy na ląd.

Dostałem się prościusienko do paki. Była to wielka sala, a w niej ławy drewniane, kamienna posadzka i spluwaczki i najokropniejsza zbieranina niechlujnych Hiszpanów, Anglików i damulek — zbieranina jakiej nigdy jeszcze nie widziałem, — a byłem przecież już w niejednym takim miejscu.

Wszyscy źle mówili no angielsku — i ja też to umiałem. Więc jeden z nich zapytał mnie, co ukradłem, a jedna z dam zapytała, ilu zamordowałem. Ale w odpowiedzi zrzuciłem tylko parę sztuk tych drabów z ławki i sam się na niej położyłem, a ponieważ nie dostawaliśmy nic ani do picia, ani do jedzenia, o ile ktoś nie miał czegoś przy sobie, przeto bardzo wesoło nam tam nie było. Tak zeszła noc.

Na drugi dzień stanąłem przed sędzią i byli tam też kapitan i konsul i cała banda ludzi, którzy tak wglądali, jak-gdyby mnie chcieli zaraz powiesić.

Sędzia odczytał coś z wielkiej księgi protokołowej, z czego nie rozumiałem ani słowa, poczem zapytał mnie, czy chcę zapłacić trzy funty szterlingów.

— Djabło mi pilnie to zrobić! — rzekłem.

Czy w takim razie chcę iść do więzienia?

— Nie, wolę wrócić na okręt i zobaczyć,

co słysząc z moim psem, którego tam zostawiłem i który wabi się Żwawek.

Na to wszyscy zaczęli się śmiać, a ja się rozniewałem i powiedziałem sędziemu, że kapitan jest osioł, który kopnął mego psa, chociaż pies jest niewinnym zwierzęciem, i że ja wogóle nie chciałem wcale jechać do Jamajki, tylko przeciwnie, do Przylądka Kap Horn i że w pewnym miejscu przygotowane już jest potężne wyrznięcie w gębę, które tylko czeka na nich wszystkich, aż będą miały lepszą okazję.

Na to stary zrobił się czerwony, że o mało co nie pękł, ale ten drugi zapewne niewiele z tego, co mówiłem, rozumiał. A potem wmieszał się w to konsul i skończyło się na tem, że ubito sprawę temi trzema funtami — musiałem jednak jeszcze dopłacić dwa szylingi, a to za to, że noc siedziałem w pace.

— Tak, nie nabierajcie mnie tylko! — nomyślałem sobie.

Udałem się razem ze starym do portu. Zaofiarowałem się nieść wielką księgę protokołową, którą trzymał pod pachą, on jednak tylko spojrzał na mnie z ukosa i rzekł, że mógłbym ja jeszcze upuścić do morza, a to byłaby szkoda, bo ta taka cenna książka i jeżeli ja znów zacznę się stawiać, to on to tu wpisze, i wezmą mnie wtedy na pokład i nałożą żelazne mankiety.

Poczekaliśmy, aż dojdziemy do miejsca, gdzie nas nikt nie usłyszy i, trzymając się zupełnie blisko jego boku, mruknąłem przez zęby:

— Ty mało niemiecka — tak, wybałuszaj na mnie oczy! — Zbiję cię na kwaśne jabłko, jeśli jeszcze choć raz zrobisz krzywdę mojemu psu i wytrącis z zarobku biednego marynarza trzy funty.

Zawarczał wściekle, nie puścił jednak pary z ust. Gdyśmy przybyli na pokład, schował się zaraz do swej kajuty.

Poszedłem na przód okrętu, potem na tył, i tu Żwawek rzucił się na mnie, a z radości byłby mnie chyba pożarł. Potem zawołałem przez tubę na kucharza, który był zawsze dobry dla psa i dla mnie. Ten mi powiedział, żebym chwilę poczekał, to dostaniemy obiad. Bardzo dobrą, świeżo ugotowaną zupę z pulpecikami mięsnymi i pieczeń. Potem wydstawiłem swoją harmonijkę, usiadłem i jałem grać na niej wszystkie melodie, które znałem z domu, a Żwawek stał przy mnie i wyciągał za każdym razem szyję, gdy zmieniałem melodię — zupełnie jakby był prawdziwym człowiekiem i znał piosenki swego kraju.

Przychodzi do mnie pierwszy sternik, mówi, że stary się pyta, dlaczego nie chcę pracować.

— Pracuję przecież, ile mi sił starczy — rzekłem i zacząłem rznąć: „Na wyspy twardym gruncie”.

Czy w takim razie nie zeszedłbym na dół do starego, do kajuty?

Poszedłem na dół, a tam już byli obaj oficerowie i kapitan, przed którym leżała książka protokołowa. Kapitan podał mi pióro i zapytał, czy podpiszę, że się zgadzam na wytrącenie mi miesięcznego zarobku, ponieważ wzdragam się, pracować.

Spojrzałem na pióro i odpowiedziałem, że nie umiem dobrze pisać.

— Wystarczy, jak postawisz swój znak — rzekł do mnie kapitan ze słodkim uśmiechem.

— No dobrze, — odparłem, wziąłem kałamarz i wylałem go na protokół.

— Już pokwitowane! — rzekłem.

— Za to dostaniesz się teraz do twierdzy! — odpowiedział kapitan.

I znów powiosłowano na ląd. Przez

ten czas poszedłem do kucharza, kazałem sobie dać porządną michę zupy i mięsa, żeby mieć coś solidnego w sobie. Żwawek też dostał wszystkie żyły i kości. Zaraz potem przybiła do statku łódź z trzema łapaczami.

Gdyśmy odbijali, Żwawek zeskoczył na dół do łodzi, a ja zacząłem kłać i przysięgać, że wszystkich zamienię na miazgę, jeżeli Żwawek nie pojedzie ze mną.

Potem zabierali mnie do twierdzy, gdzie rządem ustawiła się sama granda złodziejska. Nałożyli nam żelazne mankiety i przykuli do siebie parami. Do moich kajdan na rękach przyczepili długiego, chudego mulata.

— Ładny z ciebie strach na wróble! — rzekłem do niego i szarpnąłem łańcuchem, tak że mulat zatoczył się. — Dokąd mamy iść?

— Do Spanishtown! — odpowiedział, zerkając na psa, który trzymał się ciągle mego boku, chociaż go żołnierze ciągle odpędzali.

— Zachowaj oczy dla siebie! — rzekłem do mulata. — Chudys, bracie, a wyglądasz na takiego, co by chciał pooreć mego psa — tylko że nie z miłości.

Wydostaliśmy się na jakąś stację kolejową, gdzie nas wpędzono do kilku otwartych wagonów, niby transport bydła. I wtedy zgubiłem Żwawka.

Dwadzieścia pięć mil przejechałem darmo w głąb kraju z tymi wszystkimi rzeźmieszkami, ale nie widziałem ich prawie, tak byłem zmartwiony, że zgubiłem mego najlepszego przyjaciela. Wyobrażałem sobie, jak biedne psisko będzie mnie szukać i wreszcie zdechnie z głodu; no, i dałem temu potworowi mulackiemu porządnego kuksańca w bok, bo przecież na kimś musiałem wywrzeć swój żal.

Pociąg jechał strasznie powoli — pewnie tylko dlatego, żeby nas drażnić — panował wielki upał, a gdyśmy się narazie zatrzymali — kogo widzę sadzącego wielkimi susami za mną?

Tak, był to naprawdę Żwawek, z wywieszonym na całą długość językiem. Rzuciłem się na płask na ziemię, pociągając za sobą małpę mulacką, i ucałowałem zakurzone zwierzę — mam na myśli psa — w sam pysk. Od tej chwili byliśmy przyjaciółmi na śmierć i życie — po wieczne czasy.

Potem nas rozkuto i wpędzono na wielki dziedziniec, a gdy żołnierze chcieli wypędzić Żwawka, ten skoczył im wprost do gardła. To rozmieszyło oficera i psu pozwolono pozostać.

Wsadzili nam potem w uniformy; były to bardzo ładne ubrania: spodnie i bluzy ze zgrzebnego płótna i czerwona mycka; z tyłu na plecach i wzdłuż nogawek widniał wyraźny napis drukiem:

SANTA MARIA DISTRICTS-PRISON. Spanishtown.

Żwawek nie mógł mnie wcale poznać w tem maskaradowym przebraniu. Przemówiłem jednak do mego towarzysza no duńskiego, i to pomogło.

Niedobry to był czas te dwa miesiące, i gdyby mi nie chodziło o psa, kto wie, czy nie byłbym ukarupał któregoś ze strażników, za co by mnie rozstrzelali na śmierć. Ale gdy się ma kogoś na świecie, kim się trzeba opiekować, to człowiek musi się trzymać w ryzach. A z początku chcieli, bym im tłukł kamieniem — takie porządnie twarde kamienie — oświadczyłem im, że ręce marynarza są zbyt delikatne do takiej roboty, ale oni mimo to wypychali mi młotek do ręki. Więc jak nie zacząć walić w kupę



Młodzi podróżnicy po przybyciu do Grudziądz.

Fot. H. Gąsiorowski.

Imprezę tę Zarząd Oddziału nazwał „Wielkim raidem żeglarskim Ostrowiec — Gdynia — Hel” i zainstalował w dwóch punktach miasta tablice z mapkami orientacyjnymi, na których były uwidocznione trasy wycieczki i wywieszane codzienne komunikaty o przebiegu raidu. W miarę napływania wiadomości od kierownika wycieczki, zainteresowanie rosło z dnia na dzień. Od rana do wieczora tablice z mapkami oblegane były przez żądną wiadomości publiczność, która stopniowo nabierając zaufania do romyślnego zakończenia raidu, coraz przychylniej i serdeczniej poczyniała się odnosić do powyższej imprezy. Krótko mówiąc, miasto żyło wiadomością o raidzie, interesowało się mocno jego

przebiegiem, a lokal L. M. i K. stale był przepelniony publicznością.

Jeszcze kilka słów o samej wycieczce. Najtrudniejszym i najcięższym do przebycia był odcinek od Ostrowca do Pawłowic, czyli rzeką Kamienną do Wisły. Były tu trudności nie tylko jakie: czternaście młynów i jazów, gdzie trzeba było wyciągać kajaki na brzeg i przenosić nieraz po 200 — 300 metrów. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że kajaki, będąc wyjątkowo solidnie wykonane, ważyły z bagażami ca 250 kg., to przenoszenie ich nie przedstawiało specjalnej przyjemności, szczególnie zaś z racji mulistych i trudno dostępnych brzegów rzeki Kamiennej.

Po wypłynięciu na Wisłę podróż

sza poszła dość gładko, jednak pogoda przeważnie nie sprzyjała. Trasę przebywano programowo, z wyjątkiem nieznacznych odchyłań.

Dzięki bardzo wydatnej pomocy Zarządu Głównego, udało nam się nawiązać kontakt ze wszystkimi miejscowościami, położonymi nad Wisłą, gdzie z góry były wyznaczone postoje flotyli, a więc z: Solcem, Kazimierzem, Puławami, Dęblinem, Magnuszewem, Karczewem, Warszawą, Modlinem, Wyszogrodem, Płockiem, Włocławkiem, Toruniem, Bydgoszczą, Świeciem, Grudziądzem, Tczewem i Gdańskiem.

Dnia 1 lipca flotylla nasza przybyła do Gdańska, gdzie doznała bardzo miłego przyjęcia ze strony Polskiego Klubu Wioślarskiego, z Gdańska popłynęła do Gdyni i 5 lipca zawinęła na Hel, przepłynąwszy zatokę bezpośrednio (pomijając Puck i Jastarnię).

Po otrzymaniu depeszy z Helu, donoszącej o szczęśliwym zakończeniu raidu, treść tejże podana została do wiadomości ogółu przez rozlepianie specjalnie wydrukowanych afiszów. Wtedy to entuzjazm ogarnął wszystkich tych, którym na sercu leżało pomyślnie zakończenie raidu; nie brak też było słów uznania dla naszej działalności ze strony osób przeciwnych ryzykownej „eskapadzie”.

Drogę powrotną odbyli nasi żeglarze oczywiście koleją. Dnia 19 lipca odbyło się uroczyste powitanie powracającej załogi, która przywiozła ze sobą butelkę wody morskiej. Wodę tę po skończonej uroczystości wylano w nurty rzeki Kamiennej, symbolizując w ten sposób połączenie Ostrowca z polskim morzem na drodze wodnej.

Ryzykowny i pełen trudu wyczyn ostrowieckiej młodzieży, dzięki śmiało przeprowadzonej organizacji, zdobył dla naszego Oddziału sympatię całych zastępów młodzieży, która marzy dziś o tem, aby piękna tę tradycję podtrzymać i rozwijać.

Dumni zaś „ligowcy” ostrowieccy mówią do siebie po cichu: „Zuchy — nasi młodzi junacy, — pokazali wszystkim, że i na łupinkach nawet po falach morskich popłynąć potrafia i imię naszego starego Ostrowca zaniosą poprzez całą Polskę hen, aż na morze dalekie...”

ST. GÓRNY.

HOLGER DRACHMANN.

NAOKOŁO PRZYLĄDKA KAP HORN (OPOWIEŚĆ MARYNARZA)

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Przełożyła z oryginału duńskiego Zofja Gulińska.

Na imię mu było Jan, ale prócz tego miał przezwisko „Pies z nieba” — które nosił z większym bez wątpienia uzasadnieniem, niż swe ubrania, które były zbieraniną ze sklepów ze starzyzną i lombardów całego świata.

Siedział w domu u swego ojca; jadł chleb starego i zużywał jego odzienie — o ile wogóle dało się ono jeszcze zużywać. Nic nie robił, oprócz tego, że bał się z swym najlepszym towarzyszem. Był to pies z obciętym ogonem, a wabił się Żwawek.

— Ten pies ma więcej rozumu, niż dwu ludzi — mawiał Jan. — On jest tak mądry, że wcale nie mówi; bo inaczej wygadałby się ze wszystkimi głupstwami, które w jego obecności popełniłem — a o nich lepiej milczeć.

— Cóż, — rzekł na to stary, który się jednocześnie synem martwił i był z niego dumny — nie potrzebujesz znowu tak

bardzo się krępować! Opowiedz no nam, jakieś wtedy obiecał trzy razy Przylądek Kap Horn!

Stary zerknął okiem ku synowi, a syn mu odpowiedział tem samem, poczem Jan ją opowiadać.

— Zaczęło się od tego — nie, najpierw muszę opowiedzieć, że wyruszyłem z Hamburga. Stary w domu chciał się mnie pozbyć, a ponieważ wszyscy inni pokpiwali ze mnie, tędym sobie poprzyściągł, że nie zobaczą mnie wcześniej, aż nie objadę Przylądka Kap Horn — trzy razy.

Wyekwipowaliśmy się w Hamburgu, szkuta była to zwyczajna barka, a stary na pokładzie — mam na myśli kapitana — był wielkim osłem.

Stawilem się razem z całą załogą w kantorze, no, i Żwawek był ze mną.

— Czy to pański pies? — zapytał mnie właściciel okrętu po niemiecku.

— Jo — odrzekłem po duńsku. — Do usług.

I nie mówiono już więcej o tej sprawie. Ale gdyśmy się dostali na pokład, kapitan pyta mnie:

— To twój pies?

— A jakże, — mówię. — Nazywa się Żwawek.

— Zabieraj psa i wyrzuć go na ląd!

— O, nie, jak Boga kocham, — tego nie zrobię!

Od tego się zaczęło. Było mało czasu, a ludzi zdalnych niewiele; flotę, można było ostatecznie jeszcze zgodzić w kantorach najmu, ale nie porządną załogę, dość że Żwawek pozostał na okręcie — i ja też.

Nasz stary był, jak już rzekłem, osłem, pierwszy oficer fajtlapa, drugi był moim rodakiem, a wikt był bez zarzutu. Nic więcej mi nie było trzeba.

Żwawek trzymał się stale przed fok.

kamieni, aż odprysnął kawałek krzemienia i jednemu z tych huncfotów wybił w głbie dwa przednie zęby.

— Przepraszam — mówię — ale sami widziecie, palce moje są zaszczytne do tej roboty!

I tak było ze wszystkim, co mi kazali robić. Miałem pracować dla tych nicponiów bieliznę, ale rozdarłem im tylko ich zgrzebne płótno; potem miałem sprzątać kazamaty, w których spaliszmy. Chlusnąłem tylko wodą na kamienną podłogę i ściany, potem wziąłem cały stos płótna zgrzebnego, wsadziłem w niego szczotkę i ciągnąłem to wszystko po ziemi. wtedy zostawili mnie wreszcie razem z moim psem w spokoju. Ale niewiele było brak, byśmy zdechli z głodu, on i ja; psu nie dawali wogóle nic, a ja dostawałem tylko miskę kleiku ryżowego rano, a na wieczór ochłap mięsa o wielkości korka od butelki, a gdy zostało to podzielone między nas dwóch, to dla każdego z nas było to czyste nic.

Wreszcie uwolniono nas i powróciliśmy do Kingstonu; tam czekało na mnie u konsula siedm funtów, ale bark już dawno popłynął dalej.

Żwawek i ja zaopatrzyliśmy się przede wszystkim w dobre żarcie, a potem poszedłem zapytać się konsula, czy nie ma dla mnie wolnego miejsca?

— Gdziebyś chciał jechać?

— Hm, — odpowiedziałem i spojrzałem na Żwawka, — właściwie mówiąc, to najbardziej chcielibyśmy pojechać naokoło Przylądka Kap Horn...!

— Teraz się tam nie dostaniesz, ale mam dla ciebie służbę z powrotem do Hamburga; chcesz ją mieć?

Spojrzałem na psa, a ten spojrzał na mnie i zaszczekał: zupełnie jakby chciał powiedzieć:

— Co tam, zgódź się, zawsze jeszcze możemy popłynąć do Przylądka Kap Horn!

Zgodziłem się więc i tak dostaliśmy się do Hamburga.

Tutaj — wylądowaliśmy, Żwawek i ja. I pierwsza rzecz, którą zrobiłem, to było wydanie sumki pieniędzy na nowe ubranie ze ślicznego granatowego sukna, na parę podkutych kamaszy i okrągły kapelusz. Kupiłem też obrożę z zamkiem mosiężnym dla Żwawka, ale ponieważ ten niewiele sobie snadź z niej ro-

bił, podarowałem go pierwszego wieczora pewnej dziewczynie na Hamburgskiej Górze za miastem.

W pierwszych dniach bardzo wesoło schodził nam tam czas. Z początku Żwawek towarzyszył mi za miasto, opuszczając razem ze mną stancję; ale potem widocznie mój towarzysz zauważył, że za dużo sobie pozwalalem i dlatego pozostawał w domu, patrzył mi w oczy, potrząsając uszami, kręcił się sam naokoło siebie, jak kłębek nici, wreszcie przestał się nawet na mnie patrzeć.

I raz pewnego zastałem go leżącego i drżącego na całym ciele, jakgdyby go trzęsła zimnica. Miałem się spotkać z ową dziewczyną na tańcach. Ale spojrzałem na Żwawka, i wtedy przypomniałem sobie Spanishtown. Rzuciłem swój elegancki okrągły kapelusz na ziemię, wziąłem Żwawka na kolana, nakryłem go swoją starą, znoszoną marynarką, a gdy mimo to nie przestał się trząść, otuliłem go jeszcze w swą starą spódnię. I tak przesiedziałem przy nim całą noc, pojąc go wodą z filizanki. Lizał mi rękę, a mnie — dalibóg — łzy stanęły w oczach i nie myślałem już ani o dziewczynie, ani o tańcach, tylko o tem, żeby mój towarzysz przyszedł znów do siebie.

Rano było z nim całkiem źle: pieniędzy nie miałem, bom je przepuścił, ale dostałem adres takiego doktora od psów, więc wziąłem swoje piękne nowe spodnie i dalej z nimi do handlarza. Dostałem pieniądze i sprowadziłem psiego cyrulika. Żwawek przyjął lekarstwo, a wieczorem przyszła do mnie moja dziewczynka, do mieszkania.

— Nie mam pieniędzy, — rzekłem do niej — i Żwawek jest chory; musisz iść sama.

— Co tam pieniądze, — odpowiedziała. — Zostaw psa. Dobry z ciebie chłopak; chodź, pójdziemy!

I poszedłem z nią, i ona mi fundowała, a gdy wróciłem do domu, z psem było diabelnie źle.

Wziąłem nową granatową kamizelkę i kapelusz i podkute kamasze i dalej z nimi do handlarza i do osiego cyrulika. Gdy sprowadziłem go już do siebie i zostałem z nim sam na sam, wziąłem go za kark, nie żałując chwytu i powie-

działem mu, że jest wielki osioł, ale psa tego tu musi mi wykurować — inaczej nigdy już w życiu żadnych psów kurować nie będzie.

Piszczał, prosząc o życie, i bredząc coś długo trzy po trzy. Wreszcie powiedział, że pies ma prawdopodobnie febrę podzwrotnikową, i że najlepiej będzie, jeżeli pojedzie z nim zaraz tam, skąd pies pochodzi.

To nie było znów tak bardzo pozbawione sensu. Wziąłem więc moją elegancką granatową marynarkę i dalej z nią do handlarza. Dostałem za nią "otówką" dziesięć marek w złocie i to tego stary popielaty surdut z długimi połami, które prawie że wlokły się za mną. Wieczorem opuściłem stancję ze Żwawkiem pod pachą i udałem się na dworzec Lubecki. Szyję dam za to, że nikt nie wziął mnie za marynarza, który miał za sobą dalekie podróże morskie.

W Lubece przeszwarzowałem się na pokład statku, idącego do domu, — i dziwnie! — im bardziej zbliżaliśmy się do wyspy Falster, tem zdrowszy był mój towarzysz podróży. Pobłekiwały mu formalnie ślepia, lizał mnie po rękach, patrząc mi w oczy, a ja musiałem je spuścić i pomyślałem sobie, że, my mężczyźni, to jednak strasznie miękkie mamy serca i że łatwiej jest sprzedać swe najlepsze odzienie i na łeb na szyję rzucić wszystko, aniżeli zostać, gdzie się jest i spokojnie przyjąć swój cios od losu.

A kiedym już był u siebie na lądzie i szedłem wzdłuż wybrzeża ze Żwawkiem, przyczepionym do moich pięt, zawołali na mnie ludzie, którzy tam stali i gapili się:

— Hallo, cóż to za pastor mormoński tam idzie?

— To ja! — odpowiedziałem i uniosłem poły.

— Nie, co ty mówisz! — zawołali. — A toś sobie fundnął ładny surdut! Czy i on był z tobą razem naokoło Przylądka Kap Horn?

— A jakże! Wszystkie trzy razy — rzekłem. — Spytajcie się tylko Żwawka, on wam nic nie nabługuje.

No, i wróciłem do mego starego i zamieniłem się z nim na ubranie.

KONIEC.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KRONIKA

GDYNIA, GDANSK I WYBRZEŻE.

DALSZE PRACE W PORCIE GDYŃSKIM.

Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów na posiedzeniu w dniu 18 września r. b. ustalił dalszy program prac w porcie gdyńskim.

Plan ten pozostaje w związku z projektem ustawy o wydzieleniu portu w Gdyni w odrębną jednostkę prawną, posiadającą własny zarząd.

BUDOWA NOWEGO FALOCHRONU W GDYNI.

Zarząd budowy portu w Gdyni przystąpił do budowy nowego falochronu północnego, który będzie ułatwiał wykonywanie czynności przeładunkowych statkom w obrębie zewnętrznego basenu portowego.

