

NAKLAD 34000 EGZ.

CENA 1.20 ZŁ

MORWE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY” w tekście

Znaleziono na: www.majgema.com.pl



GDYNIA, W BASENIE IM. MARSZAŁKA PIŁSUDSKIEGO

LISTOPAD

1932 r.

ZESZYT 11

„ŻEGLUGA POLSKA”

SPÓŁKA AKCYJNA

G D Y N I A.

tel. adr. „Polmorsk” — Gdynia

telefony: 1030, 1031, 1032, 1033.

PRZEWÓZ TOWARÓW MASOWYCH POMIĘDZY WSZYSTKIMI PORTAMI ŚWIATA.

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

Pasażerskie linie regularne pomiędzy Gdynią, Sopotami, Hellem i Jastarnią, utrzymywane szybkobieżnymi salonowymi statkami.

Znaleziono na www.magemar.com.pl



FLOTA PRZEDSIĘBIORSTWA:

STATKI TOWAROWE:

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

STATKI TOWAROWO — PASAŻERSKIE:

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

STATKI PASAŻERSKIE:

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

WSZELKICH INFORMACJI UDZIELAJĄ:

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

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

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

Marszałkowska 116, tel. 547-47, 547-48

🚢🚢 BILETY NA STATKI LINII REGULARNYCH 🚢🚢

SPRZEDAJĄ:



WAGONS-LITS-COOK,
ORBIS I FRANCO POL.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ KOLONIALNEJ

Nr. 11

Warszawa, listopad 1932 rok.

Rok IX.

TREŚĆ NUMERU: 1. Nadzieja na nowy okres w Gdańsku; 2. „Osthilfepolitik“ a interesy portu gdańskiego — Dr. St. Zb. Szyszkowski; 3. Podróż „Wilji“ — J. G.; 4. Zatonięcie statku „Niemen“ — S. K.; 5. „Lucja—Małgorzata“, statek wyprawy Rogozińskiego do Kamerunu — Stanisław Zieliński; 6. Klub Morski w Gdańsku — Wł. Kosianowski; 7. Spławaczka w Beskidach Wschodnich (Dok.) — Henryk Gąsiorowski; 8. Z niewoli ottomańskiej — Kazimierz Zieliński; 9. Awanturnicze żywoty na morzu — Jürgen Jürgensen, samowładca Islandji — T. E.; 10. Budownictwo okrętowe we Francji — O. Q.; 11. Kurs żeglarski w Trokach — Uczestnik kursu; 12. Kronika; 13. Dział oficjalny L. M. i K. PIONIER KOLONIALNY: 14. Klemens Tomczek (23 XI. 1860—20. V. 1884); — Stanisław Zieliński; 15. Polacy w Jugosławii — X. W. Kneblewski; 16. Ziemia czarnych niewolników — Wacław Rogowicz; 17. Pionierakie dole i niedole na farmie afrykańskiej; 18. Ambitne plany kolonizacji Niemców w Ameryce Południowej — M. P. 19. Przegląd Kolonialny — Fr. Lyp; 20. Walka z niewolnictwem — W. S.; 21. Przygody Krzysztofa Arciszewskiego — Jako Arciszewski nazwał Carlottę „czerwoną zmiłą“ i jak mu odpowiedziała — Jerzy Bohdan Rychliński.

34 fotografie i rysunki w tekście.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

NADZIEJA NA NOWY OKRES W GDAŃSKU

W ostatnich latach współżycie między Gdańskiem i Polską narażone było na najostrzejszy z tych chronicznych kryzysów, które wciąż dotychczas, bez względu na złe czy dobre gospodarcze czasy, zatrzymywały rozwój wolnego miasta i nie pozwalały na normalne, pełne wykorzystanie dla jego rozkwitu wszystkich dobrodziejstw związku z Rzeczpospolitą. Najnowszy kryzys przybrał charakter paroksyzmu walki, prowadzonej przez politykujące niemiecko - nacjonalistyczne czynniki przeciw łączności gdańsko-polskiej. Dziś paroksyzm się zalał. Należałoby więc spodziewać się wreszcie decydującego zwrotu ku oprzytomieniu i uzdrowieniu.

Dobry początek dały protokoły z dnia 13 sierpnia, na mocy których senat gdański uroczystie uznał traktatowy związek Gdańska z Polską i wynikające stąd dla senatu obowiązki, obiecując energicznie przeciwdziałać wszelkiej antypolskiej akcji na terenie wolnego miasta. Ostatnio znowu wiceprezes senatu pana Ziehma, znany poprzednio z antytraktatowych i niemal hitlerowskich wystąpień, p. Wierciński-Kaiser, w publicznej mowie potwierdził chęć lojalnego wykonywania złożonej przez senat obietnicy. Przyjmując to wszystko do wiado-

mości, oczywiście z żywym zadowoleniem, polska opinia czeka bacznie na ciąg dalszy t. j. na przejście od zobowiązań i zapewnień do czynów.

Rząd Rzeczypospolitej teraz, jak zawsze, z pewnością nie zaniedba niczego, co będzie w jego mocy, aby doprowadzić możliwie najspieszniej do normalizacji i rozpodzenia stosunków polsko-gdańskich nie tylko w dziedzinie pięknych słów i deklaracji. Skuteczność naszej walki przeciw złej woli w Gdańsku, która, choć przycichła, jednak bezwątpienia nie uważa się za definitywnie pokonaną, — zależy będzie w wielkiej mierze od stanowiska gdańskiego przedstawiciela Ligi Narodów. Zadanie arbitra, spoczywające na barkach tego dygnitarza, nie jest oczywiście łatwe, nawet przy najlepszych z jego strony chęciach. Senat gdański od początku istnienia wolnego miasta starał się zawsze o możliwie najgruntowniejsze skomplikowanie i zabagnienie wszystkich materiałów w najprzeróżniejszych, pod byle pretekstem wytaczanych sporach. Ostatnio osiągnięto rekordowe mistrzostwo w dyalektyczno - jurydycznym piśmiectwie i wiemy dobrze, jak na tem tle senat p. Ziehma potrafił omotać, oraz wykorzystać

na rzecz antypolskiej akcji poprzedniego komisarza Ligi. Obecnie, po śmierci hr. Graviny, Liga Narodów po raz pierwszy wydelegowała do Gdańska przedstawiciela, który, przystępując do pełnienia trudnych obowiązków, rozporządza gruntowną znajomością spraw, o jakich ma głos zabierać. P. Rosting nie tylko bowiem pracował w sekretarjacie Ligi Narodów od początku istnienia genewskiej instytucji, lecz, po krótkim urzędowaniu w sekcji mniejszościowej, był stałym członkiem, a od dwóch lat szefem, tej sekcji komisji administracyjnej Ligi, która zajmuje się sprawami gdańskimi. W tym to charakterze p. Rosting przybył do Gdańska już w lecie b. r., aby, jeszcze za czasów urzędowania hr. Graviny, przyczynić się do złagodzenia niemal katastrofalnie zaognionych wówczas gdańsko-polskich stosunków. Spółób, w jaki z owej misji się wywiązał, pozwala żywić nadzieje, że rola jego i praca będzie nadal wysoce ceną i owocną, o ile oczywiście Rada Ligi Narodów podczas najbliższej swej sesji zatwierdzi go na stanowisku, które narazie powierzyła mu w charakterze prowizorycznym.