DALSZY ROZWÓJ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Po dwóch statkach, zamówionych w sierpniu r. b. przez P. P. „Żegluga Polska”, o czym pisaliśmy w poprzednim numerze „Morza”, notujemy obecnie dalszy wzrost polskiej floty handlowej.

Oto w końcu września r. b. „Polsko-Brytyjskie T-wo Okrętowe” zamówiło dla siebie również 2 statki, których budowę powierzyło duńskiej stoczni w Helsingør.

Statki te, o pojemności 1900 ton r. br. każdy, będą posiadały pomieszczenia dla kilkunastu pasażerów oraz specjalnie chłodzone lodownie do przewozu ładunków szybko - psujących się, jak mięso, masło, jaja, bekony i t. p. Statki te zostaną wykończone w połowie 1932 r. i w tym też czasie staną na linii Gdynia —

Londyn i Gdynia — Hull.

Należy zaznaczyć, że stocznia w Helsingør niemal cały materiał, potrzebny do budowy tych statków, zakupuje w Polsce.

PIERWSZY POLSKI STATEK SANITARNY.

W dniu 17 września r. b. na Stoczni Gdyńskiej spuszczonej został na wodę statek „Samarytank”, przeznaczony do służby sanitarnej w porcie. Statek ten wybudowano całkowicie z polskich materiałów i zaopatrzone w motor 60-konny polskiej fabryki „Perkun”. Wyporność jego wynosi 28 ton brutto, długość 15 i pół mtr., szerokość 3,75 i wysokość 2,50 mtr. Zagłębienie normalne 1,70 mtr.

Budowa „Samarytanki” wykonana została w Stoczni gdyńskiej w ciągu 4 miesięcy. W konstrukcji wewnętrznej uw-

zgodniono specjalne przeznaczenie statku, dostosowując urządzenia w sposób celowy do transportu chorych ze statków na ląd. W tym celu w bocznej części statku znajduje się pomieszczenie do wsuwania noszy z chorymi wprost z pokładu.

„Samarytanka” jest pierwszym specjalnym statkiem sanitarnym portu gdyńskiego. Ogólny koszt jej budowy wynosi około 90 tysięcy złotych.

PODRÓŻ „JUNAKA”

Yacht „Junak” pod sterem kdra-por. Filanowicza i inż. Laudańskiego odbył całomiesięczną podróż morską na szlaku Gdynia — Rönne — Brunsbüttel — Calais — Londyn — Amsterdam — Terschelling — Nexø — Gdynia, przysparzając nową chlubną stronę w dziejach polskiego yachtingu.

NIEMCY.

MIMO KRYZYSU NIEMCY ZBROJĄ SIĘ W DAJSZY CIĄGU.

W dniu 8 października r. b. na stoczni w Wilhelmshaven odbyła się uroczystość przekazania admiralicii niemieckiej piętego z kolei krążownika „Leipzig”.

Krążownik ten posiada 6.000 ton wyporności i uzbrojony jest w 9 dział 15 centymetrowych, ustawionych w trzech wieżach, oraz w 4 działa przeciwlotnicze 8,8 cm. Prócz tego posiada on cztery potrójne wyrzutnie torpedowe.

W połowie października „Leipzig” wyruszy w podróż próbną na morze Północne.

Jak widać kryzys nie przeszkadza Niemcom realizować ich programu morskiego zarówno pod względem budowy jednostek floty wojennej, jak i handlowej.

Zdaje się nie ulegać wątpliwości, że jednym z ważniejszych bodźców do rozbudowy floty niemieckiej jest również nadzieja na uzyskanie tego czy innego terenu kolonialnego, wiadomo bowiem, że administrowanie kolonią bez posiadania odpowiedniej siły na morzu jest rzecz niemożliwą.

FRANCJA.

PROGRAM MORSKI.

Tegoroczny budżet Francji nie przewiduje żadnych kredytów na budowę okrętów wojennych, w najbliższej przyszłości jednak ma być uchwalona dodatkowa ustawa o rozbudowie floty. Nowy program ma objąć: 1 pancernik, 1 krążownik typu waszyngtońskiego (względnie 2 krążowniki po 7500 ton), 1 łódź podwodną o dużej pojemności, oraz kilka jednostek pomocniczych.

Wykonanie tego programu rozpocznie się w roku przyszłym.

W ciągu roku ubiegłego spuszczono na wodę następujące jednostki: krążownik szkolny „Jeanne d'Arc”, krążownik „Dupleix”, przewodnik kontrtorpedowców „Albatros” i „Gerfaut” oraz 1 łódź podwodną. Wszystkie te jednostki, z wyjątkiem krążownika „Dupleix”, odbywają już ostateczne próby.

Niektóre z nowych okrętów, spuszczonych na wodę w ciągu 1929 roku, widocznie nie osiągnęły wymaganych na próbach norm, czego dowodzi, że dotychczas nie włączono do linii kontrtorpedowca „Basque” oraz łodzi podwodnych „Poincaré” i „Poncellet”.

W początku stycznia r. b. założono

na stoczni w Brest krążownik „Algeri”. Spuszczenie na wodę tego krążownika przewiduje się w końcu roku bieżącego.

Pozatem w ciągu roku bieżącego spuszczono na wodę tylko przewodnik kontrtorpedowców „Aigle” i okręt-matkę łodzi podwodnych „Jules Verne”.

ANGLJA.

NOWY OLBRZYM CUNARD LINE.

Nowy pośpieszny okręt towarzystwa Cunard Line, który miał być gotów do spuszczenia na wodę dopiero w sierpniu 1932 r., zostanie spuszczony już w lutym roku przyszłego, a to ze względu na konkurencyjną budowę okrętów o podobnych rozmiarach i przeznaczeniu przez Francję, Włochy i Stany Zjednoczone Ameryki.

Rozmiary te, w dziejach budownictwa okrętowego niespotykane, dla olbrzyma Cunard Line wynoszą: długość 310,3 mtr., szerokość 35 mtr. i pojemność 73.000 ton rejestrowych brutto.

Mechanizmy napędowe składają się z maszyn o mocy 200.000 K.M., które mają okrętowi nadać szybkość 35 węzłów (65 kilometrów).

Oczywiście w odpowiednim stosunku do wielkości okrętu i bogactwa jego urządzeń pozostają koszty budowy, obliczone na około 200 milionów złotych.

Ciekawe jest jednak, czy te olbrzymy będą się opłacały w eksploatacji, a szczególnie w obecnych czasach, kiedy pasażerski ruch transatlantyki maleje. Już „Europa” i „Bremen”, jakkolwiek sa okrętami wielce atrakcyjnymi dla podróżnych, zaczynają dotkliwie odczuwać małą frekwencję pasażerów.

Być może jednak nie tylko czysto kupiecka kalkulacja brana tu jest pod uwagę. Dużą rolę mogły odegrać także względy prestiżowe, dla których konkurujące państwa decydują się pokrywać przewidywane niedobory.

BUDŻET MARYNARKI.

Tegoroczny budżet marynarki angielskiej, ustalony na 51.605.000 funtów szterlingów, jest o 134.000 funtów szterlingów niższy od zeszłorocznego.

Oszczędności w tegorocznym budżecie osiągnięto przede wszystkim dzięki redukcjom personalnym. Redukcje te przewidywane są i na przyszłość z tem, że ku końcowi okresu budżetowego 1931-32 stan liczebny marynarki angielskiej zostanie doprowadzony do 91.840 oficerów i marynarzy.

W ciągu ostatnich 10 lat budżet marynarki angielskiej utrzymywał się mniej więcej na tym samym poziomie i wynosił (w zaokrągleniu do milionów funtów szterlingów): 57 w 1922, 54 w 1923, 55 w 1924, 60 w 1925, 57 w 1926, 58 w 1927, 57 w 1928, 56 w 1929, 52 w 1930.

W dziale nowych budowli, budżet przewiduje kredyty na budowę 3 krążowników większych, 2 krążowników po 7.000 ton, 1 krążownika 5.000 ton, 1 przewodnika kontrtorpedowców, 4 kanonierek, 3 łodzi podwodnych, oraz kilku jednostek pomocniczych.

W budżecie przewidziano również kredyty na remont kapitalny okrętów liniowych „Revenge”, „Barham”, „Royal Sovereign” oraz krążowników liniowych „Hood” i „Renown”, na przerobienie okrętu liniowego „Iron Duke” na okręt szkolny, wreszcie na remont 8 krążowników.

W dziale lotnictwa morskiego przewidziano kredyty na ustawienie katapult na 11 okrętach. W roku zeszłym usta-

wiono je na okręcie liniowym „Valiant”, krążownikach „Cornwall” i „York” oraz na łodzi podwodnej „M 2”.

Z. S. S. R.

SOWIECKA FLOTA HANDLOWA.

Sowiecka flota handlowa na dzień 1 lipca r. b. liczyła 177 statków parowych i motorowych o pojemności 1000 ton rej. brutto i powyżej, w porównaniu do 273 statków, zarejestrowanych w Rosji w połowie roku 1913.

RÓŻNE.

STAN POLSKIEJ FLOTY WOJENNEJ.

W drugiej połowie września r. b. P. Minister Zaleski złożył w Sekretarjacie Generalnym Ligi Narodów memoriał rządu polskiego w sprawie przyszłorocznej konferencji rozbrojeniowej. Do memoriału dołączony jest ścisły wykaz stanu uzbrojenia Polski.

Według tego wykazu marynarka wojenna polska składa się z 2 kontrtorpedowców („Wicher” i „Burza”), o wyporności 3.080 ton, 3 łodzi podwodnych („Rys”, „Wilk” i „Żbik”) o wyporności 2.940 ton oraz 5 torpedowców 2 kanonierek, 4 poławiaczy min, 1 okrętu hydrograficznego, 1 transportowca, 1 żaglowca szkolnego („Iskra”), 6 monitorów rzecznych i 8 rzecznych łodzi patrolowych. Ponadto posiadamy 1 okręt starego typu z 1896 r. („Bałtyk”), używany dla celów szkolnych w porcie.

MIEDZYNARODOWY ZŁOT SKAUTÓW MORSKICH W POLSCE.

W roku 1928 odbył się na Węgrzech Międzynarodowy Złot Skautów Wodnych. W zawodach, na które się zgłosiły: żeglarstwo, wioslarstwo, pływanie, ratownictwo wodne, i regaty skautowe z przeszkodami, pierwsze miejsce zdobyła Polska przed Anglią.

Ponieważ według regulaminu następnego złot odbywa się w tym kraju, który odniósł zwycięstwo, wobec tego złot przypadający na rok 1932, ma odbyć się w Polsce. Część morską zawodów odbyłaby się w Gdyni, pozostały zaś program w głębi kraju, prawdopodobnie w Bydgoszczy.

W związku z ogólnym kryzysem Harcerstwo Polskie znajduje się w bardzo ciężkiej sytuacji finansowej, i sprawa złotu powyższego nie jest jednakże całkowicie zdecydowana. Dużo zależy od poparcia społeczeństwa, bez tego bowiem złot stoi pod znakiem zapytania.

POLSKA NA MORZU.

Biblioteka Polska w Paryżu przygotowuje ciekawą wystawę, która wykazać ma dawne zainteresowanie się w Polsce morzem.

Wystawa obejmować będzie zabytki odnoszące się do żeglarstwa, obrazy, sztychy, flagi, mapy, książki i t. p. przedmioty, które ilustrują zainteresowanie się morzem w Polsce w czasach historycznych.

BANDERA POLSKA W BOSTONIE.

Parowiec transatlantyczny „Kościszko”, należący do Linji Gdynia — Ameryka, wracając z Nowego Jorku do Gdyni, zawinął w dniu 19 września r. b. do Bostonu.

Zjawienie się po raz pierwszy w tym porcie bandery polskiej dało powód do manifestacji miejscowej Polonii, która

pomimo dnia powszedniego tłumnie wy-
legła na powitanie „Kościszki”. Na
przystani zgromadziło się około 5.000
osób.

Na przemówienie powitalne przedsta-
wicieli miasta Bostonu odpowiedział od-
bywający podróż na S. S. „Kościszka”
naczelnik Wydziału Żeglugowego Mini-
sterstwa Przemysłu i Handlu, p. Feliks
Rostkowski, członek Zarządu Głównego
Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Przemówienie p. Rostkowskiego do
zgromadzonej Polonii przyjęte zostało
niezwykle entuzjastycznie.

Wieczorem tegoż dnia na pokładzie
statku odbyło się przyjęcie, na którym
prezydent miasta Bostonu wygłosił ser-

deczne przemówienie, życząc Linji Gdynia — Ameryka jaknajpomyślniejszego
rozwoju i powodzenia.

Polonia bostońska ufundowała samo-
rzućnie puchar srebrny, który wręczyła
kapitanowi statku „Kościszka” p. Eu-
stachemu Borkowskiemu z życzeniami
pomyślnego pływania i jak najczęstszego
zawijania do portu w Bostonie statku
polskiego, noszącego nazwisko wielkiego
bojownika wolności, bohatera obu naro-
dów, polskiego i amerykańskiego, gen.
Tadeusza Kościszki, który, śpiesząc z
pomocą walczącym o wolność patriotom
amerykańskim, dotknął po raz pierwszy
stopą ich ziemi właśnie w porcie bostoń-
skim.

RYNEK FRACHTOWY WOBEC SPADKU FUNTA.

Wobec spadku funta, rynek frachtów
morskich, na którym większość tranzak-
cji zawierana była na podstawie funta,
chwilowo uległ zastojowi. Zastój ten po-
trwa do czasu póki nie nastąpi pewna
stabilizacja kursu funta, co pozwoli kup-
com zorjentować się w cenach surow-
ców, transportu i t. p. i sprowadzi odpo-
wiednie przystosowanie stawek frachto-
wych.

W związku z zachwianiem się funta
związki maklerów i ekspedytorów w
Gdyni, poczynając od 1 października r.
b. wszelkie swoje stawki i świadczenia
obliczają w złotych.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

DO ODDZIAŁÓW L. M. i K.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Zarząd Główny L. M. i K. zwraca się do Oddziałów z apelem, aby skrupulatniej,
niż dotychczas, przekazywały należną część składek członkowskich do Zarządu Głównego.
Niepunktualność w przekazywaniu tych sum naraża Zarząd Główny nie tylko na straty
(w dniu 1. IX. 1931 r. zaległości Oddziałów z tego tytułu wynosiły 59.773.38 zł.), ale wy-
wołuje również szereg trudności w regularnym wydawaniu „Morza”.

Z ODDZIAŁU W MODLINIE.

Staraniem Oddziału Ligi Morskiej i Ko-
lonjalnej w Modlinie została zebrana
kwota zł. 500 na Polską Macierz Szkol-
ną w Gdańsku.

Jeśli się zważy, że członkami tego
Oddziału są oficerowie, podoficerowie,
szeregowi i robotnicy, ludzie skromnie u-
posażeni, należy uznać wynik zbiórki za
bardzo dobry. Wiele jest miast w Pol-
sce, nawet wojewódzkich, które takim wy-
nikiem zbiórki poszczycić się nie mogą.

Z ODDZIAŁU W POZNANIU.

W dniu 13 września r. b. odbył się w
lokalu „Adria” w Poznaniu koncert-dan-
cing na rzecz Poznańskiego Oddziału Li-
gi Morskiej i Kolonjalnej przy udziale
artystów Opery Poznańskiej. Nad cało-
ścią zabawy czuwał Komitet Organiza-
cyjny Ligi Morskiej i Kolonjalnej w oso-
bach p. prezesa mecenasa Dr. St. Sław-
skiego, oraz członków Zarządu pp.: Dr.
Józefa Wnęka, redaktora Jerzego Ro-
dziewicz i zaproszonego do Komitetu
p. naczelnika Alfreda Polkowskiego.

Szereg pieśni odśpiewał p. Antoni
Warchalewski — artysta Opery Poznań-
skiej. — W popisach baletowych wzięły
udział najlepsze siły zespołu baletowego
Opery Poznańskiej w osobach primabale-
riny Marji Martówny, Stanisławy Prze-
włockiej, Maryli Sibilskiej oraz pp.: Mie-
czysława Sawickiego i Bronisława Miko-
łajczaka.

Całość wypadła bardzo udatnie. Sala
„Adrii” była wypełniona doszczętnie. —
Zabawa w miłym nastroju przeciągnęła
się do późnego wieczora.

Z ODDZIAŁU L.M. i K.W KRAKOWIE.

Przy wydatnym poparciu materjalnem
Oddziału Ligi M. i K. w Krakowie uc-
niowie tamtejszej Państwowej Szkoły
Rzemieślniczo-Przemysłowej budują yacht

szkolny, który w czasie wakacji przys-
łego roku odbędzie pierwszą podróż z
Krakowa Wisłą do Gdyni. Nad budową
łodzi czuwa osobiście p. Józef Cybulski,
członek Zarządu Krakowskiego Oddziału
Ligi M. i K. — Należy podkreślić godną
uznania inicjatywę dyrektora Szkoły p.
inż. Kosteckiego, który otacza przyszłych
żeglarzy życzliwą opieką, pomagając im
w miarę rozporządzalnych środków.

ODCZYT P. FR. LYPY W SZUBINIE.

W dniu 12 września r. b. wygłosił w
Szubinie (Woj. Poznański) odczyt o ce-
lach i pracach Ligi Morskiej i Kolonjal-
nej członek Zarządu Głównego Ligi M.
i K. p. Fr. Lypa. Odczyt, który doszedł do
skutku dzięki inicjatywie p. Nicefora Da-
browskiego, starosty powiatowego w Szu-
binie, został z dużym zainteresowaniem
wysłuchany przez licznie zgromadzoną
publiczność, wśród której nie brak było
osób przybyłych z dalszych okolic po-
wiatu. — Po ożywionej dyskusji zebrani
uchwalili założenie Oddziału Ligi Mor-
skiej i Kolonjalnej w Szubinie.

ZEBRANIA ORGANIZACYJNE ODDZIAŁÓW.

W dniu 19 września r. b. w Grzego-
rzewie (pow. Kolski), p. Dr. W. Rosiński,
sekretarz Zarządu Głównego Ligi Mor-
skiej i Kolonjalnej wygłosił w miejscow-
ym „Domu Ludowym” odczyt o celach
i pracach Ligi, ilustrowany obficie prze-
zroczkami. Po odczycie zebrani, w liczbie
około 100 osób, uchwalili założenie Od-
działu Ligi Morskiej i Kolonjalnej, wy-
bierając na Prezesa Dr. Trybuchowskie-
go, na Wiceprezesa, znanego działacza
emigracyjnego, b. posła, ks. proboszcza
Szczęsnego Starkiewicza.

Następnego dnia odbyło się podobne
zebranie urządzone z inicjatywy p. bur-
mistrza Zalewskiego w Kłodawie, w sali

remizy strażackiej, na którym również
po referacie Dr. W. Rosińskiego, uchwa-
lono założenie Oddziału, przyczem na
członków Ligi zapisało się od razu prze-
szło 30 osób.

Prezsem nowopowstałej placówki Li-
gi Morskiej i Kolonjalnej obrano p. bur-
mistrza Zalewskiego.

Z ŻYCIA ODDZIAŁU LIGI M. I K. w Nowym Sączu.

Oddział Ligi M. i K. w Nowym Sączu,
ujawnia dużą ruchliwość stale zwiększa-
jąc liczbę swoich członków, pomimo tru-
dności gospodarczych, jakie przeżywa
obecnie Podhale.

Z okazji odbywającego się dwutygod-
nia propagandowego Ligi M. i K., Od-
dział zainicjował urządzenie cyklu 10 od-
czytów z zakresu spraw morskich, kolon-
jalnych i żeglugi śródlądowej.

Pierwszy odczyt o programie i pla-
nach Ligi wygłosił w dn. 4.10 przybyły
z Warszawy w charakterze delegata Zar-
ządu Głównego p. Stanisław Knauff, w
Sali Rady Miejskiej. Publiczności zebra-
ło się do 250 osób.

Pracami Oddziału w Nowym Sączu
kieruje energicznie prezes inż. E. Migłał,
długoletni działacz Ligi.

ODCZYT W NOWYM DWORZE

Oddział Ligi M. i K. nie ograniczając
się do terenu samej twierdzy, stara się
usiłnie o pozyskanie nowych członków w
sąsiednich miejscowościach. To też jedno
z zebrani odbyło się w dn. 4.10 r. b.
w Nowym Dworze, na którym po zaga-
jeniu przez vice-prezesa Oddziału p. mjr.
dypl. Andrzejowskiego, p., delegat Zar-
ządu Głównego p. mrg. B. Krzywiec wy-
głosił odczyt p. t. „Obrona morska w
Polsce Przedrozbiorowej i chwila obec-
na” ilustrowany przezroczkami i filmami.
Osób około 150.



Łódź motorowa „Ta-101”, na której trzej członkowie lwowskiego Oddziału L. M. i K. przepłynęli Wisłę od Sandomierza do Gdańska i następnie przez Gdynię udali się na Hel.

LIGA MORSKA I KOLONJALNA W SZAMOTULACH

W dniu 1.10 b. r. odbyło się w Szamotulach zwołane z inicjatywy miejscowego Starosty Powiatowego, zebranie obywatelskie, na którym członek Zarządu Głównego i sekr. Wydziału Kolonjalnego, p. Franciszek Łyp, wygłosił prelekcję o pracach i programie Ligi M. i K., poczem po wyczerpującej dyskusji zebrani w liczbie 50 osób uchwalili jednomyślnie założenie w Szamotulach Oddziału Ligi.

ZMIANY ZARZĄDÓW W ODDZIAŁACH

Oddział w Lublinie. Na Walnem Zebraniu członków Oddziału w Lublinie wyorano Zarząd w składzie następującym pp.: dr. Franciszek Stoch — prezes, Dyr. Jadwiga Sasorska — wiceprezes, Adolf Dzyr — sekretarz, Marja Żurowska — skarbnik, Tadeusz Skulimowski — kierownik Sekcji Kół Szkolnych, Dyr. Jadwiga Sasorska — kierownik Sekcji Propagandowej i kierownik Sekcji Imprez i Dochodów Niestalych, Marja Żurowska — kierownik Sekcji Matek Chrzestnych. Członkowie Zarządu pp.: Sędzia Ignacy Bęski i Prof. Władysław Godziszewski.

Komisja Rewizyjna pp.: Kowalski, Lubek i Wilke.

Zastępcy pp.: St. Jaroszyński, B. Sałyga i K. Turowski.

Oddział w Nałęczowie. W czerwcu roku bieżącego Zarząd Oddziału w Nałęczowie ukonstytuował się, jak następuje: Ks. Kanonik Józef Kostkowski — Prezes, Jan Szybowicz — Wiceprezes, Halina Szybowiczowa — Sekretarz, Ewa Piwocka — zastępca sekretarza, Helena Szybalska — Skarbnik, Stanisława Szołowska — Zastępca Skarbnika. Komisja Rewizyjna pp.: Marja Gassowska, Zygmunt Bobrzyk i Edward Krauze.

Oddział w Dąbrowie Górniczej. Na Walnem Zebraniu w dn. 20 maja r. b.

wybrano Zarząd Oddziału w składzie następującym pp.: Dr. A. Piwowar — Prezes, Julian Torbus — Wiceprezes, L. Horski — Sekretarz, P. Wachelko — Skarbnik, L. Balcerowski — Zast. Skarbnika i ref. Kół Szkolnych, T. Pasierbiński — ref. Propagandowy, A. Kalkowski — ref. Sekcji Wioslarskiej, A. Zięba — ref. Imprez.

Oddział przy Państw. Gimn. Męskim im. J. Zamoyskiego w Zamościu. W czerwcu r. b. Zarząd Oddziału ukonstytuował się w składzie następującym pp.: Henryk Gerłowski — opiekun Oddziału z ramienia Rady Pedagogicznej, Mieczysław Popławski — Prezes, Edmund Rauss — Wiceprezes, Eugeniusz Rogalski — Skarbnik, Wincenty Borowiec — Sekretarz.

II-gi Oddział im. Jana z Kolna w Warszawie. Na Nadzwyczajnym Walnem Zebraniu Oddziału w dn. 30 kwietnia r. b. Zarząd Oddziału ukonstytuował się w następującym składzie pp.: Ferdynand Kozłowski — Prezes, Piotr Janowicz — Wiceprezes, Jan Panfil — Sekretarz, Waław Olezak — Skarbnik.

Komisja Rewizyjna pp.: Feliks Borowski, Czesław Wawer, Tadeusz Grudziński i Antoni Schneider, jako zastępca.

Oddział w Łowiczu. Na Walnem Zebraniu do Zarządu Oddziału powołani zostali pp.: Prof. Doleżał, Star. K. Wiackowski, Z. Konopnicki, S. Gutt, por. M. Kucharski, Tomczyk, E. Kudaj, L. Hartwiżanka. Do Komisji Rewizyjnej weszli pp.: Dr. Terajewicz, M. Klimecki, W. Grefkowicz.

NOWOZATWIERDZONE ODDZIAŁY.

Oddział w Modlinie. W dniu 10 lipca r. b. powstał Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Modlinie; w skład Zarządu weszli pp.: płk. Mikołaj Jasiński — Prezes, mir. Zygmunt Andrzejowski —

Wiceprezes, por. Antoni Kilański — Sekretarz, por. Józef Hala — Skarbnik, bez funkcji — st. ogn. Lubicz-Zalewski. Zastępcy pp.: kpt. Adam Kogut, por. Wacław Janaszek, st. sierż. Stanisław Kulberda.

Oddział przy Konfederacji Samopomocy Robotniczej i Zawodowej w Katowicach. W dniu 4 sierpnia r. b. powstał Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej przy Konfederacji Samopomocy Robotniczej i Zawodowej w Katowicach; w skład Zarządu weszli pp.: Witold Radzulewicz — Prezes, Red. Walenty Kosarz — Wiceprezes, Red. Karol Jasiczek — Sekretarz, Prof. Stefan Ludwik Gąłarski — Skarbnik, Jan Juzon — zast. Sekretarza; zastępcy członków Zarządu pp.: Prof. Jan Poznanski, Red. Aleksander Mieszalski i Marja Rymaniakówna. Do Komisji Rewizyjnej weszli pp.: Inż. Karol Kluza i Arkadiusz Rudnicki.

Oddział w Lesznie. W lipcu r. b. powstał Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Lesznie; w skład Zarządu weszli pp.: Dyr. Nicefor Perzyński — Prezes, Franciszek Nowakowski — Wiceprezes, Franciszek Barski — Sekretarz, Feliks Zieliński — Skarbnik, Członkowie Zarządu pp.: Ks. Dziek. Paweł Steinmetz i Dr. med. Bronisław Świderski.

Oddział w Lipinach. Dnia 1 czerwca r. b. powstał Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Lipinach; w skład Zarządu weszli pp.: S. Zamysłowski — Prezes, Dr. H. Bobr — Wiceprezes, Cz. Kupczyk — Sekretarz, Paweł Banasz — Skarbnik.

Oddział przy Banku Polskim w Warszawie. W dniu 11 kwietnia r. b. powstał Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej przy Banku Polskim w Warszawie; w skład Zarządu weszli pp.: Zygmunt Grabowski, Marceł Głowacki, Tadeusz Maliec, Józef Łuczak, Waław Peczyński, Ryszard Piekarski, Gustaw Rychter, I. Chmielewska, Jan Wesołowski; do Komisji Rewizyjnej weszli pp.: Alfred Ilka, Zofia Rekherowa i Waław Szewczyk.

Oddział przy Polskiej Lidze Gospodarczej w Warszawie. W dniu 11 lipca r. b. powstał Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej przy Polskiej Lidze Gospodarczej w Warszawie; w skład Zarządu weszli pp.: Inż. Władysław Niemcewicz-Szczyt, Mikołaj Helfneich, Inż. Edmund Felakowski, Bolesław Herbaczewski, Jan Kłosowicz; zastępcy pp.: Leon Klemberg i Marja Iwanowska.

AUTENTYCZNE

Do prezesa jednego z prowincjonalnych Oddziałów Ligi M. i K., znajdującego się gdzieś na południu Polski, pewnego dnia zgłosiła się wdowa po b. marynarzu celem zapłacenia zaległych składek.

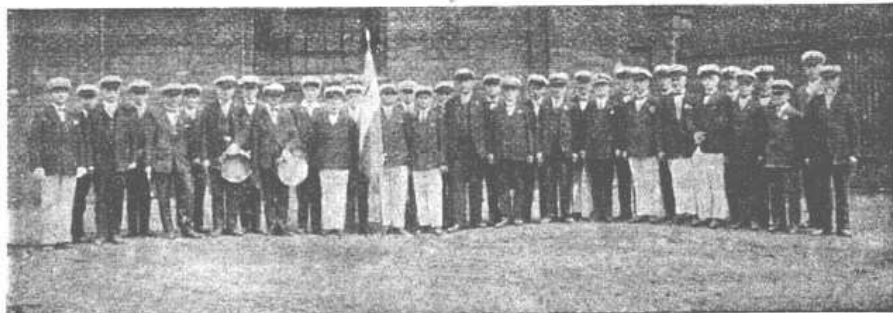
— Pani mi wpłaca zadużo — powiedział prezes, licząc przyniesione, wdowie grosze.

— Wpłacam za siebie i za męża.

— Przecież mąż pani nie żyje od miesiąca.

— To nie proszę pana. To nie. Jednak chcę, aby nawet po śmierci pozostał naszym członkiem, przyczyniając się do rozwoju naszej pracy na morzu — odpowiedziała kobieta, tłumiąc łzy.

Prezes w milczeniu przyjął pieniądze, wystawiając dwa kwity, na imię wdowy i tego, który nawet po śmierci nie przestał być członkiem Ligi.



Oddział L. M. i K. w Hucie Schellera z własną orkiestrą i banderą.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH
SEKCYJA AMER.

O KONCENTRACJĘ POCZYNAŃ KOLONIZACYJNYCH

Do chwili obecnej mówiło się i pisało w Polsce o koncentracji Polaków poza granicami kraju. I słusznie, ponieważ Państwo o tak silnym przyroście naturalnym, a co zatem idzie i o dużym ruchu emigracyjnym — musi się troszczyć o to, aby ta część jego obywateli, która zmuszona jest emigrować, zachowała jak najdłużej swą narodowość i przywiązanie do kraju ojczystego.

Takie państwo, jak Polska, którego emigracja w przeciągu lat 12 (1919 — 1930) wyniosła przeszło półtora miliona silnych i zdrowych ludzi, musi specjalną zwracać uwagę na to, czy masy te znajdują na obczyźnie odpowiednie warunki dla zachowania swego języka i kultury, a nawet obyczajów ojczyźnych. Naturalną jest więc rzeczą, że troska o zachowanie w nowych emigrantach tych właśnie wartości przejawia się tak w rządzie, jak i w społeczeństwie polskim.

Składało się jednakże dotychczas tak, że kraj nasz ustosunkowywał się do migracji w sposób gorący i serdeczny, ale zdaniem naszym za mało rzeczowy. Całe bowiem zainteresowanie kraju ograniczało się (poza opieką ściśle konsularną) do t. zw. opieki społeczno - kulturalnej.

Nie zwracano natomiast do niedawna uwagi na stronę gospodarczą zagadnienia emigracyjnego.

Kiedy uprzytomnimy sobie, że posiadamy bardzo liczną, gdyż przeszło 7-milionową emigrację, oraz że ubytek zdrowych sił z kraju w okresie ostatnich 12 lat wyniósł na czysto bezmała milion ludzi, to jasnym się dla nas

stało, iż cały wysiłek kraju iść musi po linii jak najsilniejszego związania interesów emigracji z krajem macierzystym.

Państwo i społeczeństwo polskie, mając do wyboru albo, kierowanie emigrantów na zaoceaniczne tereny kolonizacyjne, albo na wysługiwanie się innym, obcym, organizmom gospodarczym, powinno zająć się przede wszystkim tem pierwszym t. j. kierowaniem wychodźstwa na tereny kolonizacyjne. Daje to bowiem wychodźcy własny, niezależny warsztat pracy.

Pewne początki pod względem zorganizowania ruchu kolonizacyjnego, które zmierzają do planowego kierowania emigrantów na zaoceaniczne tereny kolonizacyjne — już na terenie kraju przedsięwzięto. Próby te jednakże, jak dotąd, nie wyszły jeszcze ze stadium przygotowawczego i powiedziećby można — ściśle doświadczalnego.

Jeżelibyśmy starali się podsumować bilans tych prób, to wypadnie on dla nas bardzo ujemnie:

Na przestrzeni ostatnich lat trzech powstały w Polsce do życia trzy, konkretnie biorąc, instytucje, które wzięły sobie za zadanie ruszenie z miejsca sprawy kolonizacji polskiej za oceanem. Myśli przewodnie tych instytucji były naogół dobre, jednakże wykonanie zamierzeń — fatalne.

Mowa tutaj o Syndykacie polsko - amerykańskim, który zajmuje się kolonizacją Peru, Towarzystwie Kolonizacyjnym działającym na terenach Brazylii i Spółdzielni „Kolonja Polska w Peru” — działającej na terenie Peru.

Fundusze dotychczas wydane przez te trzy instytucje sięgają 5 milionów złotych. Rezultaty z tego natomiast, w sumie biorąc, są prawie żadne.

Ażeby nie zasłużyć na zarzut gołosłowności przytaczamy (dla przykładu) statystykę ruchu emigracyjnego między Polską a Brazylią za I półrocze r. b. W okresie tym wyjechało tam 653 osoby, a powróciło 107 osób — pozostaje więc w rzeczywistości czysty odpływ ludzi z Polski do Brazylii w tym czasie w liczbie... 546 osób, czyli średnio, licząc rodzinami, około 100 rodzin. A jest to liczba ogólna emigracji, a nie np. tylko tych którzy wyjechali za pośrednictwem Towarzystwa Kolonizacyjnego.

Jak na początkujące nawet, zamierzenia planowej kolonizacji naszej w Brazylii — liczba ta jest zbyt skromna i pozostaje bez jakiegokolwiek wpływu na odciążenie kraju z nadmiaru ludności. Emigracji do Peru w tym okresie statystyka nie notuje wogóle.

Widać z tego, że próby nasze które zmierzają do planowej kolonizacji zaoceanicznej nie dały jak dotychczas rezultatów pozytywnych, a organizacje prowadzące jeszcze prace w tym kierunku, borykają się z poważnymi trudnościami finansowymi.

Wystarczy bowiem przytoczyć np. opinię sejmiku centralnego związku Polaków w Brazylii wyrażoną uchwałą z dnia 13 kwietnia r. b., ażeby poważnie zastanowić się nad niedomaganiem w dziedzinie akcji kolonizacyjnej zamorskiej.

Oto treść tej uchwały:

UCHWAŁA PIERWSZEGO SEJMIKU CENTRALNEGO ZWIĄZKU POLAKÓW W BRAZYLII

odbytego dn. 11, 12 oraz 13 kwietnia
1931 r. w sprawie działalności Pol-
skiego Towarzystwa Kolonizacyjnego.
Odpis ze sprawozdania.

Wniosek p. Lachowskiego: dotyczy
działalności Tow. Kolonizacyjnego w
Brazylji:

a) I-szy Sejmik CZP w Brazylji, nauczony smutnym przykładem niezupełnie zrozumiałego wprowadzie, jednak wysoce nagannego wystąpienia na tutejszym gruncie Tow. Kolonizacyjnego w Warszawie, pragnie, aby w przyszłości nie powtórzył się ów ubliżający i szkodzący polskości proceder, dlatego udaje się do kompetentnych czynników w Polsce, aby te wpłynęły na Rząd Polski, aby raczył zwrócić swą jaknajbaczniejszą uwagę na rodzaj i wartość tak moralną, jak i materialną wszelkich towarzystw, tworzących się lub mogących się tam utworzyć z zamiarami operowania na tutejszym gruncie, prosząc jednocześnie, aby żadne oficjalne czynniki polskie nie udzielały takiego, czy innego poparcia towarzystwom, które nie okazały się w możliwości przedstawienia solidnych gwarancji i to pod każdym względem.

b) Sejmik CZP byłby wysoce zobowiązany Rządowi Polskiemu, by raczył wglądać w sprawę powyższego Towarzystwa Kolonizacyjnego, które nie omieszczało uciec się pod protekcyjny płaszcz tutejszych oficjalnych placówek polskich.

Przyjęto!

Uchwała ta dotyczy nie dotrzymania przez Polskie T-wo Kolonizacyjne umowy z pp. Radeckim i Benradem, którzy zaskarżyli Towarzystwo do Sądu brazylijskiego i sprawę o odszkodowanie (pięć set tysięcy milrejsów — wygrali w I-szej instancji).

Zagadnieniem naszego bilansu handlowego z krajami pozaeuropejskimi powinny corychlej zająć się polskie koła gospodarcze. Niepodobna bowiem nadal tolerować tego, aby prawie cały eksport kraju trzydziestomilionowego, jakim jest Polska, ograniczał się wyłącznie do krajów europejskich.

Naskutek braku odpowiedniego nastawienia wśród naszego kupiectwa — do krajów pozaeuropejskich eksportujemy znikome ilości towarów w stosunku do importu naszego z tych krajów i do naszych możliwości. W roku 1929 z krajów pozaeuropejskich przywieźliśmy towarów za 709 milionów złotych, a wywieźliśmy tam tylko za 133 milj. zł. W roku 1930 natomiast, t. j. w roku silnej de-

Jak widać z tego, istnieje u nas w Polsce jakieś duże nieporozumienie, jakś duży błąd, który w swych konsekwencjach sprowadza na nas jeżeli nie potępienie, to w każdym razie dużo usprawiedliwionego krytycyzmu do naszych zamorskich poczynąń kolonizacyjnych — w tym wypadku na terenie Brazylji — krytycyzmu idącego od naszych współrodaków z za oceanu, a płynącego niewątpliwie z dobrej woli i z wielkiej troski o całą sprawę.

Prawda, że trudno tutaj winić wyłącznie T-wo Kolonizacyjne, że zawiodły je te, czy inne źródła pieniężne, na które liczyło. Jest to raczej wynikiem ogólnej sytuacji gospodarczej. I dlatego ze strony naszych czynników rządowych oczekiwać musimy faktycznego programu dla naszej akcji kolonizacyjnej na terenach zaoceanicznych. Musimy bowiem zdawać sobie wyraźnie sprawę z tego, że tylko planowa kolonizacja zdoła pozytywnie rozwiązać nasz palący problem populacyjny.

To też uchwałę sejmiku Polaków w Brazylji powinniśmy przyjąć do wiadomości i zrewidować dokładnie stosunek swój do zagadnienia zamorskiej kolonizacji polskiej, a przede wszystkim praktycznego podejścia do tej sprawy.

Jedno powinno być w Polsce jasne dla wszystkich, mianowicie to, że kolonizacji zamorskiej prowadzić niepodobna, nie posiadając dostatecznych ku temu podstaw finansowych. Zdaniem na-

szem, wymienione przez nas organizacje kolonizacyjne nie posiadają dzisiaj dostatecznych środków na to, aby skutecznie, na szerszą nieco skalę prowadzić kolonizację za oceanem.

Należałoby przeto dążyć do skoordynowania, a właściwie do skoncentrowania naszych poczynąń zamorskich.

Można wyrazić przeświadczenie, że za te same pieniądze, które wydały wspomniane T-wo Kolonizacyjne można było zrobić wiele więcej, gdyby kapitał ten nie był rozproszony, a skoncentrowany.

Tak samo, jak hasłem naszym w Lidze Morskiej i Kolonjalnej jest koncentracja Polaków na obczyźnie, tak samo jest niem i koncentracja polskich poczynąń kolonizacyjnych. Nie wolno nam marować, wszystko jedno — świadomie czy nieświadomie, pracy i pieniędzy. Nie stać nas na to! Musimy się zdobyć na wyraźny, przemyślany plan sanacji dzisiejszych — trzeba to powiedzieć otwarcie — złych stosunków w dziedzinie kolonizacji zamorskiej.

Kierowanie emigranta na własne gospodarstwa za oceanem, oraz współpraca ekonomiczna Macierzy z emigracją oto hasła, o które walczymy. Podstawowym warunkiem tak dla łączności kulturalnej, jak i ekonomicznej wychodźstwa z krajem jest planowa kolonizacja Polaków za oceanem, przez — koncentrację polskich poczynąń kolonizacyjnych.

Dr. W. ROSINSKI.

NA SZERSZY ŚWIAT

Znaleziono na: www.magemar.com.pl 

presji ekonomicznej, przywieźliśmy z krajów pozaeuropejskich towarów za 506 milj. zł., a wywieźliśmy za 123 milj. zł.

Jak z tego widać, koniecznością naszego życia gospodarczego jest wyłączenie wszystkich wysiłków dla wzmoczenia ekspansji ekonomicznej na rynki zaoceaniczne. Przecież jesteśmy już dzisiaj na tyle silni ekonomicznie, że w pewnych artykułach możemy bardziej rozbudować swój eksport do krajów pozaeuropejskich, aniżeli dzieje się to dzisiaj. Posiadamy w dodatku jeszcze i ten wielki plus, że poza Europą żyje i pracuje kilka milionów naszych rodaków. Polacy za oceanem mogą stać się poważnymi odbiorcami towarów, pochodzących ze „starego kraju”. Potrzebna jest tylko

w kraju organizacja, która polskie kupiectwo nastawi na rynki pozaeuropejskie.

Oparcie eksportu polskiego, np. do Stanów Zjednoczonych Ameryki i do Brazylji, o osiadłych tam Polaków a przede wszystkim o polskich kupców i przemysłowców na emigracji — może doprowadzić z czasem do poważnych rezultatów. Interes jest tutaj zresztą wspólny zarówno Polski, jak i polskiego emigranta-odbiorcy; kraj zarabiałby bowiem eksportując, a emigrant nasz w Stanach Zjednoczonych, czy w Brazylji zyskiwałby również — kupując dobry i tańszy towar polski.

Jak wielkie znaczenie mieć może bliższe zainteresowanie się naszego kupiectwa — np. Stanami

dencję na niekorzyść i to przede wszystkim na niekorzyść Polski. Kiedy w roku 1929 import z Brazylii do Polski wynosił 31,3 milj. złotych, a eksport z Polski do Brazylii 4,6 miliona złotych — to w roku 1930 import nasz z Brazylii wynosił już tylko 21,4 miliona, a eksport nasz do tego kraju zaledwie 2,5 milj. zł. Import nasz więc w roku 1930 z Brazylii w porównaniu z rokiem 1929 spadł o ca 10 milj. zł., czyli mniej więcej o $\frac{1}{3}$, a eksport polski do Brazylii w tym samym czasie obniżył się o 2 miliony zł., a więc bez mała o połowę.

Jeżeli zmniejszenie się importu da się wytłumaczyć ostrym kryzysem, jaki przechodzi Polska, o tyle silniejszy jeszcze spadek eksportu polskiego do Brazylii w tymże samym czasie trudno byłoby motywować sytuacją ekonomiczną Brazylii. Prostu wahania te należy położyć na karb niedość rozbudowanych stosunków eksportowych polskich na rynku brazylijskim, oraz względami transportowymi.

Dla szczegółowego zorientowania się w dotychczasowym, za

dwa ostatnie lata, eksporcie naszym do Brazylii — przytaczamy tabelę porównawczą.

Eksport polski do Brazylii w latach

	1929/30 (w 1000 złotych).	
	Rok 1929	1930
1. Cement	1.131	1.395
2. Węgiel	1.660	325
3. Wyroby z blachy i naczynia emaljow.	391	78
4. Wyroby kotłarskie i rury	404	182
5. Surowiec do wyrobu papieru	—	82
6. Tkaniny i worki jut.	105	56
7. Przędza wełniana	448	292
8. Tkaniny wełniane i półwełniane	88	57

Z zestawienia tego widać, że skromny nasz eksport do Brazylii w ostatnim roku znacznie się skurczył poza cementem i surowcem do wyrobu papieru. Zachodzi więc pytanie, czemu należy przypisać ten gwałtowny spadek? Czy istotnie zwężeniem rynku brazylijskiego, czy może raczej przyczynami transportowymi? Przyczyna tych wahań tkwi niewątpliwie w braku własnej bezpośredniej komunikacji okrętowej z Gdy-

ni do Ameryki Południowej. Publiczną tajemnicą jest np. że jedna z zagranicznych linii okrętowych odmówiła zabrania do jednego z portów Ameryki Południowej ładunku 1.000 ton rur, a więc ładunku, którego wartość wynosi około pół miliona złotych.

Reasumując stwierdzić wypada, że racja stanu polskiego życia gospodarczego wymaga skierowania ekspansji przemysłu i handlu naszego na rynki pozaeuropejskie; że zasklepianie się w ciasnych ramach Europy jest poważną szkodą dla naszego gospodarstwa narodowego i że dla podniesienia naszego życia ekonomicznego konieczne jest przełamanie „chińskiego muru” jakim dla naszej ekspansji ekonomicznej opasana jest Europa.

Usunięcia tej nienaturalnej przeszkody powinniśmy dokonać sami. Jest to jednak sprawa, którą pokonać może i powinien tylko polski przemysł i handel polski, jako bezpośrednio zainteresowane. Walka o zdobycie zamorskich rynków zbytu jest więc obowiązkiem naszych kół gospodarczych.

R.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



WZDŁUŻ BRZEGÓW PATAGONJI

Do Comodoro Rivadavia przybyłem rano.

Pierwszy rzut oka na stolicę patagońskiego zagłębia naftowego przeraził mnie. Nigdy jeszcze bodaj nie widziałem nic równie brzydkiego.

Gołe, obnażone z wszelkiej wegetacji wzgórza, usiane niezgrabnymi wieżami wiertniczymi, domki z zardzewiałej blachy, tumany pyłu, wzbijane przez gwizdzący w uszach, chłodny wiatr, brud, nieład i jakaś we wszystkim tymczasowość — kazały mi długo rozmyślać nad dziwacznym uspołobieniem ludzi, którzy przyjeżdżają tutaj, do tego pochmurnego czyścica, dlatego tylko, aby zarabiać 5 pensów 44 centawy,¹⁾ a nie 4 w stronach słonecznych, pięknych i radujących duszę.

W miasteczku, położonem tuż nad morzem, panował zwykły, ranny ruch, który o tej porze możemy obserwować we wszystkich miasteczkach, pod wszystkimi szerokościami geograf. Mężczyźni udawali się do pracy, kobiety ty na targ, okiennice sklepów co chwilę trzaskały, otwierane moc-

nemi rękami wyspanych kupców, a po niebrukowanych jezdniach uganiały się brudne, zakurzone samochody i uwijali się sprzedawcy wody „do picia” i „do mycia”.