Jak dużo jeszcze pozostaje do zrobienia, przedewszystkiem ze

strony Ligi Narodów i jej przedstawicieli, aby gdańsko-polskie stosunki mogły wreszcie wyjść z manowców ciągłych kryzysów i sporów na drogi normalnego współżycia, — o tem świadczy choćby najnowsze, w końcu września powzięte, orzeczenie ligowej komisji rzeczoznawców w sprawie gdańskich skarg na rzekomą konkurencję Gdyni i na urojone niewyzyskiwanie przez Polskę portu gdańskiego. Orzeczenie to, hołdując rozpaczliwej metodzie salomonowych wyroków, stara się udzielić różnych satysfakcji niewytrzymującym elementarnej krytyki żalom i żądaniom gdańskiego senatu, sformułowanym zresztą w okresie największego naprężenia gdańsko-polskich stosunków, jeszcze w roku 1930. Znajduje się tam więc między innymi polece-

nie stosowania jednakowych opłat portowych w Gdyni i w Gdańsku, a w razie gdyby porozumienie w tym względzie nie dało się osiągnąć, to gdańska rada portu ma prawo obniżyć swe opłaty portowe do poziomu opłat gdyńskich, a Polska winna jej wynagrodzić odpowiednią kwotą poniesione z tego tytułu „straty”. Na korzyść ligowego komitetu rzeczoznawców trzeba stwierdzić wszakże, iż sam on najwidoczniej rozumie doskonale całą — niestety inaczej wyrazić się trudno — niedorzeczność tego i temu podobnych zaleceń, skoro w konkluzji radzi obu stronom, aby najlepiej w owej sprawie gdańsko-gdyńskiej i w związanych z nią kwestjach same ze sobą doszły do porozumienia. Na tem istotnie trzeba było nie tylko skończyć, lecz i od

togo zacząć, uwalniając się od trudu zapisania 64 stron „orzeczenia” gmatwaną, której jedynym praktycznym rezultatem może być dostarczenie nowych pretekstów do opóźniania i utrudniania normalizacji gdańsko-polskich stosunków.

Najwyższy czas, aby Liga Narodów, jej komitety i jej przedstawiciele zrozumieli wreszcie, że w sprawie gdańskiej niema żadnych dwóch stron walczących: Polski i Gdańska, którym trzeba udzielać pół-na-pół satysfakcji, lecz jest tylko przeciw zabójczej, przedewszystkiem dla Gdańska, złej woli napływowych czynników akcja Polski w obronie traktatów i samych gdańskich interesów, — akcja której właśnie Liga Narodów obowiązana jest udzielać możliwie najenergetyczniejszego poparcia.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl 

„OSTHILFEPOLITIK“ A INTERESY PORTU GDAŃSKIEGO

Obrona interesów Gdańska, oderwanego od niemieckiej macierzy, Gdańska, zagrożonego w podstawach swego gospodarczego bytu przez powstanie portu gdyńskiego oraz celowo pomijanego przez Polskę, która dąży do gospodarczej ruiny tego ważnego bastionu ducha germańskiego nad brzegami Bałtyku — to jedno z najbardziej emocjonujących i bojowych haseł sztandarowych powojennych Niemiec. — Popularyzowanie tak ujętej rzeczywistości jest zresztą wykorzystywane przez Niemców nie tylko dla celów wewnętrzno-politycznych, nie tylko dla zwiększania i podsycania wrzęg dla Polski nastrojów pewnej części ludności Gdańska, lecz jest także ważnym atutem i argumentem w rękach propagandy niemieckiej w kierunku urabiania opinii międzynarodowej, co do konieczności zmian terytorjalnych w tej części Europy.

Wychodząc z subiektywnych przekonań i opierając się na przesłankach natury emocjonalnej, takie ujmowanie i przedstawianie spraw gdańskich Niemcy traktują za usprawiedliwione i niepodlegające dyskusji. Sprawa przedstawia się jednak odmiennie, nawet dla samych Niemców, w wypadkach, kiedy poczynają oni operować konkretnymi faktami i liczbami oraz liczyć się z stniejącymi warunkami rzeczywistości. W tych wypadkach powstaje zresztą również wątpliwość, czy Niemcom tak istotnie chodzi o obronę interesów Gdańska, czy w razie kolizji interesów własnych i interesów wolnego miasta, które w latach przedwojennych w polityce gospodarczej Niemiec były systematycznie podporządkowywane potrzebom portów sąsiednich, a przede wszystkim — Szczecina i Królewca, Niemcy dzisiaj byłyby skłonne do złożenia pewnych realnych ofiar.

Ciekawy materiał pod tym względem daje nam artykuł dr. Rückerta z Berlina, noszący tytuł „Stettin und die Ostseehafenpolitik“, a ogłoszony w hamburskim czasopiśmie Hansa z dnia 24 września r. b.

W artykule tym dr. Rückert stwierdza znaczne zmniejszenie się w latach ostatnich obszaru ciążenia portu szczecińskiego, wywołane nie tylko zmianami

granic politycznych dawnych Niemiec i wojną celną z Polską, lecz przede wszystkim polityką gospodarczą rządu polskiego, zmierzającą celowo do uprzywilejowania Gdańska, a następnie, w miarę rozbudowy — nowego portu Gdyni.

Najbardziej wyraźnym przykładem ujemnego wpływu tej polityki jest zdaniem autora artykułu, gwałtowny spadek przywozu przez port szczeciński surowców przeznaczonych, dla przemysłu hutniczego górnośląskiego okręgu przemysłowego oraz Czechosłowacji. — W roku 1913 zostało wwiezionych przez Szczecin — 1.746.000 ton rudy i żużli, co stanowiło 41% ogólnej liczby przywozu portu szczecińskiego. Import ten w r. 1929 spadł do liczby 938.000 ton w roku zaś 1931 — 628.000 ton, t. zn. o 46 i 64% w porównaniu z rokiem 1913. Ze spadek liczb tego importu należy przypisać tylko częściowo zmniejszeniu się produkcji odnośnych obszarów, to, zdaniem dr. Rückerta, wykazują wyraźnie liczby Gdańska i Gdyni. W roku 1913 wwieziono przez Gdańsk tylko 203.000 ton. — W r. 1929 przywóz przez ten port wzrósł do 700.000 ton, czyli w liczbach okrągłych był tylko o 200.000 ton mniejszy, niż przez Szczecin; Gdynia w tym samym roku wwiezła już 18.100 ton. — W roku 1931 Szczecin wykazał dalszy znaczny spadek, podczas gdy obrót Gdańska wynosił 400.800 ton, a w Gdyni import rudy podniósł się nawet o dalsze 3.500 ton. A więc, pisze dr. Rückert, podczas gdy w r. 1913 Szczecin posiadał w imporcie rudy przewagę, niedającą się niemal porównać, to dzisiaj obrót tym artykułem przez port szczeciński jest jeszcze tylko o 48% większy, niż przez Gdańsk i Gdynię.

Port szczeciński nie wchodzi również prawie zupełnie w rachubę, jako port dla przeładunku węgla z zagłębia górnośląskiego, chociaż, zdaniem dr. Rückerta, naturalną drogą dla eksportu tego surowca do krajów skandynawskich jest nie bezpośrednie połączenie kolejowe z Gdynią i Gdańskiem, lecz łamana wodno-kolejowa komunikacja Odrą przez Szczecin. Liczbowo sytuacja przedstawia się w sposób następu-

jący: w roku 1931 Szczecin przeładował w eksporcie tylko 201.000 ton węgla, podczas gdy przez Gdańsk wywieziono w tym samym roku 5.796.000 ton, przez Gdynię zaś 4.167.000 ton. Również całkowicie prawie ustał przywóz złomu przez Szczecin, koncentrując się ostatnio w Gdyni.

W wyniku prowadzonej przez rząd polski polityki gospodarczej także przywóz solonych śledzi przez Szczecin w roku 1931 wynosił zaledwie 50% przywozu z ostatnich lat przedwojennych. Przeciwnie Gdańsk, którego import śledzi przed wojną był o 63% niższy od importu przez Szczecin, przewyższył w r. 1931 ten ostatni port o 4.000 ton; Gdynia po raz pierwszy wykazuje większy przywóz śledzi (1.503 tony) dopiero w r. 1931. Także spadek importu nawozów sztucznych Dr. Rückert przypisuje wzrastającej konkurencji Gdańska i Gdyni. Straty Szczecina w obrocie tym masowym towarem w r. 1931 w zestawieniu z rokiem 1913 wyniosły więcej niż 50%.