Na kolonję polską w tym zapadłym kącie świata składają się głównie robotnicy, oraz kilku wiertaczy, kilku urzędników, jeden restaurator i jeden przedsiębiorca. Większość Polaków należy do ludzi prostych, posiadających małe poczucie solidarności narodowej. Na stosunkowo znaczną ich liczbę, tylko 40 należy do stowarzyszenia, a reszta sprawami życia polskiego interesuje się mało. Wspominając o stowarzyszeniu polskiem, należy podkreślić, że posiada ono własny plac, oraz dom z blachy cynkowej, wzniesiony kosztem prawie 7 tysięcy pensów (około 25 tysięcy złotych).

Ogólna liczba osób pochodzenia polskiego w Comodoro Rivadavia nie przekracza 500 głów. W głębi kraju mieszkają ponadto dwie rodziny polskie na kolonji Sarmiento, położonej w pobliżu jeziora Musters, gdzie zajmują się rolnictwem.

Osobną grupę stanowią w Comodoro Rivadavia obywatele pol-

scy pochodzenia ukraińskiego, którzy jako zbiorowość trzymają się od Polaków zdaleka, ale w codziennem życiu stykają się z nimi często ze względu na podobieństwo języka i zwyczajów, oraz ze względu na wspólną dolę tułaczą, która zbliża.

Zarobki naszych rodaków w tem odludnem zagłębiu naftowem, gdzie okręty przybijają raz na dziesięć dni, są różne. Najniższa skala płacy wynosi w kopalniach nafty, stanowiących jedyne źródło pracy, 5 pensów 44 centawy, czyli około 2 dolarów 10 centów za ośmiogodzinny dzień pracy. Wiertacze są płatni miesięcznie. Ich zarobki wahają się od 250 do 500 pensów miesięcznie, czyli od 100 do 200 dolarów. Mało jest jednak wiertaczy polskich, którzyby zarabiali 500 pensów; większość z nich otrzymuje około 300 pensów, czyli ca 120 dolarów miesięcznie. Stosunkowo nędznie uposażeni są średni urzędnicy, którzy pobierają od 200 do 300 pensów miesięcznie, przyczem, zastrzegam się, pensje urzędników wyższych i inżynierów fachowców są znacznie wyższe i naogół nie posiadają ram ściśle określonych.

Uposażenie robotników i wiertaczy jest tylko pozornie dobre,

¹⁾ Minimalna, dzienna stawka zarobkowa w kopalniach nafty.

Zjednoczonemi i Brazylią — wystarczy uprzytomnić sobie, że mamy tam miliony i setki tysięcy rodaków. Gdyby każdy z Polaków w Ameryce północnej choćby tylko w 5% swe zapotrzebowanie pokrywał w towarze, pochodzącym z polski — to rocznie musielibyśmy do Stanów Zjednoczonych eksportować towarów, nie jak dotychczas (rok 1930) za 22 miliony złotych, a przynajmniej za 450 milj. złotych. Liczby te nie są bynajmniej wygórowane i całkowicie są możliwe do osiągnięcia, jeżeli tylko będziemy umieli wytworzyć na wychodźstwie takie zainteresowanie handlem z Polską, które każdemu Polakowi przebywającemu w Stanach Zjednoczonych wskaże, iż obowiązkiem jego wobec Macierzy jest być propagatorem dobrego towaru polskiego, a co najważniejsza, że leży to w jego własnym interesie. Musimy baczyć tylko, aby oferowany naszym rodakom w Ameryce towar był istotnie dobry i tańszy od towarów innych krajów, importujących do Stanów Zjednoczonych.

Celem bliższego zorientowania się w dotychczasowym obrocie towarowym Polski z krajami pozaeuropejskimi, oraz dla tem lepszego uwypuklenia szerokich możliwości dla polskiej ekspansji gospodarczej na te rynki — należy zanalizować całokształt naszych stosunków handlowych z krajami zaoceanicznymi na tle ogólnego bilansu handlowego Polski.

Ogólne nasze obroty handlowe w latach 1929 i 1930 przedstawiały się następująco:

Rok 1929 — w 1000 złotych.	
Import	3.110.982
Eksport	2.813.360
w tem: import do krajów Europy	
2.401.847 — czyli 77,2%	
oraz eksport do krajów Europy	
2.680.254 — czyli 95,3%	
Rok 1930 — w 1000 złotych.	
Import	2.245.973
Eksport	2.433.244
w tem: import z krajów Europy	
1.740.110 — czyli 77,5%	
oraz eksport do krajów Europy	
2.310.390 — czyli 94,9%	

Jak wynika z podanych zestawień za ostatnie dwa lata — w roku 1929 eksport nasz do krajów pozaeuropejskich wynosił 133,1 milionów złotych, a w roku 1929 za 122,8 milj. zł. W tymże samym czasie z krajów pozaeuropejskich importowaliśmy: a) w rok 1929 za 709,1 milj. zł., b) w roku 1930 za 505,8 milj. zł.

Wydawałoby się pozornie, że

wobec szalejącego na całym świecie kryzysu ekonomicznego — nasze możliwości eksportowe są znacznie mniejsze, aniżeli to może być w czasach normalnych. Tego rodzaju rozumowanie byłoby jednak błędem, gdyż wogóle trudno jest uznać nasz minimalny wywóz do krajów zaoceanicznych za zjawisko normalne.

Prawda, że jeżeli weźmiemy np. dane naszego wywozu do Stanów Zjednoczonych za rok 1929 i porównamy je z danymi za rok 1930 — to istotnie okazuje się, iż wywóz nasz do tego kraju w ostatnim roku zmniejszył się o 20 milionów złotych. Gdybyśmy jednak z taką Ameryką np. posiadali normalną wymianę handlową, to ubytek znacznie większej sumy, aniżeli te 20 milionów nie byłby takim złem, jak fakt małego z naszej strony zainteresowania się tym rynkiem.

Wprawdzie import nasz z Azji, obydwu Ameryk, Afryki i Australii składa się z surowców i towarów kolonialnych i faktem jest, że bez importu tego nasze życie gospodarcze obyć się nie może, niemniej jednak powinniśmy i musimy starać się uzyskać za ten import kompensatę w postaci eksportu swego do tych części świata.

Dzisiejszy handel międzynarodowy polega na usilnem dążeniu do równowagi. Jeżeli więc tylko kraj, posiadający ujemny bilans handlowy z drugim krajem, ma takie towary, które wywożone tam, mogą wpłynąć na poprawienie bilansu — to domaga się od drugiej strony dla swego towaru przywilejów.

Bilans handlowy Polski z krajami pozaeuropejskimi, jak wspomnieliśmy wyżej, przedstawia się wybitnie ujemnie, a ekspansja nasza na rynki pozaeuropejskie wręcz fatalnie. W roku 1929 nasz eksport poza Europę wynosił zaledwie 4,7%, a w roku 1930 — 4,9%. Smutny ten objaw dowodzi, że ciągle tkwimy z naszym handlem międzynarodowym w ciasnych ramach Europy i nie możemy zdobyć się na wyjście na szerszy świat (95,1% wywozu umieszczamy w Europie).

Ciekawe jest do zanotowania, że natomiast w roku 1930 wywoziły do krajów pozaeuropejskich (w stosunku do całego swego eksportu): nieposiadająca własnego wybrzeża morskiego Czechosłowacja 16%, Francja 33%, Niemcy 22% i Szwecja 21%.

Przystępując z kolei do analizy

naszych stosunków handlowych z krajami pozaeuropejskimi w roku ubiegłym — wystarczy podać dwa przykłady, t. j. naszą wymianę handlową ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki i z Brazylią.

Zacniemy od Stanów Zjednoczonych. Otóż stosunki handlowe polsko - amerykańskie w roku 1930 przedstawiały się w ten sposób, że importowaliśmy stamtąd różnych towarów za 270,8 miliona złotych, a eksportowaliśmy tam tylko za 21,9 milj. zł.

W pewnych kołach gospodarczych w Polsce panuje nieuzasadnione przeświadczenie, że niewiele da się zrobić dla zaktywizowania naszego bilansu handlowego ze Stanami Zjednoczonymi. Pomijając już i to, że w Stanach posiadamy ponad 5 milionów Polaków i że współpraca z nimi może przynieść pozytywne korzyści na tem polu — po bliższem przyjrzeniu się dotychczasowemu skromnym pozycjom wywozu polskiego do Ameryki Północnej dojdziemy do przekonania, że przecież cały szereg artykułów polskich jednak znajduje tam zbyt.

I tak — w roku 1930 wywieźliśmy do Stanów Zjednoczonych: grzybów 61 ton za 443 tys. zł., paszy dla zwierząt 16.483 tony za 2.665 tys. zł., skór i futer surowych 547 ton za 3.073 tys. zł., włosów i szpeciny 40 ton za 266 tys. zł., mebli 1256 ton za 3.065 tys. zł., wyrobów koszykarskich i szcztokarskich 493 tony za 659 tys. zł., nasion pastewnych 350 ton za 803 tys. zł., nawozów sztucznych 2380 ton za 598 tys. zł., wyrobów kotlarskich i rur 2268 ton za 1.649 tys. zł., surowca do wyrobu papieru 3981 ton za 1.188 tys. zł., oraz czapek, kapeluszy i krążków 55 ton za 1.519 tysięcy złotych.

Krótki ten przegląd naszych okrucich dotychczasowego wywozu do Stanów Zjednoczonych świadczy, pomimo wszystko, iż w zasadzie posiadamy podstawy do znacznego rozwiniecia eksportu do Ameryki Północnej. Są podstawy i należy tylko rozszerzyć chociażby tylko każdy z wymienionych artykułów eksportowych. Nie potrzeba tutaj tłumaczyć, że wpłynęłoby to na naszą gospodarkę narodową bardzo dodatnio.

Przyjrzyjmy się z kolei naszym stosunkom handlowym z Brazylią. Jak widać ze statystyki, stosunki handlowe polsko-brazylijskie w roku ubiegłym, w porównaniu z rokiem 1929 wykazują wyraźną ten-



Dom towarzystwa polskiego w Comodoro Rivadavia.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



biegunowego, aniżeli słonecznego, ciepłego zwrotnika. Ołowiane niebo, z pędzonymi przez huragany wichry stadami chmur, mroczne światło i wzburzone wody morskie — składają się na krajobraz ponury, ciężki i przytłaczający. Deseado wcale nie rozweselało, ani nie urozmaicało tego widoku. Kilka olbrzymich, niskich składów na wełnę i kilkadziesiąt domków i domów, zbudowanych z karbowanej blachy, a naokoło szczerza, szara pustynia, pozbawiona jedynej naturalnej ozdoby — krzaków *calafate* i *coiron*ów wyciętych doszczętnie na przestrzeni zasięgu oka ludzkiego, nie posiadały w sobie ani za grosz piękna, czy też egzotyzmu.

Miejsce, w którym obecnie znajduje się miasteczko Deseado, zostało wybrane na port przez Hernandą Magellana, który podczas swojej podróży wzdłuż brzegów Ameryki Południowej¹⁾ zawitał tutaj w roku 1520. Pomimo tak wczesnego uznania, jakiego miejsce to doświadczyło, ludzie biali przybyli na nie i założyli osiedle dopiero w roku 1899, a więc w 379 lat później. Po trzydziestoletnim prosperowaniu ludność jego osiągnęła liczbę 1.500 mieszkańców, wśród której ilość rodowitych Argentyńczyków nie przekracza 10%. Leży ono nad *estuario*²⁾, rzeki Deseado, tworząc doskonały, zasłonięty od działania wichrów port. Jak niemal we wszystkich nadbrzeżnych miasteczkach Patagonji, również i w Deseado niema wody do picia. Trzeba sprowadzać ją koleją z miejscowości, odległej o 20 kilo-

metrów. Sprzedaje się ją tam w cenie 40 centawów (ca 1 zł. 50 gr.) za 100 litrów.

Miasteczko jest połączone z kolonią rolniczo-hodowlaną Las Heras linią kolejową, długości 283 kilometrów. Linia ta ma znaczenie jedynie lokalne, gdyż od ogólnej sieci kolejowej argentyńskiej jest oddzielona setkami kilometrów przestrzeni, pozbawionych dróg żelaznych. Służy do przewozu wody, wełny i baranów na rzeźnię - chłodnię w Deseado. Rozpoczęto jej budowę w zamiarze połączenia oceanu Atlantyckiego z Pacyfikiem. Narazie nie ma wroży, aby miała ona być kiedykolwiek ukończona.

Ze względu na chłodny klimat, mieszkańcy są zmuszeni do opalania swoich mieszkań. Używają do tego celu gałęzi z krzaków *molle* i *calafate*, których tona kosztuje 80 pesów, czyli mniej więcej cztery razy drożej, aniżeli u nas tona węgla. Wskutek niszczenia wymienionych wyżej krzewów na opał, pampa w pobliżu kolei przemienia się w tempie dość

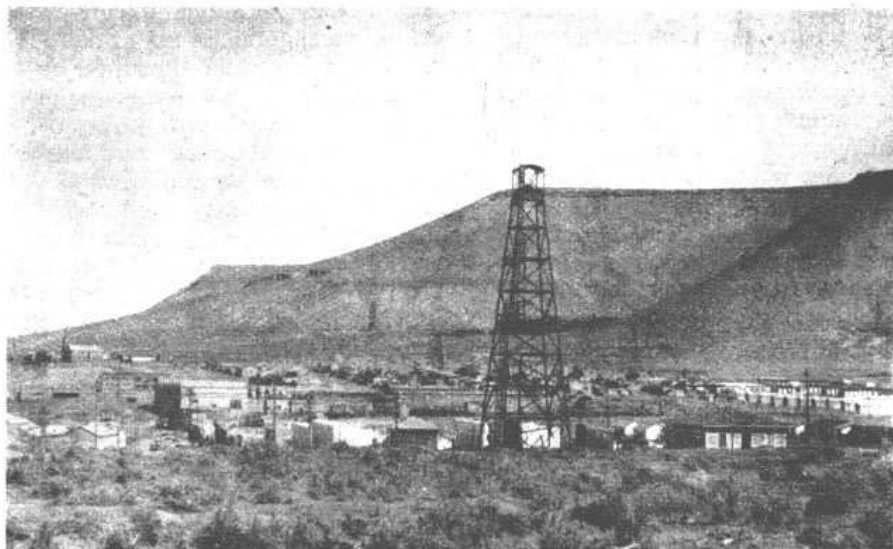
szybkim w żwirowatą pustynię, z której ostatni ślad wegetacji roślinnej zniknie już rychło. Ostatnio poczęto sprowadzać nieco węgla kamiennego z Punta Arenas³⁾, a drzewo z archipelagu Ziemi Ognistej. Sprawę opatu dla tego miasteczka, jak również dla kolonii Las Heras, mogłoby rozstrzygnąć radykalnie jedynie przedłużenie linii kolejowej do wybrzeży jeziora Lago Buenos Aires, obfitujących w lasy dziewicze.

Nieco na uboczu wznoszą się imponujące zabudowania wielkiej rzeźni - chłodni (*rigorofico*) *Cooperativa Deseado*, założonej przy nakładzie kosztów, wynoszących 2 miliony 400 tysięcy pesów, czyli przeszło 8 milionów złotych polskich.

Port, którego budowę rząd rozpeczął w celu dopomożenia chłodni, został już ukończony, ale, niestety, wykonanie było tak fatalne, że nie nadaje się on do użytku zupełnie.

Pomimo nieznacznej liczby mieszkańców, Deseado jest dość ważnym punktem handlowym, gdyż port jego obsługuje olbrzymi *hinterland*, przepelniony wełną, mięsem i skórą. Liczne banki i domy handlowe mają w nim swoje oddziały. Znajdujemy tam: *Banco de la Nacion Argentina*, *Banco Anglo Sud Americano*, oddział towarzystwa *Sociedad Anonima Importadora y Exportadora de la Patagonia*, towarzystwo *Sociedad Mercantil de la Patagonia*, *la Argentina del Sud* etc. Miasteczko posiada elektrownię, ale, nie-

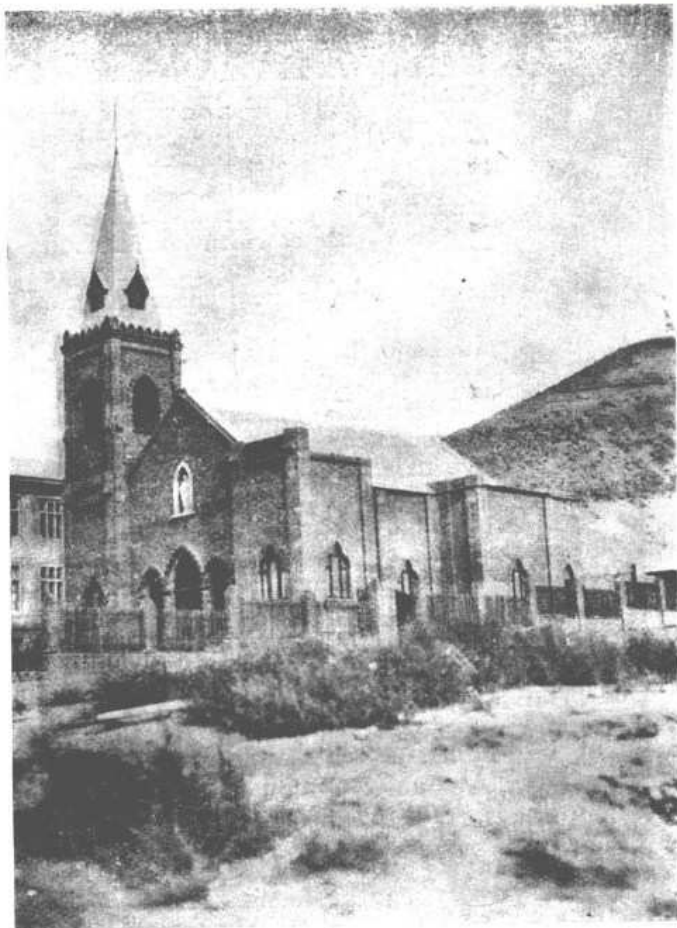
¹⁾ Miasto w Chile nad cieśniną Magellana.



Widok na patagońskie zagłębie naftowe.

¹⁾ W czasie tej podróży odkrył przejście z Atlantyku na Pacyfik, nazwane później na jego cześć cieśniną Magellana.

²⁾ Estuario (hiszp.) — szerokie ujście rzeki, nawiedzane w czasie przypływów przez wody morskie.



Kościół O. O. Salezjanów w Comodoro Rivadavia.



Zakład wulkanizacyjny p. Zawadzkiego w Comodoro Rivadavia.

ponieważ w całym zagłębiu naftowym panuje niesłychana wprost drożyzna.

Dla ilustracji przytaczam fakt, że w restauracji robotniczej płaciłem za skromny obiad 1 pesa 50 centawów, czyli przeszło pół dolara. Robotnik, stołujący się w tak zwanej *fondzie*, czyli karczmie, musi za utrzymanie płacić 70 pesów miesięcznie, czyli ponad połowę swego zarobku. Gdy dodamy do tego drożyznę wszelkich usług, a także wysoki koszt przyodziewku, to przekonamy się, że możliwości oszczędnościowe robotnika samotnego są tam bardzo ograniczone i w żadnym wypadku nie mogą przekraczać 10 — 15 dolarów miesięcznie. O ile robotnik używa alkoholu, to o oszczędnościach wówczas niema wogóle mowy. Położenie robotnika żonatego, nieobarczonego zbyt liczną rodziną, jest podobne do położenia robotnika samotnego, gdyż większą liczbę osób do nakarmienia rekompensuje się oszczędnością, wynikłą z prowadzenia własnego gospodarstwa i posiadania własnego mieszkania, które przedsiębiorstwa kopalniane robotnikom żonatym dają bezpłatnie.

Stan rynku pracy dla cudzoziemców¹⁾ zastałem bardzo ograniczony. Wpływały na to dwie przyczyny: akcja rządu, zmierzająca do nacjonalizacji całego przemysłu naftowego, która kompanjom prywatnym odbiera ochotę do angażowania się w rozwój i rozbudowę przedsiębiorstw, oraz szowinizm zarządów kopalń rządowych, które, mając na miejscu robotników cudzoziemskich, wolą sprowadzać rodowitych Argentyńczyków z „głodnych” prowincyj, a w szczególności z Catamarca²⁾, płacąc wysokie koszty ich przejazdu. Ponadto, kopalnie nie chcą przyjmować robotników żonaty, gdyż trzeba dawać im mieszkanie, a także robotników, liczących ponad 40 lat życia. Zwłaszcza to ostatnie jest przestrzegane w całym zagłębiu bardzo ściśle. Ograniczenia nie dotyczą tylko wiertaczy, którzy jednak, o ile są Polakami, napotykają na niechętnie przyjęcie ze strony wyższych urzędników, z których bodaj większość rekrutuje się z Niemców, względnie osób niemieckiego pochodzenia.

¹⁾ Po Patagonji podróżowałem w r. 1930.

Jak z powyższego wynika, Comodoro Rivadavia nie przedstawia w chwili obecnej rynku pomyslnego dla naszej emigracji. Gdy ponadto dodam, że klimat jest tam niezbyt miły, okolice pustynne i brzydkie, życie drogie, a oddalenie od Buenos Aires, a więc od cywilizacji, wynosi 5 dni drogi okrętem, to każdy snadnie przyzna, że szczęścia w Comodoro Rivadavia szukać nie warto.

Stolicę patagońskiego zagłębia naftowego opuściłem na okręcie „José Menendez”, w nocy. Udałem się teraz do małego portu Deseado. Trzydzieści sześć godzin żeglugi, które dzielą obie miejscowości, nie należały do czasu, spędzonego nazbyt wygodnie i miło. Statek huśtał się na rozkołysanych falach morskich, niczem para wycieczkowiczów niedzielnym na huśtawce w Luna Parku.

Podróż wzdłuż wybrzeża patagońskiego — płaskiego, monotonnego i szarego — nie nasuwała myśli wesołych. Południowa Patagonja, odległa od równika o 5 tysięcy kilometrów, skłania się swymi sympatjami klimatycznymi raczej w stronę mroźnego koła

stety, stojąca już od lat pięciu beczynnie. Co najdziwniejsze, to fakt, że istnieje tam też prasa periodyczna. Są to czasopisma: *El Orden*, *El Sud* i *Ecos de Deseado*. Szereg funkcjonujących tam urzędów państwowych, jako to: podprefektura, komisariat policji, sąd pokoju, izba skarbową, urząd ziemski, oraz notariusz — sprawiają, że ta półtoratysięczna „dziura” stanowi, bądź co bądź, pewne centrum dla kraju o znacznej rozległości.

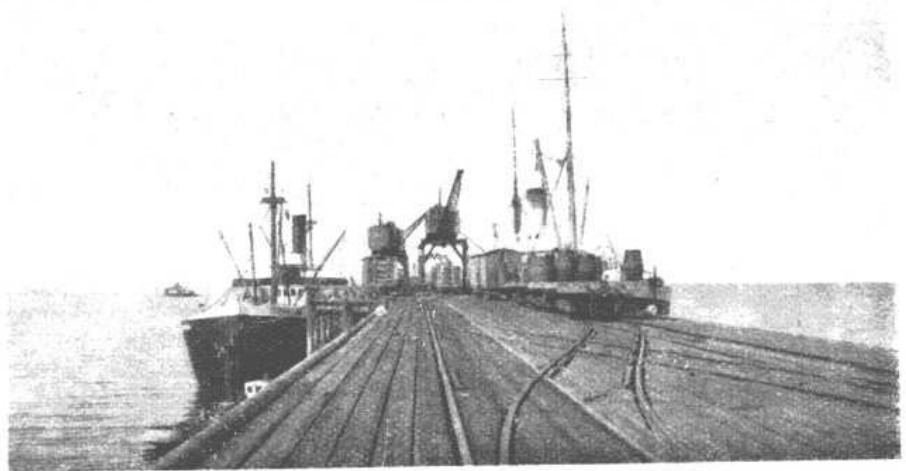
W przeciwieństwie do Comodoro Rivadavia, gdzie natrafiłem na stosunkowo znaczne skupienie Polaków, w Deseado nie udało mi się odkryć ani jednego rodaka. Prawdopodobnie mieszka ich tam kilku, lecz miejscowi Argentyńczycy nie umieli mi ich wskazać.

Prawdziwem *coriosum* okolic Deseado jest niewielka wysepka, położona opodal, na której znajduje się olbrzymia kolonia pingwinów, czyli bezłotków. Ludzie pozostawiają je w spokoju i tylko na wiosnę przybywają tam po jaja, które mają być smaczne.

Z różnych względów nie mogłem udać się na tę wysepkę, aby ujrzeć pingwiny „na swoich śmieciach”. Udało mi się je zobaczyć dopiero później, podczas pobytu nad cieśniną Magellana.

Z przybyciem do Deseado rozpocząłem już podróż wzdłuż brzegów terytorium Santa Cruz, ciągnącego się prawie od Comodoro Rivadavia do cieśniny Magellana i granicy chilijskiej, biegnącej, w myśl wyroku arbitrażowego króla angielskiego, Edwarda VII, po najwyższych szczytach Kordylierek. Obejmuje to terytorium obszar 243.336 km², a więc niewiele więcej, ile Anglia Europejska. Na tym wielkim obszarze mieszka zaledwie 21 tysięcy osób, co stanowi 0.08 człowieka na kilometr kwadratowy. Wśród tej ludności Argentyńczycy rdzenni stanowią zaledwie 30%, podczas gdy cudzoziemców oblicza się na 70%. Ponadto terytorium zamieszkuje około tysiąca Indian.

W tym kraju, tak ubogim w ludność, wypasają się olbrzymie stada owiec. Według obliczeń Dirección General de Economía Rural i Estadística z roku 1929 ilość tych zwierząt wynosiła 4.8 miliona sztuk. Oprócz owiec, naliczono tam jeszcze: 56 tysięcy koni, 6 tysięcy sztuk bydła rogatego, 1,1 tysięcy kóz, 500 mułów i 370 świń. Pod uprawą znajduje się: 6 tysięcy hektarów pod alfą, oraz kil-



Port Madryn w Patagonii Środkowej.

kaset hektarów pod kartoflami i owsem.

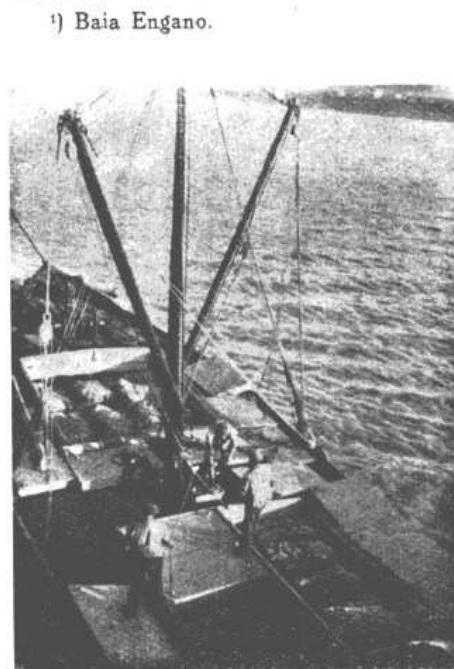
Na stepach Santa Cruz harczą dotychczas olbrzymie stada dzikich guanaków (Llama glama huanaico), czyli karłowatych wielbłądów amerykańskich. Liczbę ich podają na 500 tysięcy sztuk.

W dalszej podróży wzdłuż brzegów patagońskich przybyłem pewnego dnia do miasteczka San Julian. Leży ono nad dziwaczną zatoką, przypominającą kształtem uście jakieś rzeki i nazwaną wskutek tego przez dawnych żeglarzy Zatoką Oszukańczą¹⁾. Założone zostało w roku 1899 i w przeciągu trzydziestoletniego istnienia dorobiło się dwóch tysięcy mieszkańców (dane według kalkulacji na rok 1929), z których

większość przypada na Anglików.

Podobnie, jak w wielu innych osiedlach patagońskich, również i w San Julian niema na miejscu wody. Trzeba ją sprowadzać z estancji, należącej do towarzystwa akcyjnego „Cheeps y Cia”, oddalonej o 15 kilometrów. Cena tej wody wynosi 5 pesów za 1000 litrów. Domy „miasta” są zbudowane w większości z blachy, ulice są zupełnie pozbawione zieleni, a okolice noszą charakter pustyński. Jedynym rysem dodatnim San Julian jest jego położenie u stóp wysokiej mesety, która zasłania je od dokuczliwych wiatrów zachodnich i południowo-zachodnich. Istnieje tam chłodnia pod firmą Swift, zbudowana kosztem półtora miliona pesów, która w czasie temporada'y, czyli tak zwanej w Polsce kampanii, przygotowuje około 200 tysięcy sztuk baranów. Oświetlenia elektrycznego dostarcza miejscowa elektrownia, działająca sprawnie. Sieć telefoniczna sięga na 70 kilometrów w głąb lądu.

Następną miejscowością, do której zawinął „Jo e Menendez” było maleńkie miasteczko Santa Cruz, dawniejsza stolica terytorium tejże nazwy, zdegradowane z tego szczytu już od roku 1898. Leży ono nad szerokim i długim estuarjo¹⁾ rzeki Santa Cruz i Chico de Santa Cruz. Pierwsza z tych rzek stanowi najznaczniejszą arterię wodną południowej Patagonii. Jest ona tak zwanym *ensarrio*, czyli wysłańcem jeziora Lago Argentino. W niem posiada swe „źródła”. Na całej przestrzeni swego biegu, aż do ujścia, otrzy-



Przeladunek bel wełny z barki na okręt w porcie Deseado.

¹⁾ Jest ono tak duże, że niektórzy geografowie nazywają je zatoką morską.

muje tylko jeden jedyny dopływ. Jest nim rzeka Bote²⁾, szeroka na 10 do 15 metrów, posiadająca nader bystry prąd i szereg wodospadów. Poza nią, Santa Cruz nie otrzymuje na całej przestrzeni, od Kordyljerów do oceanu Atlantyckiego, ani żdźbła wody, co sprawia, że przy ujściu toczy jej mniej, aniżeli przy swoich początkach. Do oceanu wtlacza 50 tysięcy metrów sześciennych wody na sekundę. Głębokość jej waha się między 14 i 1,5 metra, przyczem głębokość najczęstsza wynosi od 3,5 do 5 metrów. Bieg jej jest do tychczas mało zbadany. Według opowiadań tubylców rzeka ta mogłaby być łatwo uszlusowana bodaj na całej swej długości, gdyby pogłębić kilka miejsc płytszych. Narazie nikt po niej nie żegluguje, ani nawet możliwości w tym kierunku nie bada. Poza małą osadą, Paso Ibanez, gdzie znajduje się prom do przewożenia owiec, brzegi jej są bezludne i rzadko tylko odwiedzane przez Tehuelczów, oraz gauczów, polujących na chulengi i lisy magellańskie. Długość jej wynosi około 300 kilometrów.

Miasteczko Santa Cruz posiada tysiąc mieszkańców. Jego wygląd zewnętrzny przypomina porty opisane poprzednio, a jedyną różnicą jest obecność stosunkowo większej ilości domów z cegły, ponieważ na miejscu istnieje cegielnia. Znajduje się ono obecnie w stanie upadku. Ludność przenosi się do Gallegos, gdzie urzędują władze

terytorjalne i gdzie ruch jest znacznie większy. Nieliczni już mieszkańcy trzymają się tej miejscowości jedynie tylko z racji istnienia w niej dużej chłodni pod firmą *Armour*.

O.O. Salezianie wystawili tu jeden z nielicznych w Patagonji kościołów.

Ostatnią miejscowością, którą zwiedziłem na wybrzeżu Patagonji była obecna stolica terytorium Santa Cruz, miasteczko Rio Gallegos. Ludność jego wynosi 3.200 mieszkańców, głównie Anglików i Chilijczyków. Jest ono położone nad rzeką Rio Gallegos, na jej prawym brzegu, w odległości 35 km. od ujścia do oceanu. Nadmieniam przytem, że wskutek bardzo wysokich przypływów, sięgających tutaj niekiedy do 14 metrów, rzeka ta, podobnie jak Deseado i Santa Cruz, została w swoim najniższym biegu obrócona w rodzaj morskiego ramienia, zagłębiającego się w ląd. Głębokość jego jest znaczna. Sama rzeka Rio Gallegos posiada źródła na rozległych, błotnistych równinach, zwanych Llanura de Diana, położonych w pobliżu granicy chilijskiej. Ze znaczniejszych dopływów należy wymienić: Turbio, Condor, Pescadores, Surdo i Gallego Chico. Bieg jej, jak również sama Llanura de Diana, są do tychczas mało znane. Wpada do oceanu Atlantyckiego o kilkadziesiąt kilometrów na północ od cieśniny Magellana.

Miasteczko Rio Gallegos jest najznacniejsze i najporządniejsze z pośród wszystkich osiedli ludzkich w terytorium Santa Cruz. Istnieje tu obok *blaszane*, wiele

domów murowanych i drewnianych, niektóre ulice posiadają oświetlenie elektryczne i wygląd *miejski*. Funkcjonuje wielka chłodnia, preparująca około 300 tysięcy baranów rocznie. Obok instytucyj handlowych, mających swe oddziały w miasteczkach, opisanych poprzednio, znajduje się w Rio Gallegos jeszcze oddział banku p. t. *Pnuta Arenas* oraz konsulaty: chilijski, włoski i hiszpański. Z urzędów funkcjonują: gubernatorstwo, komisariat policji, więzienie, municypalność, sąd okręgowy, sąd pokoju, notariusz. Wychodzą następujące czasopisma: *El Nacional*, *La Union* i *La Frontera*.

Rio Gallegos jest najzimniejszym¹⁾ i najdroższym punktem kontynentalnym w Argentynie. Jest ono odsłonięte i podczas lata poddane działaniu huraganowych wiatrów patagońskich, które czynią życie w nim bardzo nieprzyjemne. Na szczęście, posiada ono dostatek wody, wprowadzie nieco słonawej, lecz zdatnej do picia. Na głębokości 4 do 6 metrów znajduje się tej wody stosunkowo znaczna ilość. Opał sprowadza się głównie z Punta Arenas, z Chile. Nieco większe opady atmosferyczne²⁾ sprawiają, że okolice Rio Gallegos nie przedstawiają się tak rozpaczliwie pustynnego widoku, jak okolice portów, opisanych poprzednio. Rosną tam trawy i krzaki, rozweselając krajobraz zielenią.

Klimat tego najpołudniowszego cypla kontynentu południowoamerykańskiego cechuje charakter morski. Śniegi padają, lecz zalegają zwykle bardzo krótko. Mrozy przypominają nasze przymrozki, gdyż rzadko tylko „trzymają” przez cały dzień. W zimie³⁾ termometr spada niekiedy do -8° C. podczas gdy w lecie³⁾ nie pod się prawie nigdy ponad $+20^{\circ}$ C. Przeciętna ciepłota roku jest nieco niższa, aniżeli w Polsce³⁾ i wynosi $+7^{\circ}$ C.

W Rio Gallegos wskazano mi hotel, w którym miał mieszkać jakiś Polak. Poszedłem do niego. Zostałem go właśnie w domu. Zdumiał się niepomiernie, gdy pozdroziłem go po polsku.

¹⁾ Nie biorę tu pod uwagę wysoko-górskiej strefy andyjskiej.

²⁾ Ponad 300 mm. rocznie.

³⁾ Czerwiec, lipiec.

⁴⁾ Grudzień, styczeń.

⁵⁾ Warszawa posiada przeciętną roczną $+7,3^{\circ}$ C.



Trelew, największe miasto terytorium Chubut (3 tys. mieszk.).

— Polak, tutaj? — zdziwił się.
Po krótkim wstępie, zagadną-
tem go wprost.

— Co pan tu robi, na tym koń-
cu świata?

Rodak nie miał widocznie po-
wodu do ukrywania swego zawo-
du, gdyż odrzekł bez wahania:

— Handluję opalami.

Teraz ja zdziwiłem się.

— Czem? — zapytałem.

— Opalami.

— Drogimi kamieniami?

Rodak skrzywił się.

— Nie są one takie drogie, jak-
by mogło się zdawać.

— I jakże pan to robi?

— Zupełnie zwyczajnie. Jeżdżę
nad jezioro Lago Argentino i ku-
puję od pastuchów na kila.

— No, no, no — kręciłem gło-
wą z powątpiewaniem.

I byłbym może dotychczas nie-
zbyt temu rodakowi wierzył, gdy-
by nie to, że wkrótce potem wpa-
dło mi w rękę sprawozdanie rzą-
dowej komisji *Comision Flora Ar-
gentina*, w której wyczytałem, że
nad jeziorem Argentino znajduje
się wiele kamieni opalizujących,
przypominających opale, które po
oszlifowaniu nadają się do użytku
jubilerskiego. O tem samem wspo-
mina również dr. Lutz Witte w
swej pracy p. t. *La geologia eco-
nomica de la Patagonia*.

Rodak nazywał się Stanisław
Grdziel i w Patagonji przebywał
już lat dziesięć. Pomimo tego „za-

siedzenia się”, zamierzał ten kraj
w najbliższym czasie opuścić i
udać się do Boliwji.

— Tam — zwierzał mi się —
można jeszcze zrobić interes. Na-
ród jest głupi, a Europejczyków
mało.

— I cóż pan tam będzie robił —
zapytałem go.

— Będę handlował złotem.

Żegnając się z nim, myślałem o
tem, jak dziwne koleje szykuje
niektórym ludziom los. Czyż mat-
ka tego Stanisława Grdziela, ro-
dząc go w okolicach Łomży, mo-
gła choćby na chwilę przypuścić,
że jej syn będzie handlarzem opa-
łów w Patagonji?

M. B. LEPECKI.

KAMERUN DZISIEJSZY

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Stary Kalabar, południowo —
wschodni kraniec angielskiej Ni-
gerji i st ostatnią placówką Afry-
ki Zachodniej. Dalej na wschód
ciągnie się Kamerun, kraj, który
dojść do końca XIX w. nawiązał
bliższy kontakt z białymi, wów-
czas gdy agent niemiecki, dr. Na-
chtigall, na życzenie cesarza Wil-
helma II, przeprowadził okupację
wybrzeża w okolicach ujścia rze-
ki Wuori.

Penetracja niemiecka szła po-
czątkowo dość opornie; świadczą
o tem nagrobki pierwszych pio-
nierów, dziesiątkowanych przez
malarję, ibillieuse, śmiertelne za-
palenie nerek. Inni ginęli od za-
trutych strzał tubylców, bądź też
trafiali do żołądków miejscowych
smakoszy białego mięsa. Nieliczni
czarni, którzy pamiętają stare, do-
bre czasy, chwalą sobie ten spo-
sób odżywiania. Dziś radzi, nie
radzi stali się wegeterjanami.

Wprawdzie mówią, o jakimś
Ojcu Misjonarzu, który poszedł na
patelnię, gdzieś w pobliżu gór
Garua niedaleko jeziora Czad, i
jestem pewien, że niejedyn czarny
kukuma (kacyk), ma coś takiego
na sumieniu, ale oficjalnie ludo-
żerstwo już zostało wytępione, a
sporadyczne wypadki nie mogą
być brane pod uwagę. Od czasu
do czasu zdarzy się jeszcze, że
myśliwy w puszczy znajdzie resz-
tki takiej uczt, gdzieś w zapadłej
knieji, a w korzeniach wielkich
drzew serowców szkielety ludz-
kie. Śledztwo w tych wypadkach
jest bardzo utrudnione, zwłaszcza,
że u czarnych panuje mniemanie,
że to pantera porywa swoje ofia-
ry. Uważają się oni za jej potom-
ków i czczą ją jako „gri - gri”.

Widziałem czarnego, który od-
siadywał karę za ludzki befsztyk
i właściwie nie rozumiał swojej
winy — takie samo mięso, jak i
inne, a może nawet lepsze.

Karne ekspedycje, represje
wszelkiego rodzaju, kontrybucje
i wreszcie egzekucja króla Dua-
lów, którego powieszono na jego
własnym domu, przekonały czar-
nych, że nie mają nic do wygrania
w tej wojnie. Względny spokój za-
panował na wybrzeżu. Taka jest
historja każdej kolonizacji.

Po dokonanej pacyfikacji wy-
brzeża, ruszyły ekspedycje nie-
mieckie w głąb kraju w górę rzeki
Sanagi i Nyongu. Należy oddać tu
sprawiedliwość Niemcom, doko-
nali oni wielkiego dzieła. Rezulta-
tem wypraw poszczególnych uczo-
nych niemieckich była wielka ma-
pa Kamerunu, która po dziś dzień
obowiązuje w administracji fran-
cuskiej. Zaznaczam, że kolonje
francuskie dopiero obecnie zaczy-
niają pracować nad swoją karto-
grafią. Kto zaś wie, co warte są
w podróży informacje czarnych, a
zwłaszcza w kraju leśnym, ten
zrozumie, jak wielkiej pracy doko-
nali Niemcy.

Z panowania niemieckiego po-
zostało niewiele — przynajmniej
na oko. Pozostały nazwy paru
miejscowości, jakiś pomnik ze
lwem, na grobie oficera niemiec-
kiego w Duali, no i co najciekaw-
sze to mundury czarnych kacyków,
skopjowane z podoficerskich mun-
durów dawnej armii niemieckiej.
W ten sposób święto narodowe
francuskie przypomina jakąś patry-
jotyczną manifestację Stalhelmu.
Częstokroć w dzikiej puszczy zda-
rzyło mi się spotkać czarnego Got-

fryda, który za „sixpens” śpiewał
Marsyljanekę. Gdzieśgdzie w głę-
bi kraju wznoszą się średniowiecz-
ne zamki z czerwonej cegły, ta-
kie jak u nas na Pomorzu. Są to
stare fortyfikacje niemieckie z
okresu pacyfikacji kraju.

Skrawek północnego Kameru-
nu, w którym skupiła się ekspan-
sja niemiecka, zabrała po wojnie
Anglja. Jest to ta sama część kra-
ju, którą pięćset lat temu p. p.
Janikowski i Rogoziński zdobywa-
li dla Anglii. Resztę otrzymała
Francja, jako mandat z ramienia
Ligi Narodów. Rząd Francuski jest
zmuszony wobec tego uprawiać
politykę lekkiej ręki w stosunku
do czarnych, którzy mają prawo
apelacji do Ligi. Wysoki Komisarz
Kamerunu wysyła co roku raport
do Genewy, gdzie grono starszych
panów stwierdza z zadowoleniem,
że murzyni rozwijają się duchowo.

Jakaś angielska lady, delegatka
Towarzystwa nad bezdomnymi
dziećmi, zgłosiła interpelację w
sprawie organizacji żłobków dzie-
cięcych na terenie Kamerunu. Mó-
wią, że w nowym budżecie będzie
już przewidziana pozycja na budo-
wę żłobków. Ale to się napewno
nie opłaci!

Ujście rzeki Wuori jest bramą
wjazdową Kamerunu. Z mętnej,
szarej i brudnej wody sterczą
resztki okrętów, które Niemcy
zatopili podczas wojny, chcąc za-
korkować port w Duali. Brzegi
niskie, pokryte puszcza dziewczą,
gdzieśgdzie poprzecinane osada-
mi rybackimi, tylko — hen — da-
leko widać w pogodny dzień szczy-
ty gór Kamerunu, które dochodzą
do 4800 m. wysokości. Mount Ca-
meroun zatrzymuje masy wody

pędzone wiatrem od morza dzięki czemu Duala i całe wybrzeże przez większą część roku tonie w wilgoci. Deszcze leją niekiedy tydzień bez przerwy, przynosząc malarję i reumatyzm, który jest plagą tej okolicy.

Gdy nadejdą upały — nowa tragedia — la bourbouille, czerwona pokrzywka. Skóra świerzbi tak, że wszyscy biali ciągle się drapią. I co gorsza — niema na to rady — leczenie jest jeszcze bolesniejsze od choroby i trwa bez końca.

Zupełnie inaczej przedstawia się sytuacja w głębi lądu. W okolicach Edea, koło wodospadów rzeki Sanaga, teren podnosi się i osiąga wysokość 650 m. Yaunde stolica kraju, miejsce rezydencji gubernatora, poisa klimat, w którym biali mogą przebywać dłuższy czas bez przerwy. Temperatura waha się tam od 13 do 45 stopni, pora deszczowa trwa tylko 2 miesiące, od 5 września do 15 listopada. Jedyne niebezpieczeństwem jest billieuse, która jednak dotyka głównie amatorów whisky. Przy dzisiejszym stanie organizacji służby zdrowia w Kamerunie inne egzotyczne choroby, jak śpiączka lub elefantiasis, nie przedstawiają dla białych żadnego niebezpieczeństwa.

Dolny bieg rzeki Sanaga dzieli kraj na dwie strefy gospodarcze: hodowlaną i rolną. Północny Kamerun przypomina swoim charakterem cokolwiek Afrykę Zachodnią. Cały kraj Adamaua — to wielki step, porzeczinany pasmami górskimi. Górzysta sawanna lub równina, pokryta trawą si-sangó 2-metrowej wysokości, w miejscach mniej urodzajnych. „herbe bayonette” (trawa bagnety) twarda i kłująca. „La Compagnie Pastorale du Cameroun” utrzymuje tam ogromne stada bydła rogatego i owiec, które służą do aprowizacji całego wybrzeża.

Wielkie bogactwa mineralne w postaci złota, ołowiu i całego szeregu kosztownych metali są jeszcze niezbadane, a to co o niej chwilowo wiadomo, trzymane jest w sekrecie. Wiem tylko, że znaleziono diamenty.

Zachodnia i południowa połać kraju, to teren leśny i rolniczy. Wielkie koncesje leśne w dorzeczu rzeki Wuori przeżywają obecnie ciężki kryzys. Spadek cen drzewa w Europie zmusza koncesjonariuszy do wyprzedawania się, niekiedy niżej kosztów. Kryzys w pełni.

W okolicach N., Kongsamba zaczęto przed kilku laty plantować

kawę. Dziś plantacje te są dość liczne i rozszerzyły się na całej części płaskowzgórza, aczkolwiek nie grają jeszcze żadnej roli w eksporcie Kamerunu. Należy jednak przewidywać zmianę sytuacji w najbliższym czasie, a to ze względu na wprowadzenie polityki protektacyjnej i premii eksportowej. Kawa Kamerunu, dotychczas nie ciesząca się dobrą reputacją, pójdzie w cenę ze względu na wysokie gatunki kawy Arabica, które udało się zaklimatyzować. Poza tem produkcja Kamerunu było dotychczas zbyt mała i dopiero w ostatnich czasach w Havre były oficjalne notowania kawy kameruńskiej po 5.40 fr., kilo.

Stworzony przez rząd syndykat plantatorów ma właśnie na celu regulację cen kawy, która została w laboratorium w Londynie oceniona na 15 fr.