A teraz, jak przedstawia się sumaryczny bilans zaszłych w ciągu ostatnich kilkunastu lat zmian. — Ogólny przywóz przez port szczeciński wykazuje w r. 1931 w porównaniu z rokiem 1913 zmniejszenie się z 4.256.000 ton do 2.275.000 ton, a zatem prawie o połowę; eksport w obu tych latach wynosił 1.991.000 ton i 1.488.000 ton a więc podczas, gdy w r. 1913 ogólny obrót towarowy Szczecina wynosił 6.246.000 ton, to w roku 1931 spadł on do 3.763.000 ton. Przeciwnie obrót towarowy Gdańska wzrósł z 2.254.000 ton w r. 1913 do 8.330.000 ton w r. 1931 a Gdynia która już w r. 1928 przeładowała 1.914.000 ton, wykazała w r. 1931 obrót w wysokości 5.301.000 ton czyli przewyższyła obroty Szczecina.

Oczywiście stwierdzony w ten sposób stan rzeczy nie odpowiada zasadniczej tezie niemieckiej w sprawie gospodarczego upadku Gdańska. Trudno jest również zaprzeczyć, że polityka polska w sposób zdecydowany przyczynia się do rozwoju portu gdańskiego. Tak samo, z niemieckiego punktu widzenia, niemiłym jest w ostatecznych konkluzjach przeciwstawianie interesów Gdańska interesom portów niemieckich, a w szcze-

PAMIĘCI ŁODZI PODWODNEJ-PROMETEUSZ



Usnął snem spokojnym zmęczony manometr —
łódź jest przykryta pierzyną 10 atmosfer;
w łajucie czeka siedm granatowych wspomnień
na wieść, co milczeniem odpowie: pozostać!

Podporucznik myśl jakąś rzeźbi najpokorniej;
dźwiga łódź do góry na stalowych dokach —
a serce w nim łączone tak, jak „drukarz kornik”,
tak, jak małeńki, nieśmiały, dziecięcy niepokój.

I wie, że już jutro, kiedy przyjdzie nurek
i będzie pułk młotkiem tak, jak egzekutor,
poniesie go wieść milcząca na linie do góry, —
wieść, co umarła w stalowej kabinie zakuta.

Ojczyznę postawi na baczność krótki i twardy telegram —
ludzkłość pochyli głowę na moment od dzieła;

zgodnie wojenne bandery po masztach pobiegą —
z żalobną wieścią — od góry do dołu na przelaj. —

— Lecz dzisiaj jeszcze można nas żywych z łodzi wycofać!

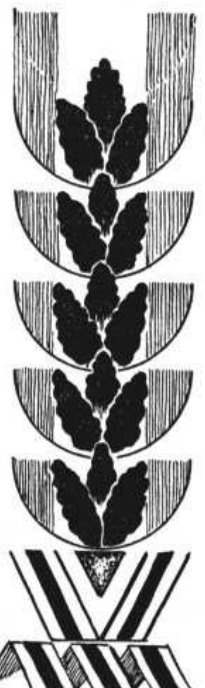
— Można? Niech bosman okna otworzy na przestrzał!

niechaj burza przewietrzy przekłety sarkofag —

Rozkasz chłopcy! — mnie duszno — mnie tu brak powietrza!!!

WŁADYSŁAW JAN TURZAŃSKI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



gółności deklarowanie, że Niemcy, które tak chętnie i niejako z obowiązku występują w roli obrońcy „uciśnionego” Gdańska, prowadzą i gotowe są jeszcze bardziej zaostrzyć walkę przeciwko temu portowi w imię obrony interesów własnych portów.

Dr. Rückert znajduje jednak wyjście z tej kłopotliwej sytuacji; stwierdza on mianowicie, że przytoczone liczby wykazują również, iż w miarę postępowania rozbudowy Gdyni, nietylę Gdańsk, co właśnie ten nowy narodowy port polski, który poza przeładunkiem węgla wykazuje już dziś znaczny ob-

rót wysokowartościowymi towarami, stanie się konkurentem, przeciwko któremu Szczecin, jako największy pruski port, zmuszony będzie bronić swego znaczenia na morzu”. — Stąd dalszy wniosek — „Dlatego walka konkurencyjna Szczecin-Gdynia jest zarazem areną współzawodnictwa o znaczenie Niemiec i Polski w żegludze na Bałtyku.”

Eliminując w ten sposób Gdańsk z dalszych rozważań i wysuwając konieczność obrony zagrożonych interesów Szczecina wobec Gdyni, dr. Rückert konkluduje że może to być osiągnięte tylko wówczas, „jeżeli port nad Odrą,

w swojej walce z polską polityką bałtycką, zostanie poparty wszystkimi środkami, przede wszystkim zaś środkami natury komunikacyjnej. „Byłby to jednocześnie jeden z celów praktycznej Ostfliepolitik” — kończy autor swe wywody.

W ten sposób dr. Rückert zaleca podjęcie jak najostrzejszej walki przeciwko polityce bałtyckiej Polski, która dotychczas jak to sam musiał stwierdzić, przyniosła niezaprzeczone korzyści Gdańskowi.

Dr. St. Zb. SZYSZKOWSKI.

PODRÓŻ „WILJI”

Dorocznym zwyczajem wyruszyła z Gdyni „Wilja” na letnie pływanie, mając na pokładzie średni rocznik morski i młodszy rocznik techniczny Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej — przyszłych oficerów naszej „armaty wodnej”, którą oby jaknajrychlej rozbudowano do rozmiarów suwerennemu i wielkiemu państwu odpowiednich, a w naszych warunkach poprostu koniecznych. Niedawna wizyta eskadry niemieckiej w Gdańsku z pewnością nie nastąpiłaby, gdyby w Gdyni, zamiast kilku torpedowców i łodzi podwodnych, stała silna flota wojenna, ten potężny atut polityki międzynarodowej.

Podróż, utartym szlakiem, wiodła do Cherbourg. Przy przejściu kanału Kilońskiego załoga „Wilji” mogła zaobserwować niezwykle ożywienie, panujące w niemieckim „cywilnym lotnictwie morskim”. Spotkano także krążownik „Königs-

berg”, pod flagą wice-admirała dowodzącego flotą Rzeszy i angielską kanonierką „Harebell”. Z okrętami temi wymieniono w myśl kurtuazji morskiej, przepisowe honory.

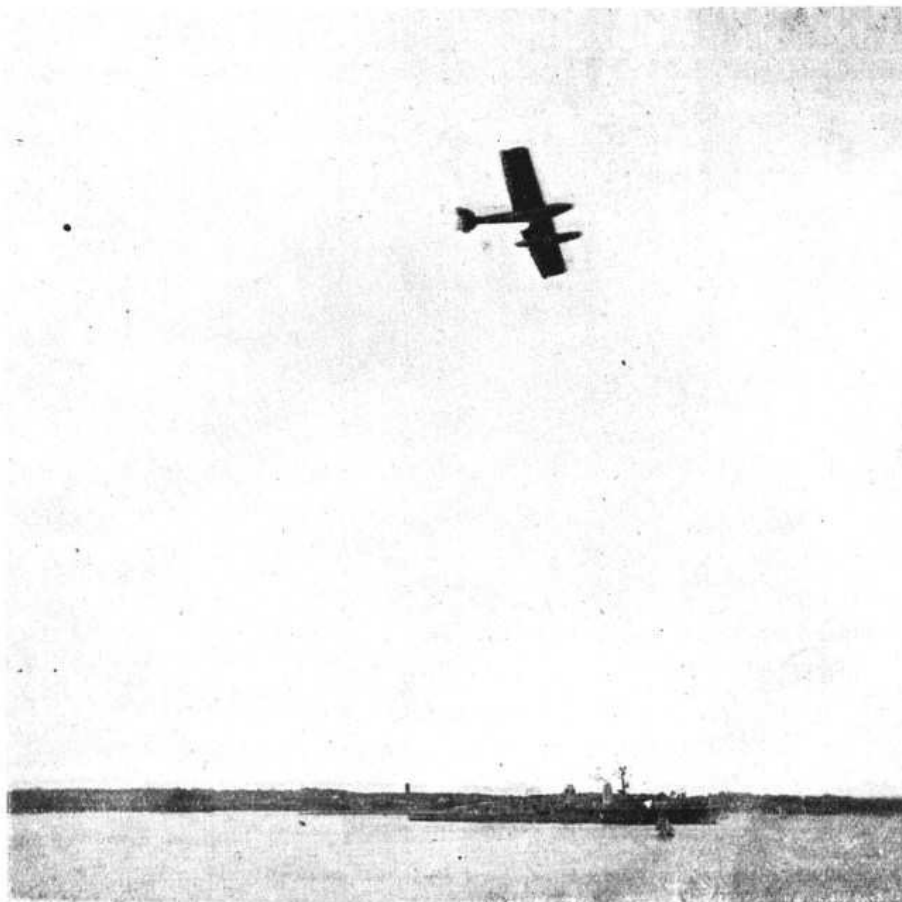
W Cherbourg francuskie władze



Stary historyczny fort w Saint-Malo

morskie, z wielkim przyjacielem Polski wice-admirałem Le D'O — prefektem morskim, na czele powitały naszych marynarzy bardzo serdecznie. Po złożeniu wizyty przez komendanta Szkoły kdr. por. Korytowskiego i dowódcę „Wilji” kdr. por. Mohuczego wice-admirałowi Le D'O — ten ostatni rewizytował „Wilję”, podkreślając swoją sympatię dla Polaków i szczery podziw dla ich poczyniń na morzu. Należy zaznaczyć, że admirał Le D'O już od dawna współpracował na polu zbliżenia francusko-polskiego i jest najstarszym w prowincji komandorem orderu „Polonia Restituta”.

Jednego z dni następnych herbatka towarzyska zjednoczyła w salinach prefektury morskiej oficerów i podchorążych polskiej marynarki wojennej z francuskimi władzami morskimi, wojskowymi, cywilnymi, z ciałem konsularnym i z wyborem miejscowego towarzystwa. Tańczo-



Wbrew postanowieniom traktatu Wersalskiego Niemcy posiadają wojenne lotnictwo morskie. Krążownik „Königsberg” przeprowadza ćwiczenia z udziałem hydroplanów.

no ochoczo przez kilka godzin, przy niezwykle serdecznym nastroju.

Admirał Le D'O wniósł toast na cześć p. Prezydenta Rzeczypospolitej i Marszałka Piłsudskiego, podkreślając przytem braterskie stosunki, istniejące między obiema marynarkami, oraz takt i dzielność polskich marynarzy, którzy od kilku lat są ogólnie cenieni w Cherbourg. W odpowiedzi kdr. por. Korytowski podziękował za gościnne przyjęcie i wzniosł zdrowie marynarki francuskiej i jej najwyższego wodza-Prezydenta Republiki, p. Lebrun.

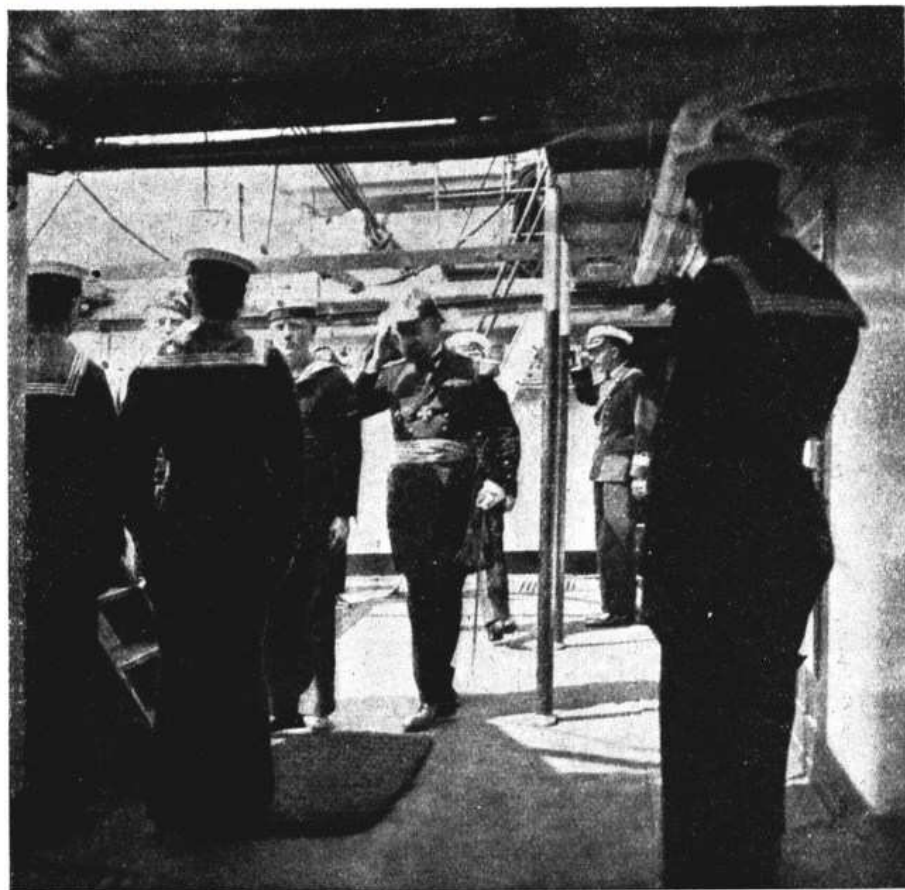
Poza tem, w chwilach wolnych od zajęć szkolnych i od służby, zorganizowano szereg wycieczek — bliższych i dalszych. Podehorążych czekała miła niespodzianka, udali się bowiem na dwa dni do Paryża, na zaproszenie francuskiego Ministerstwa Marynarki. Oficerowie w miarę możliwości zwiedzili przepiękny Mont Sain-Michel, starą twierdzę-opactwo, zawieszone nad wystającą z morza skałą, dalej ojczyznę Surcoufa i Chateaubrianda, stolicę naj-słynniejszych korsarzy świata — Saint-Malo, Brest — słynny arsenał morski, stocznie i warsztaty w Blainville, Lisieux-miejsce pochodzenia św. Teresy, oraz szereg miejscowości nadbrzeżnych, między

innymi Dielette z podwodną kopalnią rudy żelaznej, położoną o 50 metrów pod dnem morza.

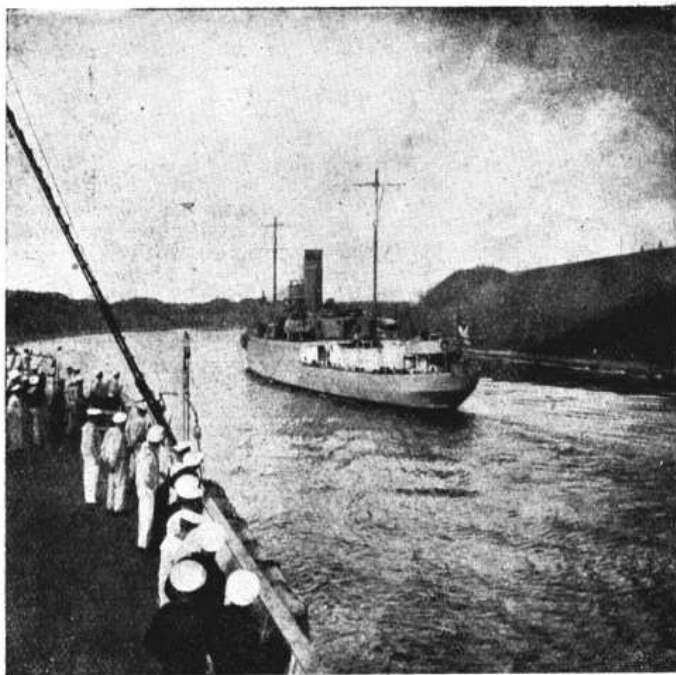
Nastrój, mimo dającej się odczuć propagandy niemieckiej, był wszędzie dla Polaków bardzo przychylny, a często przekraczał serdecznością granice zwykłej gościnności. Pożądane byłoby dla wspólnego poznania, aby i nasza publiczność cywilna (turyści) zjawiała się częściej w tamtych stronach. Normandia, zwana ogrodem Francji i Bretania, z jej malowniczym wybrzeżem i ludnością wybitnie celtycką, zasługują w znacznie większym stopniu na zwiedzenie, niż szereg ultra-modnych miejscowości, kąpielowych które wskutek napływu cudzoziemców zatraciły już zupełnie francuski charakter i stały się podobne do międzynarodowych karawanserałów. Szkoda, że przeciętni Polacy Polacy posuwają się zwykle utartymi ścieżkami, obawiając się wszystkiego co nowe i co obce. Dlatego też rzadko kiedy poznają kraj, po którym podróżują, nie zbliżają się zupełnie do jego mieszkańców i wynoszą często błędne pojęcia, nie mówiąc już o tem, że wyjeżdżając do miejscowości najdroższych, i silnie odwiedzanych przez Anglików czy Amerykanów, padają nieraz ofiarą wygórowanych cen i wyzysku hotelarskiego