Kakao, aczkolwiek również dziś zdeprecjonowane, złego wskutek przygotowania przez czarnych, znajdują stale nabywców i trzyma się jeszcze. Jest to produkt czarnych, który biali muszą kupować, by móc następnie sprzedać towary europejskie. Produkcja kakao ma najlepsze warunki w strefie przybrzeżnej, dzięki wilgoci, która jest niezbędnym warunkiem istnienia tych plantacji.

Podstawowym jednak artykułem eksportowym jest palmista czyli orzech palmowy. Palma oliwna rośnie wszędzie dziko. Jedyną fatywą Negra jest zebrać plon, wysuszyć i wyłuskać orzechy, z których następnie w Europie wyrabiają tłuszcz roślinny.

Orzech palmowy jest pieniądzem czarnego. Chcąc coś sprzedać, trzeba wprawdzie kupić palmistę od Negra. Produkcja orzechów wzrasta się specjalnie w grudniu i styczniu, gdy czarni muszą płacić podatki. Skupem trudnią się przeważnie wielkie firmy angielskie, które zmuszają znów właścicieli drobnych faktorii do kupowania wyrobów angielskich. Firmy francuskie są w większości pod wpływem angielskiego trustu kolonialnego, który faktycznie dyktuje ceny. Ceny zakupu są niezwykle chwiejne i zmieniają się prawie co tydzień, umożliwiając w ten sposób spekulację. Dość powiedzieć, że w ciągu 5 miesięcy notowania wahały się od 30 do 80 centimów za kilo.

Kamerun posiada dwie wielkie plantacje palm oliwnych, które zajmują się same wytlaczaniem oleju. W branży tej istnieje wogó-

le tendencja do wysyłania gotowych tłuszczów. Chwilowo jednak każdy przemysł w kolonii skazany jest na wysokie koszty, które pociągają za sobą paliwo. Sytuacja zmieni się radykalnie z chwilą, gdy w Kamerunie znajdą naftę, której poszukuje się już od kilku lat. W zeszłym roku jakoby natrafiono na ślady nafty i pierwsze próbki wysłano do Paryża do oceny.

Kamerun jest jedną z tych kolonii, które stosunkowo najmniej ucierpiały w czasie kryzysu, a to dzięki niejednorodności swej produkcji. Prócz podstawowych produktów, o których wspominałem przed chwilą, Kamerun posiada jeszcze cały szereg artykułów wywozowych, jak: kukurydza, manick, orzeszki ziemne, wanilia, sisal (włókna na sznury), orzechy kokosowe, pieprz czerwony, mączka bananowa, kauczuk, heban, peptyk, rafja i wiele innych drugorzędnych znaczenia.

Jedną z wielkich zalet tej kolonii jest dobrze rozbudowany system dróg i kolei żelaznych, który pozwoli jej zawsze konkurować z dalej położonymi koloniami, jak Kongo lub Angola. Drogi te są wzorowo utrzymywane przez czarnych, dla których istnieje serwitut drogowy. Podróż do Ubangui, która trwała do niedawna całe tygodnie, odbywa się dziś w 4 dni. Druga linja prowadzi do jeziora Czad, a nawet w tej chwili odbywają się studia nad linją lotniczą do tego jeziora. W styczniu bież. roku specjalna komisja zaczęła badanie nad przyszłą koleją, która będzie przedłużeniem istniejącej linii aż do Fort Archambault, który leży w połowie drogi między Bangui i jeziorem Czad. Kolej ta, długości około 1000 klm. będzie miała wielkie znaczenie dla transportu wojsk.

Niestety brak jest rzek spławnych, wskutek górzystego terenu. Jedyne odcinek Nyongu od źródła do stacji kolejowej M'Balmayo nadaje się do żeglugi dla holowników, które biorą ładunek z przybrzeżnych centrów handlowych.

Pierwotnie, za czasów niemieckich port Kribi, położony blisko ujścia rzeki Lokundje, został przeznaczony do rozbudowy. Chodziło tu prawdopodobnie o oddalenie się od Anglików, ale życie zadało kłam teorii i obecnie Duala stała się centrum tranzytowym dla całego kraju. Port w Duali rozszerza

się stale i ma jeszcze na cały szereg lat rozwój zapewniony.

Ludność tubylcza, w ilości około 3 i pół miliona, skupiona jest głównie przy drogach, rzekach i kolejach. Wynika to z polityki administracji, która chce mieć łatwą kontrolę nad czarnymi i możliwość szybkiej ich mobilizacji do robót publicznych. Czarni posiadają całkowitą autonomię, opartą na prawie obyczajowym poszczególnych ras i szczepów, a co za tem idzie własne sądy. Sprawy pomiędzy czarnymi i białymi podlegają jurysdykcji administratorów.

Na czele każdego plemienia stoi szef plemienia, któremu podlegają niekiedy szefowie grupy osiedli. Ci ostatni zaś duszą o podatek kacyków wioskowych. Szef plemienia ma 10% od wpływów podatkowych, inni szefowie zaś jakieś minimalne premje. Dzięki temu maszyna podatkowa funkcjonuje nieźle.

Czarni szefowie z reguły uprawiają niewolnictwo to jest zmuszają swych podwładnych do bezpłatnej pracy na swój benefit. Opornym wciskają niekiedy pieprz do oczu, niektórzy mają nawet pokrywom swoje więzienie, utrzymują oficjalnie swoją policję w mundurach.

Znam czarnych szefów, którzy mają po kilka samochodów i konta w banku, budują sobie piętrowe domy.

Niewolnikiem jest z reguły każdy czarny, który mieszka w wiosce ludzi innego plemienia. Pozwam mieszkać, ale pod warunkiem, że będzie wykonywał pewne służebności na korzyść mieszkańców danej wioski. Administracja właściwie jest bezsilna wobec

takiego niewolnictwa, bo niestychanie trudno jest ujawnić same fakty. Zresztą niewolnicy istnieją wszędzie, nawet w centrach administracyjnych, gdzie noszą oni charakter starych sług domowych lub nawet pochlebców, których pan domu żywi i eksploatuje. Zresztą sam niewolnik uważa to za rzecz normalną, a najwięcej przejmują się tem mieszkańcy Europy.

Bez przymusu czarni nigdy by nie pracowali. Twierdzą oni, że małpy to również rodzaj ludzi, który udaje, że nie umie mówić, bo Francuzi kazaliby im pracować.

Koncesjonariusze biali przez pierwsze 6 lat nie płacą żadnych podatków, a później minimalne. Istnieje tylko pogłównie w wysokości 150 franków rocznie, czarni płacą 30 fr. oraz cokolwiek mniejszy podatek od każdej żony. Poza tem każdy czarny jest obowiązany do 10 dni pracy bezpłatnej na korzyść administracji. Czarni, pracujący u białych, nie są zwolnieni z tego obowiązku i w razie potrzeby pracodawca pokrywa gotówką koszt tej robocizny, albo musi wysłać czarnego do roboty. W razie braku pracy administrator często nie korzysta z tego prawa.

Trudno w tej chwili rozpisywać się o możliwościach kolonizacyjnych. Zaznaczam tylko, że cała Afryka jest niedostępna dla kolonizacji masowej bez kapitału. Biali w Afryce pracować nie mogą, a gdyby nawet chciał to zrobić, mogłoby stać się to precedensem do dyskretnego usunięcia go z kolonii. Tego wymaga autorytet białej rasy.

Dla ludzi, posiadających pewien kapitał i energię, Afryka, otwiera

swój ład, zwłaszcza Kamerun i Togo, które są terytoriami mandatomowymi i na których terenie wszyscy członkowie Ligi Narodów są równouprawnieni. Nie mam zamiaru wysnuwać stąd daleko idących wniosków, pewne spostrzeżenia jednak same się narzucają. Niemcy usiłują potrochu już wracać do Kamerunu. Jest tam linja okrętowa Woermann, Hainbourg - Amerika Line, a ostatnio założyła swe faktorię Deutsche Komerz - Gesellschaft. Jakaś podejrzana firma afrykańsko - skandynawska prosperuje nieźle na tym terenie. Handel drzewny Gabonu wpada powoli w ręce niemieckie. Włosi masowo kolonizują Kamerun i przyjmują nawet obywatelstwo francuskie. Grecy, Holendrzy, Anglicy, Amerykanie, Czesi - wszyscy się pchają. Tylko jak zwykle, niema Polaków - plantatorów, kilku urzędników prywatnych i państwowych no i czasami zabłąka się jakiś rodak w potrzebie, smutny człowiek bez określonego zajęcia, który cuda opowiada o bogactwach w jakiejś odległej kolonii i opowiadanie swe kończy prośbą o pożyczkę 100 fr. Jakiś pan bez paszportu, którego w Polsce nie mógł dostać, gdyż zbankrutował i nie popłacił podatków, tak przynajmniej twierdzi: jakiś nałogowy globtrotter, co łowi w porcie ryby na wędkę lub pisze adresy na pocztę niepiśmiennym murzynom, dopóki policja nie da mu do zrozumienia, że paszport jest drugą połową człowieka. Typy romantyczne z opowieści Conrada i nic więcej.

Czy nie pora, by ten stan rzeczy się zmienił?

K. PROSZYŃSKI.

SŁOWNIK BIOGRAFICZNY PODRÓŻNIKÓW I EKSPŁORATORÓW

(W skróceniu)

O zrejestrowanie podróżników polskich nie pokuszono się do tej pory. Podręczny słownik geograficzny Maliszewskiego i Olszewicza, jako praca geograficzna tylko, wymienia ich około setki; tyłuż podaje, z dodaniem kilku eksploratorów z ostatnich lat, Fularski w Nr. IV z 1930 r. „Wiadomości Służby Geograficznej”.

Pracując nad polską bibliografią spraw emigracyjnych, morskich i kolonialnych, opracowuję równocześnie słownik biograficzny - bibliograficzny podróżników polskich, których posiadamy znacznie więcej, bo liczba ich dosięga tysiąca.

Ponieważ coraz silniej, wobec rosna-

cego zainteresowania się sprawami, związanymi z imigracją, kolonizacją i morzem, zaznacza się dążenie opracowywania monografij eksploratorów i podróżników naszych, a poszczególni autorzy zmuszeni są mozolnie wyszukiwać i gromadzić dane bibliograficznie o podróżnikach, pragnąłbym przyczynić się do ułatwienia tej pracy.

W tym celu, korzystając z gościnnych łamów „Morza”, rozpoczynam druk „Słownika”, oczywiście tylko w skrócie, i to bardzo skondensowanym tak co do samego tekstu jak i co do ilości osób. Szczupłość miejsca zmusza mnie do opuszczenia wielu osób, które znajdują się

w pełnem wydaniu, jak i do skrócenia znacznej ilości pozycji bibliograficznych. Nie mogę również, z tych samych względów, podawać w niniejszym skrócie pełnej ewidencji prac każdego z wymienionych podróżników. Pełna bibliografia dzieł i artykułów podróżników polskich znajdzie się w pierwszym tomie Polskiej bibliografii spraw migracyjnych, kolonialnych i morskich.

Zauważyć wypada, że pojęcie podróżnika i eksploratora jest dosyć rozciągliwe, niemniej przyczyny podróżnictwa najróżnorodniejsze, a stąd powstaje kwestja, czy dana osoba winna znaleźć się w Słowniku podróżników, czy też należy

Znaleziono na: www.magemar.com.pl 

do innego działu, bądź do historii, bądź do literatury pięknej i t. d. Dziwnie mógłby wyglądać wśród podróżników — Kościuszko, którego miejsce jest w historii, Mickiewicz — należący do literatury, a przecież wiadomo, że bez podróży po Krymie nie byłoby Sonetów, albo: pielgrzymi do Ziemi Świętej, wygnanci sybirscy, legioniści Dąbrowskiego i inne jeszcze kategorie podróżników — niepodróżników. Z drugiej strony, nie uchodzi, aby mianem podróżników jedynie tych określać, którzy całe życie na podróżach strawili.

Pozostawiając sobie omówienie tych wątpliwości w pełnym wydaniu Słownika, podkreślam tutaj, że w każdym razie czynię ograniczenia terytorjalne tj. nie wymieniam podróżników po Polsce i wogóle po ziemiach Rzeczypospolitej oraz krajach, które w jakimkolwiek bliższym, lennym, lub tp. — stosunku były do Rzeczypospolitej.

ALEKSANDROWICZ Tomasz Walerjan, ur. 29.IX. 1794, wojewoda podlaski, posłował od Stanisława Augusta do Porty w r. 1766; założył w Konstantynopolu szkołę orientálną polską; spisał djarjusz swej podróży, który znajduje się w rękopisie w Ossolineum (Nr. 1615).

Bartoszewicz Julian: Pogląd na stosunki polskie z Turcją i Tata-rami. Warszawa 1860 (str. 145) — Tenże, w Encyklopedji Orgelbranda.

ANDRZEJKOWICZ Butowit Michał: napisał „Szkice z Kaukazu”, Warszawa 1859, 2 tomy

ANONIM, podróżował do Włoch, Hiszpanji, Portugalji w 1595 r.; opis podróży p. t. „Djarjusz peregrynacji” włoskiej, hiszpańskiej, portugalskiej 1595 — wydał Jan Czubek w Archiwum do dziejów literatury i oświaty w Polsce. Ser. II T. I, Kraków 1925, s. XII + 109 + 3 nłb.

ANTONIEWICZ Włodzimierz, 1893, profesor archeologii na Uniw. Warszawskim, odbywał w 1927 podróż naukową po Egipcie, Syrii i t. d. ogłosił szereg prac, jak „Pradzieje ziem polskich” (1922) oraz o podróżach „Kartki z podróży do Egiptu”, w „Ziemi” 19, 27, Nr. 19, 21.

Encyklopedia Gutenberga.

ANZELM z Krakowa, (Anzelm Polak), bernardyn, słynny kaznodzieja, odbył w 1508 roku całoroczną pielgrzymkę po Ziemi Świętej, którą opisał w dziełku: „Terrae Sanctae et urbis Hierusalem apertior descriptio fratris...” umieszczony w Jana ze Stopnicy: „Introductio in Ptolemei cosmographia” wydanej w Krakowie 1512 r.; jest to najstarszy polski opis Ziemi Świętej; opis ten doczekał się kilku wydań w Krakowie 1514 i 1517 oraz w H. Canizjusza „Thesaurus Monumentorum ecclesiasticorum et historicorum” (T. IV) w Amsterdamie 1725; tłumaczenie polskie pt. „Chereographia abo topographia, to jest osobliwe a okólnie opisanie Ziemi Świętej z wypisania o niej ludzi pewnych tam bywałych... przełożone przez Andrzeja Rymszę, Litwina służy J. X. My pana Krzysztofa Radziwiłła”, wyszło w 1595 w Wilnie w druk. Karcana; pod zmienionym tytułem: „Pe-

regrynacya prawdziwego opisanie Ziemi Świętej Betleen i Jerozolimy... teraz ponowiona” wyszła w Warszawie 1696 r. oraz w Wilnie w wydaniu Rybińskiego w 1698, w Lubczu 1617 (?) i w Suprasłu 1725.

Bersohn Matias: Kilka słów o polskich pielgrzymach i podróżnikach do Ziemi Świętej i ich dziełach (na podstawie dzieł T. Tobler) „Bibl. Warsz. 1868, T. IV, s. 1 — 13. **Bujak Franciszek**: Najstarszy opis Ziemi Świętej polskiego pochodzenia. (Studia historyczno - geogr. str. 138 — 148, Warszawa 1925). **Chmielowski Piotr** w Wielkiej Encyklopedji. — **Caniusius**, Thesaurus (wzmianka i opis podróży, Amsterdam 1725 — Encyklopedia Gutenberga.

ARCISZEWSKI Krzysztof, 1592—1656, podróżnik i zdobywca, ur. w Smiglu w Wielkopolsce jako syn Eljasza, dworzanin Krzysztofa Radziwiłła, walczył z nim w 1621 — 1622 przeciw Turkom i Tatarom, skazany na banicję za zabójstwo w sporze rodzinnym uszedł zagranicę, zaciągnął się do marynarki holenderskiej, brał udział w oblężeniu La Rochelle; stojąc na czele wyprawy holenderskiej Kompanji Zachodnio - Indyjskiej walczył jako generał i admirał królewsko - holenderski w Brazylii przeciw Portugalczykom w 1629 — 1637 r., odnosząc liczne zwycięstwa i przeprowadzając równocześnie fortifikacje miejsc obronnych, jak Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro. Wzywany dwukrotnie przez Władysława IV, wrócił w 1646 do kraju, gdzie otrzymał godność generała artylerji czyli „starszego nad armatą” z prawem i obowiązkiem dokonania lustracji całego rzesztunku wojennego w Rzplitej i w charakterze tym oddał wielkie usługi sprawie zorganizowania artylerji. Podczas wojen kozackich bronił Lwowa, umacniał Zbaraż i obóz w Zborowie. Arciszewski napisał traktat o artylerji, (oraz w czasie wojen brazylijskich w przeddzień decydującej walki „Pieśń”), natomiast notatki z Brazylii, oddane uczonemu holenderskiemu Vossijuszowi, zaginęły; poszukiwał ich i zbierał w Holandji materiały o Arciszewskim Walery Kalinka; dwutomową monografię pt. „Dzieje Krzysztofa z Arciszewa Arciszewskiego...” napisał Aleksander Kraushar. — Holendrzy na cześć Arciszewskiego wybili medal w 1637 r., a w Pernambuco postawili mu pomnik; portret jego znajduje się w słynnym zbiorze Abeljusza „Theatrum Europaeum”, a herb Prawdzic przy mapie Brazylii w dziele Bleau: Geographia Blaviana.

Archiwum domu Radziwiłłów. Listy ks. Mikołaja Krzysztofa Radziwiłła, (Scriptores r. p. T. VIII). Kraków 1885. — **Abelius**: Theatrum Europaeum, 1637 (Portret Arc.) — „Albertrandy: Zarys biograficzny Kr. A-go. „Pamiętnik Warszawski” 1809, T. III, s. 94, — 103. — **Beauchamp A. de**: Histoire du Brésil. Paris 1815. — **Blaeu J.**: Geogr. Blaviana. T. XI 1662. — **Brunné St.**: Krzysztof Arciszewski z Arciszewa, herbu Prawdzic 1592 — 1656 „Morze” 1930, Nr. 5. — **Bułharyn Tadeusz**: Arciszewski Krzysztof (Słownik encykl. Rosyjski). — **Commelyn J.**: Leven van Fred Hendrick van Nassau, Utrecht, 1652. —

Czółowski Aleksander w „Ateneum” 1894, t. IV, s. 357. — **Dnys z A.**: Krzysztof Arciszewski. Pamiętnik z pobytu w Brazylii ogłosił... Roczniki Tow. Prz. Nauk w Poznaniu, XXV, s. 421 — 432. — **Dubrowski i Dennica**, Warszawa, 1843. — **Gawarecki H.**: Opis topograficz. - histor. Ziemi Wyszogrodzkiej, 1823 (na str. 14). — **Gley**, Arciszewski w Biographie Universelle. — **Jankowski**: Arciszewski, w Piśmie zbiorowym Radegast. — **Kalinka Walerjan**, Dziennik podróży naukowej po Holandji w 1847 i 1848 r. odbytej, „Przyjaciół Ludu”, Poznań, 1849, R. XVI, t. I, Nr. 24, str. 189. — **Kraushar Aleksander**: Dzieje Krzysztofa z Arciszewa Arciszewskiego, admirała i wodza Holendrów w Brazylii, starszego nad armatą za Władysława IV i Jana Kazimierza. 1592 — 1656. Petersburg, 1892, Ksg. B-ci Ryńwiczów, 8-o, 2 tomy, s. 2 nłb., 388, 2 mapy, 1 portret, t. II. — **Kronick** (of te hist. Gesell), Utrecht 1870. — **Kubala Ludwika** Szkicach historycznych. — **Laet Joannes, de**: Histoire of te jaerlick Verhael van de verichtingen der Geoct. West - Indische Compagni Leyden, 1644. — **Le Clerc**: Histoire de provinces Unies, Amsterdam, 1728. — **Loon Gerard, van**: Histoire metall, de XVIII prov. La Haye, 1732 — **Michalowski Jakób**, W księdze pamiętników... Miłowski Karol. Arciszewski, „Bibl. Warsz.” 1842, t. IV, s. 182. — **Miłowski Karol** Arciszewski w Pamiętnikach historycznych 1848. — **Moraczewski Jędrzej**, Dzieje Rzplitej polskiej, Poznań 1853 w t. VIII, s. 57. — **Mosbach**: Wespazjan Kochowski, Klimakter, IV na str. 364 — 366. — **Netscher P. M.**: Les Hollandais au Brésil, La Haye, 1853. — **Niemcewicz J. U.** Zbiór pamiętników w t. IV, str. 296. — **Plater St. Mała** Encyklopedia, 1841. — **Pol A.** Arciszewski Krzysztof, w Wielkiej Encyklopedji. — **Raczynski Edward**: Wspomnienia wielkopolskie. Poznań, 1842. — **Sobieszczański F.**: M. Krzysztof Arciszewski, „Tyg. III, 1860, t. I, s. 17. — **Tó z** w Wizerunkach znakomitych mężów wstawionych w różnych zawodach, Warszawa 1850. — **Sprawy wojenne i polityczne** księcia Krzysztofa Radziwiłła, Paryż 1859. — **Gademski Adam**, Polscy odkrywcy i podróżnicy, Kalendarz „Il. Kur. Codz.” na r. 1929, Kraków.

ARCTOWSKI Henryk, ur. 1871, meteorolog, geograf i podróżnik, jeden z najwybitniejszych znawców przyrody krajów polarnych, uczestnik wraz z A. Dobrowskim, wyprawy belgijskiej Adriana de Gerlacha do bieguna północnego na statku „Belgica” w 1897 r.; była to pierwsza wyprawa, która wogóle przeziębowała pod biegunem; dzięki Arciszewskiemu zbadano przyrodę nieznanych krajów i stwierdzono, że Antarktyda tworzy rozległy kontynent wzgl. archipelag. Arctowski przebywał długi czas w Stanach Zjedn., obecnie profesor U. Jana Kazimierza i Dyrektor Instytutu Geograficznego we Lwowie, niestrudzony propagator udziału Polaków w wyprawach podbiegunowych; dla zrealizowania

inicjatywy prof. Arctowskiego, dotyczącej wzięcia przez Rzplitą udziału w zamierzonych na okres 13 miesięczny, poczynając od 1 stycznia 1932 r., międzynarodowych badaniach meteorologicznych głównie okolic podbiegunowych, utworzonego 1930 r. „Polską Komisję Narodową Roku Polarnego 1932 — 33”, A. ogłasza liczne prace z zakresu klimatologii i podróźnictwa, m. in. „Antarktyda”, „Projekt zbadania krajów podbiegunowych”, w „Wszelchwicie” 1897. — *Projet d'une exploration syst. des régions polaires Bruxelles 1900*, str. 25. — „Belgijska wyprawa do bieguna połud.” w „Tyg. II”

Les glaciers w Resultats du voyage du Belgica Nr. 5., 1908, szereg studiów o wahaniach temperatury, zaobserwowanych w Ameryce półn., na Nowej Zelandji i t. d.

1900. Dla uczczenia zasług Arctowskie-

go jedna z największych gór na Szpicbergu otrzymała nazwę góry Arctowskiego.