J. G.

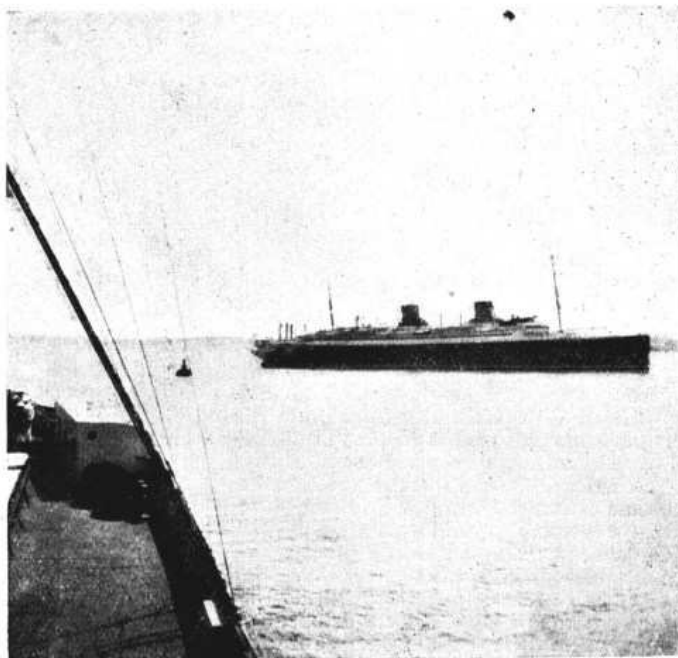
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



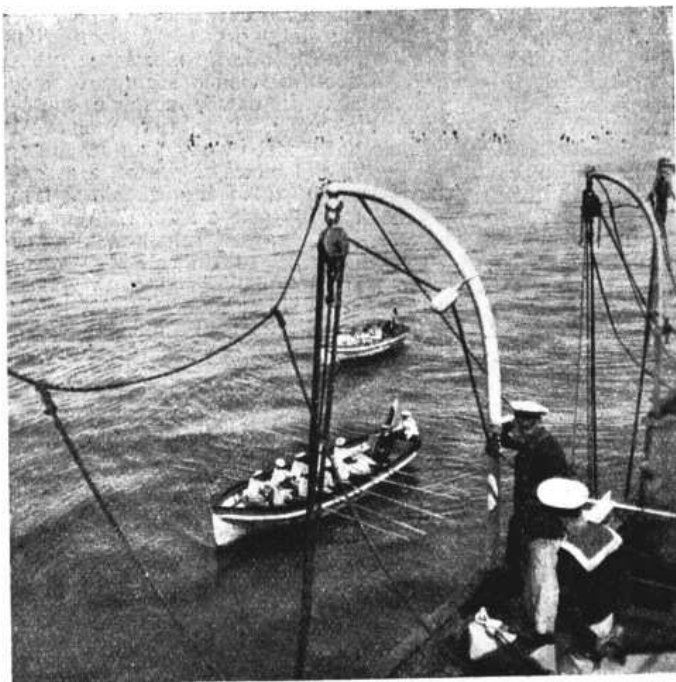
Wizyta admirała Le D'O na pokładzie „Wilgi”.



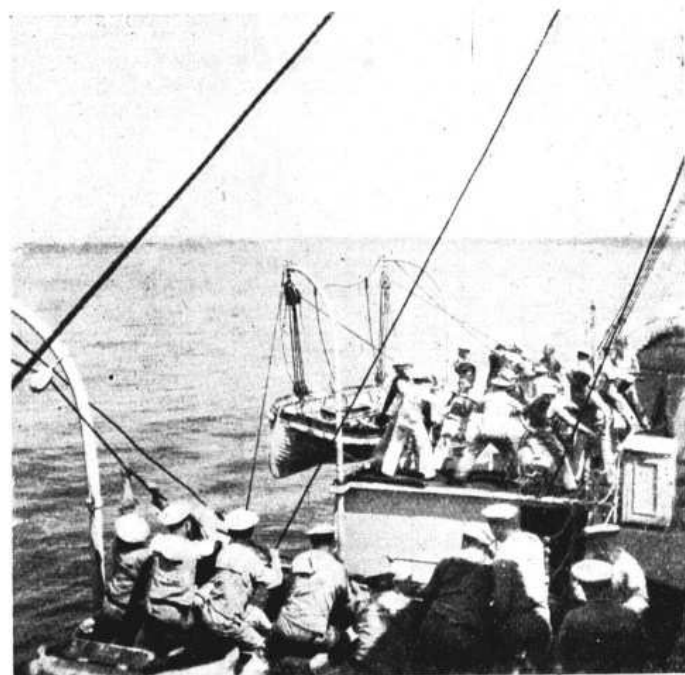
„Wilja” w kanale Kilońskim mija angielską kanonierkę „Harebelle”



„Columbus” salutuje „Wilję” na redzie w Cherbourg.



Ćwiczenia szalupowe podchorążych na „Wilji”.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl 

ZATONIĘCIE STATKU „NIEMEN”

W dniu 1 października r. b., na wodach Kattegatu, zatonął po zderzeniu się z fińskim żaglowcem, parowiec „Niemen” własność „Żegluga Polskiej” Sp. Akc.

Jakkolwiek statek zanurzył się w ciągu 8 minut, całej załodze w liczbie 32 osób udało się uratować.

Zderzenie nastąpiło nocą, podczas mgły i niepogody.

O przebiegu wypadku mówi w zwyciężonych słowach odpowiednia strona w Dzienniku Okrętowym statku „Niemen”, z której wyciąg poniżej podajemy:

WYCIĄG

z dziennika okrętowego s. s. „Niemen” podróż Leith-Gevle od dn. 28 9. do dn. 1. 10. 32.

Dn. 1 października, sobota, 1932.

Na morzu; widzialność ograniczona, drobny deszcz. Marynarz na dziobie. Godz. 0,30. Wiatr SW, siła 8—9. Pochmurno, deszcz, szkwały. Morze 7—8. Zmieniony kurs na K. K. 112° (—8°). Godz. 1,57. Log 58,5 Trawers O. L. Skagen Rev. KK. 142° (—8°). Częste szkwały z deszczem. Sygnały syreną, zmien-

ne biegi. Bar. 756, o. Godz. 2,50. Szkwał i silny deszcz. Maszyna „pół”. Godz. 3,06 Trzy rumby po lewej stronie pojawiło się nagle białe światło, które pozwoliło rozróżnić sylwetkę żagli, natychmiast dano ster prawo na burtę. Z ciemnego horyzontu szybko wyłoniła się sylwetka żaglowca bez świateł pozycyjnych, który uderzył o godz. 3,07 w środek bakburty*) okrętu, oślisnął się wzdłuż niej niszcząc mostek kapitański i wszystkie nadbudówki, i znik-

*) Lewa burta.

nał w ciemnościach nocy. Uderzenie było tak silne, że szczątkami lewego skrzydła mostku został zasypany i porażony kapitan, jak również 1-szy oficer, którego kabina została doszczętnie zdemolowana, i który wyskakując na pokład, pierwszy zauważył olbrzymią dziurę w śródokręciu poniżej pokładu głównego, o czym zameldował kapitanowi. Kapitan zarządził alarm „Wszyscy na pokład” i natychmiast skierował statek kursiem NW (do najbliższego lądu), dając maszynie „całą naprzód” i rozkazując: odpompowywać wody wszystkimi pompami, radio — nadawać „S.O.S.”, oficerowi wachtowemu — puszczać rakietę.