P o l. A. w Wielkiej Encyklopedji — *Encyklopedia Guttenberga*. — G a d o m s k i Adm.: Polacy odkrywcy i podróżnicy, Kalendarz „Il. Kur. Codziennego” na r. 1929, Kraków. — M a l i s z e w s k i. Podręczny Słownik Geogr. — Dobrowolski A. Belgijska wyprawa antarktyczna, Ateneum 1899, t. III, s. 240 — 272. H e l l e K a z i m i e r z. — Podbój Antarktydy „Bibl. Warsz.” 1913 t. III, str. 484 — 515. R o m e r E u g.: A few contribution to the Physiography of Glacier Bay, Alaska, Warszawa 1929.

ARDINI zob. Suszycki J. ks.

ARSLAN Pasza zob. Bystrzonowski Ludwik.

AULICH Manswet ks. reformat, gwardjan klasztoru w Stobnicy, bawił pewien czas w Persji, przebywał dwanaście lat od 1832 w Konstantynopolu i Smyrnie jako misjonarz, zwiedzał Turcję badając zwyczaje tureckie, zawsze gościnny i uczynny dla przybywających rodaków; napisał: „Dziennik dwunastoletniej misji apostołskiej na Wschodzie”, Kraków 1850.

W i e l k a E n c y k l o p e d j a — B y s t r o Ń. Jan St.: Polacy na Ziemi Świętej, Syrii i Egipcie 1147—1914, Kraków 1930, w. VIII + 310 + m. 16.

(Nie uwzględnieni w skrócie m. in.: Abt., Adamkiewicz, Ajdukiewicz, Albertrandy, Andruszkiewicz, Andreolli, Andrzejowski, Anikstajn, Antoni z Biecia, Antoniewicz K., Axamitowski).

STANISŁAW ZIELIŃSKI

Z PARANY

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



W Kolonji Polskiej w Paranie zasły ostatnio pewne fakty, które winny zwrócić na siebie uwagę polskiego społeczeństwa w t. zw. „Starym Kraju”. Fakty te świadczą o wysokim stopniu patriotyzmu i również wysokim stopniu uspołecznienia naszych kolonistów. Zapewne przejdą one do historii Kolonji Polskiej w Brazylii i miejsce w niej znajdą poczesne.

Niemniej ważny fakt zdarzył się równocześnie ze strony „Starego Kraju” w stosunku do Kolonji Polskiej w Brazylii, a mianowicie: Rząd Polski przystąpił do wykupywania pożyczki, zaciągniętej w r. 1920 i 1921 u kolonistów polskich, za pośrednictwem Konsulatu R. P. w Kurytybie.

W owym czasie koloniści chętnie spieszyli na wezwanie Macierzy o pomoc i groź swój chętnie lokowali w pożyczce polskiej.

Wpłacali wtedy wysokowartościowe milrejsy (kurs w 1920 r. wynosił 3 milrejsy i 200 rejsów za 1 dolara) i otrzymywali kwity na marki polskie, których kurs stale spadał. Jednak ustawodawcze władze polskie, oceniając faktyczną wartość, a nie kursową, pieniędzy, jakie Państwo Polskie otrzymało z tego źródła, poleciły — po zaprowadzeniu waluty obecnej — przewalutować owe marki polskie na złote po kursie dnia zakupywania pożyczki w stosunku do dolara amerykańskiego.

W ten sposób koloniści polscy nie ponieśli żadnej straty.

W międzyczasie kurs milrejsa obniżył się; w latach 1926 do 1930 utrzymywał się mniej więcej na równi z naszym złotym, a przy końcu 1930 r. spadł poniżej kursu złotego tak, że obecnie za 1 zł. otrzymuje się 1 milrejs i 600 rejsów.

Ponieważ pożyczka opiewa na złote, przeto koloniści, otrzymując należność — wraz z kilkuletnimi procentami, których nie podnosili — w milrejsach, poważnie na pożyczce polskiej zyskali.

Wykupywanie pożyczki tej przez Rząd Polski przyjęte zostało przez Kolonję Polską z wielkim uznaniem, albowiem czyn ten świadczy o solidarności transakcji i Skarbu Państwa Polskiego, który płaci swe zobowiązania rzetelnie i do tego jeszcze w czasie niebywałego światowego kryzysu finansowego.

Wielu z Polaków tamtejszych traktowało pożyczkę dla Polski jako datkę na cel patriotyczny, jako pomoc dla swej dalekiej Ojczyzny.

Obecnie gdy Ojczyzna ta zwraca im z procentami i po dobrym kursie pieniądza, przyniesione ongiś niejako w ofierze, wszyscy posiadacze tego rodzaju obligacji, otrzymując wypłaty, składają je na polskie cele oświatowe w Paranie, rozumując, że raz dana ofiara nie powinna wracać do nich, ale powinna służyć sprawie polskiej.

A są to kwoty, jak na polskich kolonistów, poważne i sięgają kilkuset milrejsów na jednego posiadacza obligacji. Pisma polskie w Brazylii podają wykazy tych patriotów.

Tu jednak nie kończy się ofiarnosć Polaków w Brazylii. Nietylko, że orzekając oni datki na cele patriotyczne, ale także z całą gotowością i ofiarnością spieszą z pomocą tym przychodzącym, których zagnała do Brazylii dola w czasie kryzysu. Nie znalazłszy zarobków, przybysze ci pozostali bez chleba i dachu nad głową.

Dla ich ratowania sypią się do Patronatu Polskiego (sprawującego opiekę nad

imigrantami polskimi) w Kurytybie datki od kolonistów polskich tak w pieniądzu, jakoteż i w produktach rolnych. Każdy spieszy z czem może, byle pomóc tym, którzy nie mieli szczęścia przybyć do Brazylii w latach pomyślności.

Ofiarodawców wymieniają pisma polskie, wychodzące w Kurytybie. Są tam wymienione datki jednorazowe nawet po kilkaset milrejsów, są wymienione opodatkowania się i wyszczególnione są datki po kilka korcy na jednego kolonistę: fasoli, ziemniaków, kukurydzy, maki i t.p.

Wysokie to są walory naszego osadnictwa w Brazylii, gdzie własną pracą i zapobiegliwością stworzyło ono sobie warsztaty pracy i teraz, nawet w chwili ciężkiego kryzysu, jaki przechodzi Brazylija, składa część owoców swej pracy ku pożytkowi ogólnemu.

Za czynny te należy się Kolonji Polskiej w Brazylii wysokie uznanie, tak samo jak i Rządowi Polskiemu za jego dbałość o mienie osadników naszych za morzem.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

MIĘDZYNARODOWA KONTROLA NAD LIBERJĄ.

Liberja, jedyna wolna i niezależna republika murzyńska, zagrożona jest rozciągnięciem nad nią kontroli przez Ligę Narodów. Rządy wyłącznie murzyńskie mają być zastąpione rządami Europejczyków.

Taki wniosek ma postawić na najbliższym zebraniu Ligi Narodów specjalna delegacja, która w Liberji przeprowadzała badania nad ustrojem i administracją jedyne, po Abisynji, niezależnego państwa-afrykańskiego.

Kilkunastoletnie istnienie Liberji, jako państwa samodzielnego wykazało, że mimo żywiołowej dążeń murzynów do utrzymania swej wolności i niezależności rasa czarna nie dorosła do rządzenia państwem, w którym wolność obywatelska jej mieszkańców stałaby się kardynalną zasadą i podstawą ustroju społecznego.

To, że administracja kraju niedomagała, że oświata powszechna była słabo rozwinięta, że finanse młodego państwa murzyńskiego były liche, pomimo olbrzymich bogactw naturalnych kraju, nieumiejętnie eksploatowanych, nie zmuszało jeszcze państw europejskich do interwen-

cji. Ale gdy stwierdzono fakty niewolnictwa w Liberji, gdzie wolnych obywateli liberyjskich zakuwali ich czarni bracia w żelaza i sprzedawali ich publicznie, a udział w tym handlu niewolnikami brali nawet czarni urzędnicy, wówczas interwencja europejska okazała się konieczną. Praktyka bowiem wykazała, że murzyni, pozostawieni sami sobie, odrzuć wracają do tego momentu rozwoju, w którym zastał ich biały człowiek, gdy przystępował do podboju Afryki, a mianowicie — wracają do okresu barbarzyńskiego, w którym silniejszy ujarzmił słabszego, czyniąc z niego niewolnika, a prawo istnieje tylko dla możnych.

Przeto w imię praw człowieka murzyni muszą mieć nad sobą opiekę i to tak długo, póki tradycja niewolnictwa w nowej generacji straci swe znaczenie i wytworzy się nowa psychika rasy czarnej.

Zgodna więc jest opinia świata cywilizowanego w sprawie rozciągnięcia opieki nad Liberją, nie jest jednak zgodna co do rodzaju tej opieki.

Jednym ze sposobów rozwiązania tej kwestji jest ustanowienie mandatu nad Liberją i oddanie go jednemu z państw europejskich, które będzie rządzić republiką murzyńską przez pewien czas. O

uzyskanie takiego mandatu ubiegają się Niemcy.

Czy Liga Narodów posunie się aż tak daleko, tj. ustanowi mandat nad Liberją, należy wątpić, albowiem Liberyjczycy byłiby zbyt silnie dotknięci w swych uczuciach patriotycznych i dążnościach do własnej niezależnej państwowości, której już doświadczyli. Takie postawienie sprawy mogłoby napotkać na opór w Liberji i zamiast rozwiązania sprawy spowodowałoby jej zakłócenie. Ponadto dopuszczenie Niemców do mandatu mogłoby w niedalekiej przyszłości doprowadzić do postawienia na porządku dziennym sprawy zwrotu Niemcom ich dawnych kolonii, tych właśnie, które kraje mandatowe uważają już za swoje własne i nie zamierzają ich nikomu zwracać.

Inny sposób dogodny dla wszystkich i według powszechnego przekonania — z punktu widzenia postępu — jedynie odpowiedni, polega na zamianowaniu przez Ligę Narodów ekspertów z pośród różnych narodowości dla liberyjskiej administracji, finansów, handlu, rolnictwa, oświaty, komunikacji, sądownictwa, wojskowości i t. p., którzy, rozporządzając odpowiednim, technicznym personelem europejskim zorganizują „Czarną Republikę”, a równocześnie wykształcą kadry miejscowych urzędników, rekrutujących się z czarnej inteligencji, wykształconej częściowo w szkołach krajowych, zorganizowanych przez białych ekspertów, a częściowo w uczelniach europejskich.

Dopiero gdy państwo murzyńskie będzie odpowiednio zorganizowane, a rasa czarna dostatecznie dojrzała do samorządzenia się, dopiero wówczas będą wycofani eksperci z Liberji.

Na najbliższym posiedzeniu Ligi Narodów sprawa Liberji ma wejść pod obrady.

KOMPANJA DJAMENTÓW W ANGOLI

Prawo poszukiwania i wydobywania djamentów na terenie Angoli posiada tylko jedno przedsiębiorstwo. Jest to kompania angielska, od której otrzymuje rząd portugalski corocznie tytułem zysków 5% od kapitału kompanii i ponadto pewien procent od kwoty, jaka pozostanie z zysku po wypłaceniu udziałowcom 10% dywidendy, zarządowi kopalni 10% i odłożeniu na rezerwę 5%.

Kompania djamentów istnieje od 1917 r., a koncesja jej kończy się w 1951 r. Produkcja kompanii w dwu ostatnich latach przedstawia się jak następuje:

	wydobyto	osiągnięto	wypłacono
	karatów	czysty zysk	dywidendy
1929	311.903	122.012	100.000
1930	329.823	109.480	100.000

(w funtach sterlingów)

Na poczet przyszłych zysków rząd portugalski pobrał już 688 tys. funtów sterlingów, t. j. to co przypadłoby z zysku do r. 1935, podczas gdy z tytułu dotychczasowych należności przypadało tylko 490 tys. funt. szterl.

Dochody więc z djamentów rząd ma duże, tembardziej, że nie włożył w to przedsiębiorstwo żadnych kapitałów.

Nie ulega jednak kwestii, że działalność kompanii djamentów wpływa hamująco na ogólny rozwój kolonii. Wiele bowiem terenów objętych koncesją, nawet na wysokim płaskowyżu (obecnie wydobywa się djamenty na południe od Bié na wysokości 1500 m. ponad poziomem morza) jest praktycznie niedostępnych dla rolników, gdyż każdy kolonista osiadając w pobliżu kopalni djamentów

jest podejrzany o chęć nielegalnego wydobycia drogich kamieni i narażony jest na szereg nieprzyjemności, nawet na rewizję osobistą, domu i domowników, a przytem poddany jest nadzorowi tajnych agentów kompanii, rozrzuconych po całej kolonii.

Wpływa to utrudniająco na kolonizację i jest jednym z głównych powodów, dla których jest popierana kolonizacja w Angoli, tylko teoretycznie, ale praktycznie napotyka na różnego rodzaju przeszkody.

Taka polityka daje wprawdzie korzyści natychmiastowe w postaci zysków, wypłacanych rządowi przez kompanię djamentów, czy jednak i w przyszłości będzie tak korzystna — należy wątpić, gdyż faktycznie polityka ta wpływa niekorzystnie na rozwój kolonii, wskutek czego rząd pozbawiony jest różnych dochodów, które wprawdzie nie natychmiast, ale zato w latach następnych wyrównałaby chwilową różnicę, a później byłaby nawet o wiele większe.

Ponadto kolonizacja europejska, prowadzona bez przeszkód, wytworzyłaby w tej części Afryki poważny ośrodek zamieszkania rasy białej i zapewniłaby Portugalii utrzymanie Angoli w jej posiadaniu. Straciłaby również znaczenie zarzuty, wysuwane głównie przez Włochów i Niemców, że Portugalia, posiadając jeden z najlepszych terenów kolonizacyjnych w Afryce (t. j. Angole), nie umie go skolonizować i nie umie nim rządzić, co w obecnych warunkach ciasnoty i braku terenów, wobec ogromnego przyrostu ludności, jest wprost karygodne i dlatego też Angola (według prasy włoskiej) powinna być Portugalii odebrana i oddana do dyspozycji Ligi Narodów, od której Włosi mają nadzieję — a także i Niemcy — otrzymać ją w mandat, podzieliwszy w niej sfery swych wpływów.

DEFICYT BUDŻETOWY ANGOLI

Za ostatnie lata Angola wykazała niedobory budżetowe w wysokości 100 milionów angolarów (około 40 mil. złotych). Rząd portugalski, po zastanowieniu się, czy niedobór ten pokryć pożyczką, czy też pokryć go z budżetu metropolii, a więc z podatków obywateli, zamieszkałych w Portugalii, doszedł do wniosku, że obydwie te środki nie są odpowiednie, i postanowił deficyt pokryć z dochodów kolonii.

W tym celu podatki zostały w Angoli znacznie podwyższone, a równocześnie zastosowano redukcje w wydatkach kolonii i personelu administracyjnym.

Zarządzenia te wszakże nie dały dotąd pożądanego wyniku, a to z powodu ogólnego kryzysu światowego, również dotkliwie odczuwanego w Angoli, która nie ma obecnie, podobnie jak i inne kolonie afrykańskie, nabywców na swe produkty.

Do trudnego położenia gospodarczego kolonii przyczynia się osobna waluta Angoli, t. j. angolar, który oparty jest na walucie portugalskiej zw. escudo, ulegającej stałym wahaniom. Angolary można wymienić tylko na escudy portugalskie, a pozatem na żadną inną walutę.

Ponieważ Angola z braku odbiorców mało obecnie sprzedaje produktów, przeto waluty obcej mało wpływa do kolonii, tembardziej, że z powodu kryzysu nie ma przypływu kapitałów obcych na zakładanie i urządzanie plantacji. Przytem istnieje zakaz płacenia angolarami zagranicą za zakupione towary. Z tych więc powodów obroty z zagranicą są

bardzo słabe, handel angolski przechodzi kryzys i wpływy z podatków od handlu poważnie zmalały.

Kryzys odczuwają w Angoli nie jest zjawiskiem odosobnionem, gdyż wszystkie kolonie afrykańskie odczuwają go obecnie, jednak w Angoli, z racji osobnej waluty, ma on specjalne przejawy.

Z KRAJU ZULUSÓW

W Unji Południowo-Afrykańskiej, w prowincji Natal, w kraju Zulusów, wybuchły w końcu sierpnia r. b. walki pomiędzy plemionami murzyńskimi.

Z powodu bezrobocia w kopalniach w Natal i Transwaalu, zwolnione z pracy rzesze murzyńskie powróciły do siedlisk swych plemion, przynosząc ze sobą dużą ilość stalowych grotów do strzał i dziurków. (Murzynom nie wolno sprzedawać broni palnej, używają więc tylko łuków i oszczepów). Przypomniano sobie jakieś dawne krzywdy plemienne i rozpoczęto zbrojne porachunki.

Władze zdołały jednak dość wcześnie wzmocnić oddziały policji, które porozpraszały walczących.

Kraj Zulusów bywa często nawiedzany posuchą. Jednak obecna posucha trwa wyjątkowo długo, bo już od 12-tu miesięcy. We wrześniu nie pojawiły się jeszcze wiosenne deszcze, wobec czego posucha zamieniła się w klęskę, zagrażając murzynom śmiercią głodową, albowiem całe zbiory przepadły. Zabobonni Zulusi są przekonani, że zdołają klęskę tę usunąć różnymi czarami, posuwając się nawet do czynów zbrodniczych. Jako przykład takiego postępu zbrodnicy podają pisma angielskie zabójstwo popełnione przez pewną Zuluskę na dwojgu swych dzieci, z których przygotowała potrawę, spożywaną przez Zulusów w małych dawkach w przekonaniu, że środek ten sprowadzi deszcz.

GORĄCZKA ZŁOTA W RODEZJI

W Rodezji, w dystryktach Gatooma i Bindura, odkryto w sierpniu r. b. nowe złoża złota. Wieść o tem rozniosła się szybko po całej Rodezji i gorączka złota opanowała wszystkich. Kto tylko może stara się o uzyskanie koncesji na wydobywanie złota. Nawet wielu rolników porzuciło swe gospodarstwa i ruszyło na tereny, gdzie odkryto żyły złota, inni znów rozkopują pagórki na swych posiadłościach i poszukują drogiego kruszcza.

Wytworzyło to specjalną sytuację w górnictwie, wobec czego, dwie dotąd nieprzyjazne sobie organizacje: Izba Górnicza i Zrzeszenie Drobnych Przedsiębiorców (to ostatnie skupiające właścicieli ponad 500 małych kopalń złota) porozumiały się między sobą i ustaliły podstawy obrony swych interesów, oraz przedłożyły władzom swe żądania.

25-CIO LECIE PRODUKCJI ZŁOTA W KONGO BELGIJSKIM.

Największa i najstarsza, bo w 1905 r. założona kopalnia złota w Kongo Belg. w Kilo-Moto obchodziła w roku bieżącym 25-cio lecie swego istnienia. W pierwszym roku istnienia wyprodukowała ona zaledwie 19 kg. złota, a w roku ostatnim — 1930 wydobyła 4.597 kg., t. j. więcej niż połowę całej produkcji złota w Kongo Belgijskim, gdzie wydobyto w roku zeszłym 6.539 kg.

Za całe ćwierć wieku swego istnienia kopalnia w Kilo-Moto wydobyła 63.782 kg. złota wartości 378 milionów złotych.

WYWÓZ RUDY MIEDZI I RADU Z KONGA BELGIJSKIEGO

Przed laty 10-ciu, t. j. w 1920 r., produkcja rudy miedzi wynosiła w Katandze, w Kongo Belgijskim, niespełna 19 tys. ton. W ciągu lat produkcja wzrastała powoli, gdyż eksport jej do Anglii mógł się odbywać tylko przez Mozambik, dokąd prowadziła kolej z Katangi. Dopiero po wybudowaniu kolei przez Angolę i skróceniu w ten sposób drogi transportu z Katangi do Anglii o kilka tysięcy kilometrów, produkcja rud miedzi doszła w 1930 roku do 139 tysięcy ton.

Złoża rud miedzi, znane dotąd, oblicza się w Katandze na 5.000.000 ton, w których zawartość miedzi wynosi 5% do 6%.

W sierpniu r. b. w dystrykcie Kivu, odkryto nowe pokłady rud miedzi, oraz olbrzymie złoża rudy cyny.

Produkcja radu w roku ubiegłym wynosiła w Katandze w kopalni w Chinkolobwe 60 gramów.

PACYFIKACJA CYRENAJKI

Włosi, po zajęciu w ciągu ostatnich dwu lat, szeregu oaz na pustyni libijskiej, a przed kilku miesiącami oazy Koufra, zdolali opanować wszystkie plemiona arabskie zamieszkałe na terytorium Trypolisu, obejmującym trzy kolonie: Trypolitanię, Libię i Cyrenajkę, — z wyjątkiem plemienia Senussistów, którzy od lat 20-tu prowadzili zaciętą walkę podjazdową z wojskami włoskimi.

Powstańcy ci zajmowali w Cyrenajce urwiste wzgórza, pokryte gęstymi krzami, gdzie nie mogli ich wykryć samoloty włoskie, ani zaatakować samochody pancerne. Rozrzucone oddziały włoskie były przez powstańców napadane zniebacznie i rozbijane, zanim pomoc zdołała nadsiać.

Wobec tego Włosi wybudowali wokół terenu objętego powstaniem, a nawet i w samym terenie, szereg fortów. Powstańcy, otoczeni zewsząd fortami, nie mając dostatecznej ilości żywności na miejscu, zmuszeni byli przekradać się po żywność poza linie fortów. Tych właśnie wyłapywały silne patrole włoskie. Jeden z takich patroli przyłapał w sierpniu r. b. samego dowódcę powstańców, szejka Omara el Mukhtarę, który został wkrótce stracony. Z jego śmiercią skończyło się także i powstanie w Cyrenajce, a rozpoczęła się kolonizacja włoska na tym terenie.

SIZAL — NOWY SUROWIEC DO WYROBU WORKÓW.

Unja Południowo - Afrykańska srowadza co roku 39 milionów worków jutowych i to przeważnie z Indii angielskich. Ponieważ angielskie kolonie w Afryce przechodzą kryzys gospodarczy, przeto dla złagodzenia tego kryzysu powstał projekt zaopatrywania Unji we włókno sizalu, który produkowany jest w tych kolonjach i doskonale nadaje się na wyrób worków.

Sizal jest rośliną kilkuletnią, podobną do agawy, daje włókno białe, spotykane u nas w handlu w białych sznurach, używanych do rozwieszania bielizny, a w przemyśle używany jest dotąd na wyrób lin, oraz grubych tkanin na ubrania. Największe plantacje sizalu są w angielskiej kolonii Kena. Tam też powstał projekt wyrobu worków sizalowych. Na wybudowanie odpowiedniej fabryki zostało już zadeklarowany kapitał 50.000 funtów szterlingów. Fabryka ta ma zaopatrywać przede wszystkim rynek mie-

scowy, t. j. Kenię i Ugandę, które srowadzą około 6 milionów worków rocznie, oraz ma częściowo zaopatrywać Unję.

Aby zapewnić odpowiednie warunki dla produkcji sizalu, zwrócili się zainteresowani plantatorzy do Zarządu Kolonii o nałożenie cla na jutę w wysokości 25% wartości.

Tona sizalu w fabryce w Nairobi (w Kenji) osiągnie cenę 15 funtów szterlingów, t. j. wyższą, aniżeli w Londynie.