Godz. 3.10. Cała załoga zebrła się na śródokręciu, rozdano pasy ratunkowe i przygotowywano prawą, jedyną pozostałą szalupę ratunkową do spuszczenia na wodę. Okręt szybko się zanurzał i woda pokrywała już przednie ładownie. Wzywano pomocy przez radio i bez przerwy puszczano rakietę.

Godz. 3.13. Okręt przechylił się na prawą stronę i zanurzył się dziobem do połowy. Kapitan z mostku rozkazał wsiadać do szalupy. Grot-maszt spada o pół metra od szalupy.

Godz. 3.15. Szalupa odbija od szybko tonącego okrętu, którego nachylony na prawo komin zanurza się, uwydatniając przewrócenie się okrętu. Jeszcze raz wylania się ster i śruba przewróconego okrętu, tak blisko od szalupy, że zauważono lekkie obracanie się śrub. Okręt pograżył się na oczach wszystkich; naokoło pływa dużo ciemnych przedmiotów.

Kapitan miennie i liczbowo sprawdził obecność wszystkich i zarządził oddalenie się od pływających szczątków okrętu.

Wzywano pomocy pałac ognie czerwone, — jednak nadaremnie. Łamiąca się wysoka fala zalewała wciąż szalupę — wybierano wodę — puszczone dryfującą kotwicę i starano się utrzymać pod falą. Tak mijały godziny. Sztorm nie ustawał w swej sile. O świcie wysłano na maszcie prowizorycznie zrobiony sygnał „wzywam pomocy”.

Szalupa dryfowała w kierunku NE pod wybrzeża Szwecji. Kilka parowców mijalo nas w odległości od 1—3 mil, nie przychodząc jednak z pomocą, widocznie z powodu wysokiej fali, która wciąż przysłańiała szalupę. Sytuacja była ciężka, gdyż połowa ludzi w szalupie była tylko w nocnej bieliźnie i z powodu smagania sztormowego wiatru i fali była bliska wyczerpania. Około godz.



s/s „Niemen”.

9-ej w pobliżu znalazł się duży motorowiec, który nas zauważył i skręcił w naszą stronę. O godz. 9.40 motorowiec podszedł do nas podając liny, rzutki i sztorm-trapy, wylewając jednocześnie wzdłuż swojej burty oliwę*).

Na motorowcu zostaliśmy przyjęci bardzo życzliwie, otrzymując ubranie, jedzenie i doraźną pomoc dla rannych. Motorowiec „Kronprincessan Margareta” — Sztokholm odstawił nas na redę Göteborga, gdzie stał już na kotwicy czteromasztowy fiński bark „Lawhill” — Mariehamm, sprawca zatonięcia s. s. „Niemen”, z połamaną przednią stewą.

Z redy przewieziono nas holownikiem do portu, gdzie oczekiwał nas już konsul polski, który się nami zaopiekował. Kapitan natychmiast złożył odnośne raporty.

Około godz. 13-ej załoga została umieszczona w „Domu Marynarzy”, gdzie udzielono pierwszej pomocy lekarskiej zranionym członkom załogi (kpt. Rusiecki, st. oficer Starbala, st. marynarz Gorski, st. chłopiec Byrski, palacz Michniak, kucharz Wyrwa”).

Tyle dziennik okrętowy. A teraz spróbujmy odtworzyć sobie przebieg katastrofy, jak gdybyśmy znajdowali się na miejscu wypadku.

Trzecia godzina w nocy. Chłód, mgła, chwilami przeciągają szkwały z deszczem, wiatr o sile 8—9, morze ziałowa-

ne. Od paru godzin wyje z krótkimi przerwami syrena okrętowa.

Na mostku kapitan, oficer wachtowy i sternik. Na dziobie statku — marynarz „na oku”. Paru ludzi na pokładzie. Wszyscy wsłuchują się w sygnały mijanych statków, wypatrują świateł, lub sylwetek przechodzących okrętów, z których każdy teraz stanowi wzajemne dla siebie niebezpieczeństwo. Reszta wachty służbowej — w kotłowni i maszynach, połowa obsady statku — śpi. Za godzinę zmiana służby.

Gdzieś niedaleko z prawej burty powinna wkrótce zasygnalizować swą obecność wyspa Anholt. Wąsko tu, dużo płytkich miejsc, a w dodatku kamienie.

Czułość kapitana i załogi jest wzmożona.

Nagle, jak widmo, wynurza się z mgły olbrzymia masa żaglowca. Prawie jednocześnie pada komenda kapitana „ster prawo na burzę”. Statek zaczyna się obracać, jest już jednak zapóźno, by uniknąć zderzenia. Bukspryt żaglowca zmiata z pokładu „Nienna” wszystko, co napotka na swej drodze. Ofiara jego padają mostek kapitański, lewa szalupa ratunkowa, wanty głównego masztu. Kapitan i paru ludzi odnoszą rakałeczenia. Alarm „wszyscy na pokład”. Gorączkowo pracuje radio, wzywając pomocy. Pompy bezskutecznie starają się wyrzucić za burte wdzierającą się do kadłuba statku wodę. W ciągu kłku chwil sytuacja staje się niezwykle groźna. Na szczęście jedna szalupa okrętowa ocalała. Za chwilę zostanie spuszczone na wodę. I w tym momencie właśnie pada pozbawiony wawów główny maszt. Pół metra w prawo, a z szalupy zostałyby tylko drzazgi. Co w tym wypadku stałoby się z załogą? Wprawdzie każdy ma pas ratunkowy, który wytrzyma parę godzin, ale czy człowiek wytrzyma kilka godzin w zimnej wodzie?

Na szczęście szalupa z całą załogą odbiła. Półnagich, wyczerpanych chłodem i zmaganiem się z falą ludzi, wyratował z opresji szwedzki statek motorowy, „Kronprincessan Margareta”, idący do Ameryki Południowej.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu oraz „Żegluga Polska” z okazji uratowania naszych marynarzy przesłali właścicielowi, Axel Johnsonowi ze Sztokholmu, i załodze statku „Kronprincessan Margareta” podziękowania, a także pieniężne nagrody dla czujnej załogi szwedzkiego motorowca.

S. K.

*) Celem złagodzenia grzebieńi fal.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



„ŁUCJA-MĄŁGORZATA”, STATEK WYPRAWY ROGOZIŃSKIEGO DO KAMERUNU

Dnia 13 grudnia 1882 wyruszyła wyprawa Stefana Rogozińskiego z Hawru do kameruńskich brzegów Afryki na „Łucji-Mąłgorzacie”, którą już w początku marca tegoż roku nabył Rogoziński w Hawrze od właścicieli francuskich. Równe dziewięć miesięcy upłynęło od daty nabycia statku do chwili wyruszenia na morze, a zgórą drugie tyle od chwili, gdy Rogoziński postanowił urządzenie wyprawy.