Kupcy cukru i kawy nie sprzeciwiają się używaniu worków sizalowych, natomiast niektóre kompanie okrętowe, zainteresowane w produkcji worków jutowych, nie chcą przewozić produktów, ładowanych w worki sizalowe.

Według wszelkiego prawdopodobieństwa worki sizalowe wejdą w powszechne użycie, gdyż sizal jest znacznie łatwiejszy w produkcji oraz jest znacznie tańszy od juty, a właściwości ma te same, co juta.

Dla polskiej polityki handlowej, rozpowszechnienie się przemysłowe sizalu może mieć duże znaczenie, gdyż sizal udaje się dobrze także w Brazylii na terenach, na których osiedli polscy koloniści i mogliby go produkować dla przemysłu polskiego. Ponieważ udaje się dobrze w Angoli, przeto i tam może być produkowany w polskich plantacjach dla polskiego przemysłu.

FRANCJA USTĘPUJE Z MANDATU NAD SYRJĄ I LIBANEM.

Przedstawiciel Francji zgłosił do Ligi Narodów oświadczenie swego rządu, że Francja zamierza ustąpić z opieki nad Syryją i Libanem.

Nie oznacza to, że Francja zręka się władzy nad temi krajami, otrzymanej w formie mandatu od Ligi Narodów, i że inne państwo mandat ten obejmie.

Rząd francuski uważa, że sprawy polityczne, ekonomiczne i administracyjne tych krajów, pod kilkuletniem kierownictwem francuskim tak już zostały uregulowane, że obecnie Syryja i Liban mogą być usamodzielnione.

Nie oznacza to również, aby Francja miała przestać interesować się temi krajami. Przeciwnie, zainteresowanie francuskie znajduje tam wyraz w traktacie, jaki ma być zawarty pomiędzy Francją

a Syryją i Libanem. W traktacie tym mają być zagwarantowane francuskie interesy, a tem samem ugruntowanie ich tam i takie obwarowanie, aby nie napotkały konkurencji ze strony innych państw.

Lidze Narodów przypada tylko zbadać spraw syryjsko - libańskich i stwierdzenie, czy rzeczywiście kraje te tak daleko posunęły się w rozwoju, że gwarantują swym obywatelom i cudzoziemcom wolność osobistą, mniejszościom narodowym swobodę rozwoju, wolność religii, przekonania, poszanowanie praw, bezpieczeństwo osobiste i t. p., t. j. głównie to, czem nie odznaczają się narody Wschodu.

Fakt takiego odstąpienia od mandatu nie jest odosobniony, albowiem Anglia również odstępuje od mandatu nad Irakiem, z którym zawarła umowę, dającą jej faktycznie większe, niż poprzednio, korzyści gospodarcze bez żadnych obciążeń.

Z tych dwu wypadków widać, że mandat uważany jest przez opiekującego się danym krajem za rzecz uciążliwą, albowiem wymaga kapitałów w formie pożyczek na urządzenie danego kraju, a równocześnie nad takim krajem jest rozciągana kontrola Ligi Narodów, przyczem europejski opiekun wystawiony jest na krytykę, zarzuty, oraz reklamacje różnych narodów.

Mandat więc w takich warunkach musi być uważany za ciężar, którego jednak chętnie podejmują się państwa europejskie, gdyż uważają mandat za pewnego rodzaju formę ugruntowania swych wpływów w kolonji i zapewnienia sobie na przyszłość, po ustąpieniu z mandatu, wszelkich korzyści gospodarczych, ale już wtedy bez żadnych obowiązków.

Początek odstępowania od mandatów jest więc już zrobiony, narazie w Azji. Sprawa odstępowania od mandatów w Afryce nie jest prosta, albowiem kolonie afrykańskie nie są jeszcze państwami zorganizowanymi. Nie ulega jednak wątpliwości, że mandatariusze znajdują i tam jakiś sposób, a są na to już pewne wskaźniki w Kamerunie i Tanganyce, aby mandat stracił swe znaczenie lub stał się tylko pozorem faktycznego i bezspornego władania kolonją bez żadnych ciężarów.

Zestawił F. Łyp.

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADEŚLANE

TRZY KSIĄŻKI O LUDACH WSCHODNIEJ EUROPY.

Instytut Wschodni powziął piękny myśl wydawania monografii o narodach Wschodu pióra wybitnych przedstawicieli danych społeczeństw. Wydano dotychczas, w sposób bardzo staranny i piękny, trzy dzieła tego rodzaju, niepoślednio interesujące *). Pierwsze w kolejności poświęcone zostało żywowemu, barwnemu, dokładnemu, a przystępnemu opisowi dziejów Gruzji, począwszy od czasów zamierzających aż do chwili obecnych. Książka p. Kawtaradze mówi o odwiecznej, bo jeszcze staro-rzymskich

*) Wydawnictwa Instytutu Wschodniego: — Jan Kawtaradze: *Gruzja w zarysie historycznym*. — Dżafar Sejdmet: *Krym. Przeszłość, teraźniejszość i dążenia niepodległościowe tatarów krymskich*. — Ignati Mosseg: *Moskwa dawna i dzisiejsza a narody podbite północno-wschodniej Europy*.

czasów sięgającej, państwowej tradycji gruzińskiego narodu, — o tragicznych losach małego państwa, położonego, między morzami Czarnym i Kaspijskim, w centralnym punkcie ścierania się wszystkich wielkich imperjalistycznych sił zachodniej Azji i wschodniej Europy. Dwa tysiąclecia licząca historia Gruzji, wypełniona bohaterskimi walkami o utrzymanie niepodległości przeciw potęgą, rozporządzającym drugoczącą materjalną przewagą, jest wspaniałym dowodem imponującej żywotności tego społeczeństwa i powinna żywo pociągać umysły nie tylko historyków czy polityków, lecz wszystkich ludzi, niewyżutych z intelektualnych zainteresowań. Sprawa Gruzji, rozgromionej w tym samym czasie co nasza dawna Rzeczpospolita, dziś, po krótkim przebiegu swobody w latach 1918 — 1921, znowu ujarzmionej i okrutnie gnębionej, lecz walczącej nadal o swe wyzwolenie, stanowi bezsprzecznie jedno z doniosłych zagadnień bezpie-

czeństwa pokoju świata. Przeznaczenia dziejowe powołują naród gruziński do pełnienia ważnej roli — zapory przeciw światowładczyim tendencjom rosyjskiego imperjalizmu, jak dawniej carskiego, tak dziś bolszewickiego. Już z tego tylko tytułu Gruzja zasługuje w Polsce na specjalne zainteresowanie.

Z podobnych przyczyn w jeszcze większym stopniu zajmować nas winno zagadnienie tatarskiego Krymu. Oświetla je monografia p. Dżafara Sejdameda, dzielnego bojownika o wyzwolenie i niepodległość Tatarów, swojego czasu jednego z głównych kierowników w krótkotrwałym narodowym rządzie krymskim gen. Sulkiewicza. Dzieje Tatarów wiążą się już ściśle z naszą historyczną przeszłością. Sojusz między przedrozbiorową Rzeczpospolitą i tatarsko-krymskim chanatem narzucał się, przynajmniej od czasu Wazów i „potopu”, jako aż nazbyt wyraźny nakaz zobopólnej racji stanu i kto wie, czy nie zapobiegłby potwornemu rozrostowi Moskwy w kolosalnego polipa narodów. Niestety nakaz ten nie został zrealizowany. Krymscy Tatarzy, w daleko większej jeszcze mierze niż dawna Polska, nie doceniali należycie grozy rosyjskiego imperjalizmu. Jak okrutnie ten swój błąd dziejowy opłacili i opłacają nadal, — mówi o tem szczegółowo książka p. Sejdameda, napisana z wybitnym talentem przez autora, rozporządzającego piękną, wszechstronną kulturą, specjalnie cenna w dokładnem uwzględnieniu współczesnych już losów Krymu od czasów wojny światowej.

Trzecie dzieło z cyklu wydawnictw Instytutu Wschodu, o narodach Wschodu w oświetleniu ich przedstawicieli przedstawia pod wieloma względami wręcz rewelacyjną wartość. Jest ono wynikiem wieloletnich badań, poprostu odgrzebywania i wskrzeszania materiałów, dotyczących przeszłości jak też teraźniejszości ludów wschodniej Europy na olbrzymich przestrzeniach między Dżwiną i Syberją, — ludów, które padły ofiarami t. zw. „zbierania rosyjskiej ziemi” przez moskiewskich carów. Sam autor jest przedstawicielem jednego z tych narodów fińskiej rasy, Komów czyli Zyryan, którzy jeszcze za czasów starożytności tworzyli społeczeństwo o wysokiej kulturze i cywilizacji. Cywilizacja ta uległa doszczętnemu zniszczeniu w barbarzyńskim, prawie pięćset lat trwającym, podbijaniu przez Moskwę. Później, znowu przez stulecia, trwała i trwa dotychczas potworna eksterminacja tego narodu, jak i wszystkich innych pokrewnych czy dalszych ludów opanowanego przez rosyjskie imperjum obszaru wschodniej Europy i północnej Azji. Szczegółowo opisuje p. Mossega straszliwe metody owego wynarodowiania i tępienia. Część pierwsza książki poświęcona jest czasom od roku 1914; część druga, — czasom bolszewickim. W nieodparcie przekonywujący sposób wykazuje autor, że pod osłoną całego wewnętrznego „komunizowania” rosyjskiego imperjum przez obecnych „czerwonych carów” ukrywa się przedewszystkiem ta sama, co dawniej, tylko jeszcze okrutniejsza i skuteczniejsza akcja, zmierzająca do wytrzebień „inorodczych” ludów, a do zainstalowania na ich miejsce „istotno-ruskiej” barbarzyńsko-imperjalistycznej, dziś czerwono-jaczejkowskiej tak jak niegdyś czarno-secinnej dziczy. Śmiało twierdzić można, że obok znakomitego dzieła Kucharzewskiego o drodze „od białego caratu do czerwonego” książka

p. Mossega, stanowiąca jak gdyby pewnego rodzaju tego dzieła dopełnienie, jest jedną z najcenniejszych zeczy historycznego piśmiennictwa w latach ostatnich. Zasługuje też bezwątpienia na jak najszerzy rozgłos. T. E.

Olgiard Żukowski, por. mar. — **Stalowe Reki**. Str. 87 + 43 rysunki. Warszawa, 1931 r. Cena 3 zł.

Praca por. mar. Żukowskiego ma na celu dać przeciętnemu czytelnikowi, interesującemu się zagadnieniami morskimi w ogóle, a rozwojem marynarki wojennej w szczególności, to minimum niezbędnych wiadomości o łodziach podwodnych, jakie jest potrzebne do zrozumienia znaczenia tej broni w współczesnej taktyce morskiej.

Autor podaje w swej pracy historyczny przebieg rozwoju budownictwa łodzi podwodnych, zaznaczając, między innymi, doniosłe ulepszenia w tej dziedzinie naszego rodaku, inż. Drzewieckiego, następnie opisuje łódź podwodną z okresu przed wielką wojną światową, oraz typy współczesne. Po opisie historyczno-technicznym idzie z kolei dział taktyczny, zilustrowany działalnością niemieckich łodzi podwodnych podczas ubiegłej wojny. Oddzielny rozdział został poświęcony opisowi współczesnych min i torped. Całość jest napisana barwnie i żywo. Por. mar. Żukowski opanował widocznie bardzo dobrze dziedzinę „podwodnictwa” i zdradza pozatem duże zdolności popularyzatorskie. Można mieć tylko pewne, bardzo drobne zastrzeżenia, uwagi natury technicznej i językowej. Do pierwszych należy stosowanie terminu „pojemności” zamiast „wyporności”, a do drugich trafiające się zrzadka barbarzyństwa w rodzaju „prawie, że beznadziejne”, „ofensywny” (zamiast zaczepny), które należy prawdopodobnie złożyć na karb literatury obcej, umieszczonej w wykazie źródeł. Zastrzeżenia powyższe nie zmniejszają oczywiście wielkich zalet opisowych i popularyzatorskich wspomnianej książki, której przeczytanie przyniesie dużą korzyść każdemu kto interesuje się sprawami morskimi, a niejednego zachęci do obejrzenia ORP. „Rys”.

Książka ukazała się nakładem Wojskowego Instytutu Naukowo-Wydawniczego; szata zewnętrzna doskonała, korekta bardzo staranna, rysunki i zdjęcia wykonane bardzo dobrze.

Inż. W. HUBERT.

Władysław Midowicz — Babia Góra, monografia turystyczna. Wydawnictwo Oddziału Babiogórskiego Pol. Tow. Tatr. Str. 46 z 8 ilustracjami.

Wśród wydawnictw, które ostatnio ukazały się z zakresu turystyki, dodatkowo wyróżnia się praca Wł. Midowicza, poświęcona Babiej Górze. Z pośród szeregu grup górskich Beskidów Zachodnich, miejscowość ta wysuwa się bezwzględnie na pierwsze miejsce, tak przyrodniczo i etnologicznie, jak krajoobrazowo, a więc i turystycznie. W niedalekiej przyszłości ma być zamieniona na Park Narodowy, domaga się więc jak największej ilości wszelkiego rodzaju opracowań.

Na pracę Wł. Midowicza złożyły się rozdziały następujące: Położenie Babiej Góry, Budowa i rzeźba, Klimat, Nawodnienie, Flora, Fauna, Człowiek, Starodawny świat, Gospodarka turystyczna, Przyszły Park Narodowy, Ziemia, Bibliografia Babiej Góry.

Witold Bublewski — **„Kajakami na szlaku wodnym”** (organizacja wycieczki turystycznej). Nakładem Głównej

Księgarni Wojskowej, Warszawa 1931, Cena 1,50 zł.

Sport kajakowy, rozwinięty szeroko zagranicą, w Polsce zaczyna dopiero stawiać pierwsze kroki.

Jest on bodaj najprzyjemniejszym rodzajem sportu letniego, który dostarcza wiele wrażeń i przyjemności.

Dotychczas dawał się u nas odczuwać brak odpowiedniego podręcznika, któryby spełniał rolę przewodnika dla kajakowców, udających się na wycieczki.

Łukę tę wypełnia obecnie praca W. Bublewskiego p. t. „Kajakami na szlaku wodnym”.

Autor, podaje w niej wszystko, co jest związane z potrzebami turystyki kajakowej. Stąd stanowi ona doskonały przewodnik podający najdrobniejsze szczegóły technicznego wyposażenia oraz przygotowania, jak i sposób zachowania się podczas podróży.

Kolejno omawia przygotowanie, cel, koszty, marszrutę, opis szlaku, wybór kajaka, formalności paszportowe, ulgi transportowe przy przewozie kajaka, wyposażenie wycieczki, pakowanie i wiele innych zagadnień.

Do pracy dołączono szereg rysunków poglądowych, tablicę sygnałów, wykaz związkowych towarzystw wioślarskich w Polsce, harcerskich drużyn żeglarskich, oraz mapkę hydrograficzną Polski z oznaczeniem istniejących klubów, oraz drużyn wodnych.

Praca ujęta jest niezwykle przystępnie, prosto i popularnie. Jest ona, jako informator wprost konieczna dla każdego zwolennika turystyki wodnej.

HISTORIA WOJENNA PUŁKÓW ORAZ FORMACYJ POLSKICH

Z inicjatywy generała Stachiewicza Juliana Wojskowe Biuro Historyczne od roku 1928 przystąpiło do wydawania zarysów historii wojennej pułków oraz formacji polskich. Wydawnictwo to zostało objęte dwiema serjami. Pierwsza seria jest już zakończona. Składa się ona ze 158 zarysów historii wojennej pułków piechoty, kawalerii i artylerii. Druga seria, obejmująca zarysy historii wojennych formacji lotnictwa, marynarki, broni pancernej, broni technicznych oraz innych jednostek, które nie weszły do pierwszej serii znajduje się jeszcze w opracowaniu. Z drugiej serii Wojskowe Biuro Historyczne wydało już kilkanaście zarysów.

Wydawnictwo to ma na celu krzewienie patriotyzmu i zamilowania tradycji wśród naszych szeregowych, oraz uświadamienia najszerszym mas społeczeństwa czego dokonała armia polska w bronie swojej ojczyzny. Wydawnictwo jako całość przedstawia ogromną wartość, gdyż daje nadzwyczaj interesujący obraz organizacji naszej armii.

NUMER KIELECKI „WIADOMOŚCI TURYSTYCZNYCH”

Województwo Kieleckie, jedna z najpiękniejszych części Polski, nie ma dotąd przewodnika turystycznego. Łukę tę postarała się wypełnić redakcja „Wiadomości Turystycznych”, wydając ostatni numer październikowy, poświęcony województwu kieleckiemu. Numer wydany jest bardzo starannie, zawiera wyczerpujące artykuły i informacje, dotyczące ziemi kieleckiej oraz wielką ilość ilustracji.

Zawsze i wszędzie

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



niezbędna maszyna do pisania



MAŁY REMINGTON

W domu,
W biurze,
W podróży

na lądzie — w przestrzeni, na morzu — wszędzie
ułatwia i przyspiesza wszelką korespondencję.

ŻĄDAJCIE OPISÓW! ŻĄDAJCIE OFERT!

DOGODNE WARUNKI KUPNA

Tow. BLOCK-BRUN Sp. Akc.

Warszawa — Hotel Bristol

Oddziały: BYDGOSZCZ, KATOWICE, KRAKÓW, LWÓW, ŁÓDŹ, POZNAŃ, WILNO, GDAŃSK.

WYDAWNICTWA MORSKIE

Nakładem Instytutu Wydawniczego
Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

WYSZŁY:

K. Bielski — Turbiny parowe	Zł. 19.—
— Mechanika teoretyczna	„ 16.—
— Prawidła wykonywania rysunków maszynowych	„ 1.—
St. Dłuski — Dewiacja kompasu	„ 5.20
A. Garnuszeński — Budowa okrętu I	„ 4.55
— Teoria okrętu	„ 4.25
A. Hryniewiecki — Zarys meteorologii	„ 5.20
G. Kański — Opisowy kurs Locji	„ 6.50
T. Kokiński — Gospodarka maszynowa na statkach	„ 15.—
A. Ledóchowski — Kurs nawigacji	„ 7.—
— Astronomia żeglarska	„ 7.—
Dr. Al. Majewski — Prawo morskie	„ 15.—
— Monografia Państwowej Szkoły Morskiej	„ 10.—
— Informator dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej	„ 3.—
R. Pieńkowski — Visit of a dockyard	„ 2.50
USTAWA o służbie marynarza	„ 2.50
HANDEL morski w praktyce	„ 5.—
STATUT Państwowej Szkoły Morskiej	„ 0.80
OPIS uniformu dla uczniów Szkoły Morskiej	„ 0.80
NADTO INSTYTUT WYDAWNICZY POLECA:	
F. A. Ossendowski — Na skrzyżowaniu dróg	Zł. 6.50
J. Słowacki — pisma wybrane według programu dla szkół średnich	„ 3.80

Podręczniki te można nabywać:

W INSTYTUCIE WYDAWNICZYM PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ W GDYNI
(Konto czekowe P.K.O. Nr. 39.602), oraz we wszystkich księgarniach.

Koszty przesyłki poleconej 1.— zł.

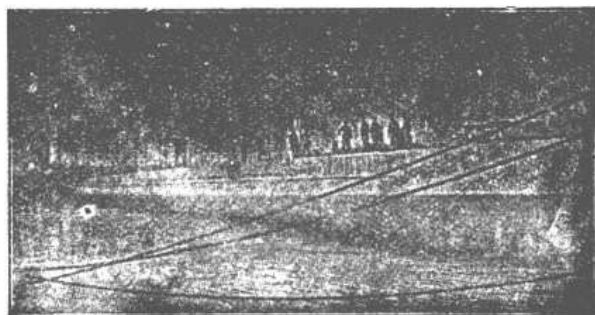
E.A. Schefer

**SOCIÉTÉ PROVENÇALE
DE CONSTRUCTIONS
AÉRONAUTIQUES**
3 RUE DE LA BAUME PARIS

Wielomotorowe samoloty i wodnopławy metalowe, dla celów wojskowych i transportowych, 10 typów przyjętych zostało przez Francuskie Ministerstwo Lotnictwa.

743-IV-II.

CHANTIERS & ATELIERS AUGUSTIN- -NORMAND LE HAVRE (FRANCJA)



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

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH

SPECJALNOŚĆ: Budowa łodzi podwodnych.
Wszelkie środki i przyrządy do wylawiania min.
MOTORY DIESLA VICKERS-NORMAND.

586-IV-X.

UNION DE CINQ CHANTIERS FRANÇAIS DE CONSTRUCTIONS NAVALES

ZWIĄZEK PIĘCIU FRANCUSKICH STOCZNI BUDOWY OKRĘTÓW

na morzu Północnym, w kanale La Manche, na Atlantyku i na morzu Śródziemnym.

6 BIS, RUE AUBER, PARIS

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

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

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

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

STOCZNIA DE PENHOET W SAINT-NAZAIRE, Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire.

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

1-XII-X

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Maszyny i kotły dla krażowników „DUQUEISNE”
„TOURVILLE” (36 węzł.) — najszybszych w świecie
Atel. et Chant. de Bretagne i Ste. Gle. de Construc-
tions Mécaniques).

STOCZNIE I WARSZTATY:

NANTES

(L. I.)

LE TRAIT

(S. I.)

LA COUR-NEUVE

(SEINE)



KONTRTORPEDOWIEC „TIGRE” (36,7 węzł.) —
NAJSZYBSZY OKRĘT TEJ KLASY W ŚWIECIE.
(Atel. et Chant. de Bretagne).

— ATELIERS ET CHANTIERS DE BRETAGNE —
— ATELIERS ET CHANTIERS DE LA SEINE MARITIME (Worms & Cie) —
— SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES —

Dawne Zakłady E. Garnier i Faure Beaulieu — Aparatv Rateau.

Krażowniki, Kontrtorpedowce, Torpedowce, Awizo, Kanonierki, Łodzie podwodne. Statki pasażerskie, towarowe, statki cysternowe, Trawlery, Holowniki, Jachty, Poglębiarki, Turbiny systemu Rateau i Bauer-Wach;
Motory Diesla typu M.A.N.

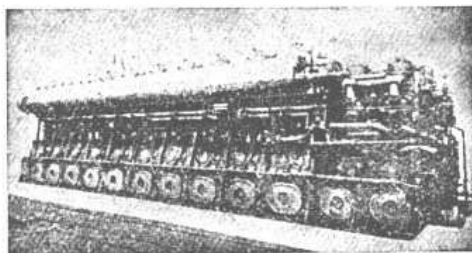
ZARZĄD GŁÓWNY.

Paris (8-e)

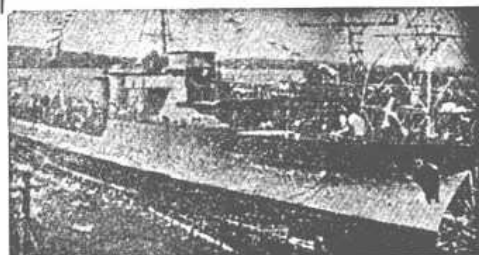
55,

BOULEVARD
HAUSSMANN.

Wszelkie zapytania należy
kierować pod tym adresem.



Motor typu M. A. N. o sile 3000 H. P.
do łodzi podwodnych.
Wylączność na Francie Ste G-le de Constr. Mécan.



Torpedowiec „BASQUE”, 1495 ton, zbudowany przez
Atel. et Chant. de la Seine Maritime (Worms & Cie)
dla francuskiej floty wojennej.

432-11-XII