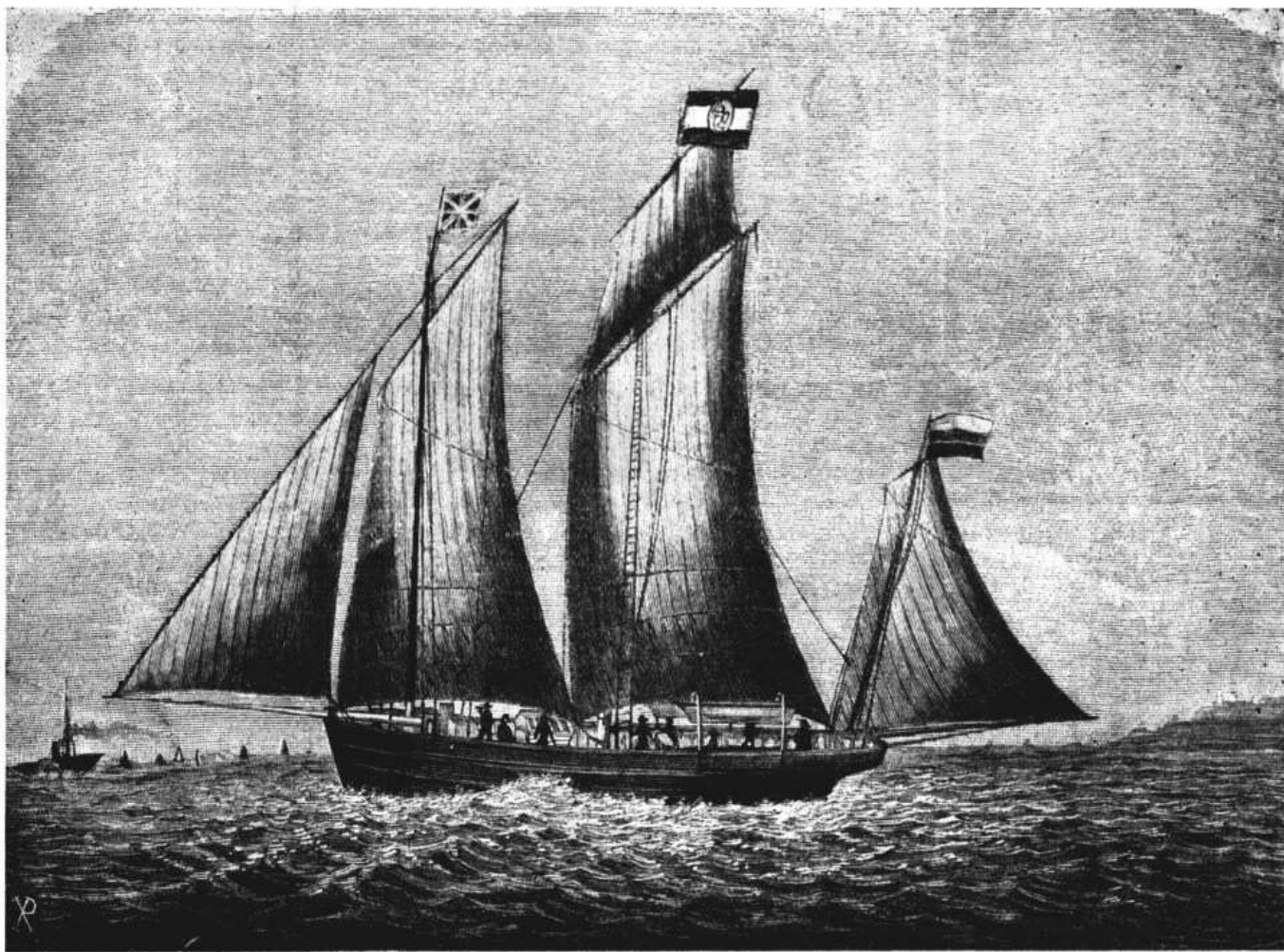
„Łucja - Mąłgorzata” była stu-

tonowym statkiem żaglowym długości 20 metrów. Nie przeznaczona dla celów, do jakich potrzebna była Rogozińskiemu, musiała wpięrow być odpowiednio przebudowana, niezwłocznie też zabrał się Rogoziński do przeprowadzenia odpowiednich adaptacji. Przednią część oddzielił dla majtków; następną zajął salon dla członków ekspedycji, za nim urządzono magazyn rekwizytów wyprawy i przedmiotów zamiany, wreszcie w dalszej części ku rufie

kajutę swoją i kapitana okrętu; ostatnią część pod rufą zajął magazyn prowiantowy.

„Łucja - Mąłgorzata” posiadała trzy bretońskie maszty, które otrzymały większe, niż zwykle, żagle, a obszerna markiza, „tent”, rozciągająca się nad całym pokładem wskazywała, że teraz już statek przeznaczony jest dla stref tropikalnych.

Kajutę zbiorową tworzył po-
dłużny salonik z światłem gór-
nem; w pośrodku stał stół otoczony



„Łucja-Małgorzata”, statek ekspedycji kameruńskiej Stefana Rogozińskiego.

ny krzesłami; wzdłuż ścian burtowych znajdowały się łóżka, w głębi wisiała wielka mapa Afryki z trasą ekspedycji, z obu stron mapy półki z biblioteczką wyprawy, składającej się z około 400 tomów, w części beletrystyki, głównie jednak dzieł naukowych, geograficznych i podróżniczych.

Przy wejściu do kajuty znajdowały się drugie drzwi, prowadzące do magazynu z szelnie pokładanymi skrzyniami i beczkami, zawierającymi przedmioty zamiany i podarki dla murzynów. Jakiego to rodzaju były towary, na to daje nam odpowiedź Rogoziński, podając następujący rachunek

Materje w deseń, kameruńskie	
45000 metrów	16500 fr.
Madras (chustki) żółte i czerwone	1000 „
Czapki czerwone włóczkowe, spodnie niebieskie i także koszule	2000 „
Dwieście fuzyj skałkowych*)	1400 „
Pięć baryłek prochu	1000 „
Perły i medaljony (gatunki kameruńskie)	400 „
Mydła	100 „
Pomady i perfumy	400 „

*) Wędrowiec, 1882, T. I. Nr. 1005, p. 216.

Drut mosiężny do bransolet i naszyjników, dzwonki	2000 fr.
Lusterka i pudełka z tektury	100 „
Gin	500 „
Spirytus 1000 litrów i cukier	830 „
Noże, łańcuszki i gwoździe	200 „
Liście tytoniu	1100 „
Sól	200 „

Razem 27.780 fr.

Suma ta w towarach przedstawiała na gruncie afrykańskim wartość 125.000 fr. przeznaczonych na opłacenie praw, przywilejów etc.

Na pokładzie znajdował się oddział dla majstrów, kuchnia i galjon. Za nią, w kierunku rufy za średnim masztem, była część pokładu, gdzie podczas pięknej pogody pasażerowie zasiadali do obiadu na wolnym powietrzu; tu schodziło się wreszcie do kabiny nawigacyjnej, gdzie poustawiane były instrumenty nawigacyjne i rozłożone mapy morskie. Nad stołem nawigacyjnym znajdowała się apteczka okrętowa i ekspedycyjna, wreszcie repozytorja z chronometrami okrętowymi. Z prawej zaś i lewej strony były kajuty Rogozińskiego, jako naczelnika ekspedycji i kapitana

Boutes. Nad sterem leżały zapasy okrętowe — prowiant.

Dwie czterowiosłowe łodzie „Warszawianka” i „Syrena” uzupełniały martwy, a Janikowski-go wielki pies „Dolar” i trzy w magazynie polujące koty — żywy inwentarz ekspedycji.

W śliczny, jasny słoneczny dzień 13 grudnia 1882 r. statek podniósł kotwicę, wypłynął z portu i na komendę „pod sztandar” przy trzech strzałach salutowych podniosła się flaga Warszawy, syrena, na głównym maszcie „Łucji-Małgorzaty”. Ale niedługo trwała pogoda, wnet burza powstała i przez trzy dni miotany wiatrami, 16 grudnia statek schronić się musiał do portu Falmouth, skąd 20 grudnia wypłynął na pełny ocean. Nie dane było jednak „Łucji-Małgorzacie” spokojnie dotrzeć do brzegów afrykańskich: coraz to gwałtowniejsze burze — bukszpryt złamał się, chronometry stanęły — i dopiero w 35 dni od opuszczenia Hawru zawiąnęła ekspedycja do portu Funchal na Maderze, oczekiwana tam i serdecznie witana przez ofiarnego

podróżnika Benedykta hr. Tyszkiewicza, osiadłego wraz z rodziną i służbą na Maderze.

Opuściwszy Maderę i wstąpiwszy w strefę passatów „Łucja-Małgorzata” bystro posuwała się naprzód, zatrzymując się nieco dłużej u wysp Kanaryjskich i Zielonego Przylądka, aż wreszcie, ominąwszy Senegal, rzuciła kotwicę przy brzegach Liberji dnia 18 marca. Burze miotły w tej podróży małym stateczkiem i o mało ocean nie pochłoniął zuchwalej garstki.

Pobyt w Liberji, a dalej na wybrzeżu Assini i koło Elminy dał ekspedycji możność zdobycia szeregu wiadomości etnograficznych a opis ich, pióra Rogozińskiego, ogłoszony w „Petermanns Mitteilungen”, rzucił właściwe światło na to, czym będą prace naszej garstki zapalonych badaczy kameruńskich.

W Monrowii, stolicy republiki Liberyjskiej, przyjęli naszych podróżników prezydent państwa sir A. J. Russel i jego sekretarz Gibson. Listy polecające od ministra francuskiego Leona Saya i od Savornana de Brazzy otwierały Rogozińskiemu wszędzie gościnne podwoje. Wolny kraik murzyński zachwylił naszych młodych marzycieli, a buina wegetacja olśniła ich pomimo, że świeżo jeszcze pamiętali Maderę i Teneryfę a Rogoziński ponadto widział już kiedyś Indie Wschodnie. Puścił się Rogoziński rzeką św. Pawła, aż do miasta

też nazwy, oglądał z ciekawością brzegi rzeki, żyzne farmy murzyńskie, uprawiane pługiem parowym, parowe cukrownie, bogatą faunę, zwłaszcza ornitologiczną, zwiedził kilka szkółek, widział murzynów czytających i prenumerujących gazety europejskie, słowem oczarowało go to ognisko kultury, któremu, jak twierdził, niedostawało tylko gwarancji politycznej, żeby się potężnie i szybko rozrosło.

Dnia 1 kwietnia rzuciła „Łucja-Małgorzata” kotwicę u wybrzeża Assini, które do r. 1871 było kolonią francuską, skąd później jednak garnizon wycofano a wyprawa polska zastała tam już tylko trzy faktorie: dwie angielskie i jedną francuską, oraz plantacje kawy nad jeziorem Age.

Z kilku Francuzami z miejscowej faktorii udał się Rogoziński po rzece Assini i Krindzabo do miasta Krindzabo, liczącego wówczas około 2.500 mieszkańców, gdzie rezydował najpotężniejszy w tej okolicy monarcha Amafitu, starzec stułetni, i był przezeń ugoszczony podarunkami, zabawą uroczystą i t. p., sam zaś darował królowi dwa kobierce, 40 butelek anyżówki i pewną ilość drobnotek bez większej wartości.

Chciał Rogoziński zwiedzić rzekę Krindzabo aż do katarakt, ale towarzysze jego pochorowali się, musiał więc wrócić na brzeg. Również nie powiódł się mu, po wylądowaniu w Elminie, zamiar wycieczki do Kumassie, stolicy

Aszantów. Właśnie w tym czasie Aszantowie zdebronizowali swego króla Mensę, wrzwały więc niesnaski i walki zarówno w kraju jak na okrainach kolonii angielskich i sir Dudley, wielkorządca, odradził podróżnikom, żeby się w głąb nie zapuszczali.

Dnia 16 kwietnia 1883 r. „Łucja-Małgorzata” rzuciła kotwicę w przystani Sta Isabel, na wyspie Fernando-Po i odtąd się liczy właściwa wyprawa Rogozińskiego do Afryki, gdyż tu właśnie, wprost owej wysepki, leży wybrzeże kameruńskie, o którym młody marynarz pomyślał pierwszy raz w Atenach i do którego przez lat kilka tęsknił gorąco.

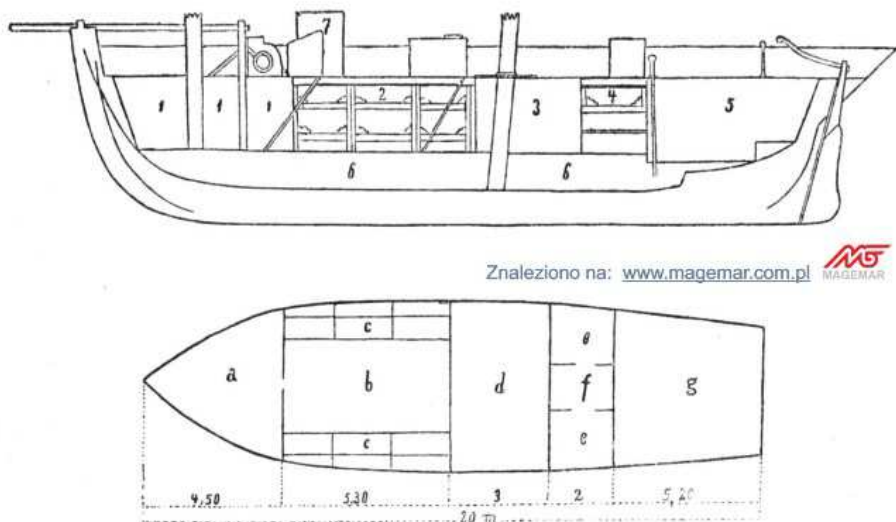
Odtąd możemy dalsze kroki naszego podróżnika śledzić na mapie, którą opublikowała Akademia Umiejętności w Krakowie.

W kilka dni później, po rozejrzeniu się w okolicach Sta Isabel, dnia 21 kwietnia Rogoziński i Tomczek puścili się na czterowiosłowej łodzi „Warszawiance” w ryzykowną podróż na pełne morze na zrekognoskowanie odległego o 24 mile morskie od Sta Isabel przeciwnego lądu gór kameruńskich, aby, zakupwszy na wyspie Mondoleh od kacyka Akamy odpowiednie teryny, dnia 23. IV. 1883 r. wyznaczyć miejsce na zbudowanie stacji.

Otrzymałszy od agenta kompanii niemieckiej Woermanna, posiadającej na rzece Kameruńskiej faktorię, propozycję nabycia „Łucji-Małgorzaty”, Rogoziński przyjął ją, aby złożyć w magazynach faktorii majątek ekspedycji do chwili zbudowania stacji na Mondoleh. Dnia 7 maja spisał kontrakt, załogę zwieziono ze statku dla odesłania jej do Europy, a żwawa „Łucja-Małgorzata”, dowodzący ekspedycję do celu podróży t. j. do brzegów kameruńskich, otrzymała nową załogę z tubylców i — syrena Warszawy przestała powiewać nad jej mastsami. Jeszcze raz ujrzał ją Rogoziński, gdy w kilka dni później przybiła do lądu w zatoce Ambos naprzeciw osady Viktorji, gdzie następnego już dnia z rozpaczą przyglądać się musiał, jak ją, rozbitą w czasie gwałtownej burzy, powoli pochłaniały fale wzburzonego morza w dniu 20. V. 1883 r.

Przepadła wysłużona łupina, ale odważni podróżnicy teraz dopiero rozpoczęli pracę właściwą i prowadzili ją niezmordowanie a pożytecznie lat kilka.

STANISŁAW ZIELIŃSKI.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Rysunek górny. Przekrój pionowy „Łucji-Małgorzaty” — 1) pomieszczenie dla załogi, 2) salon z łóżkami dla członków ekspedycji, 3) magazyn z towarami do zamiany, 4) kajuta Rogozińskiego, 5) magazyn prowiantowy, 6) balast, 7) kuchnia.

Rysunek dolny. Przekrój poziomy statku. a) pomieszczenie dla załogi, b) salon członków ekspedycji, c) łóżka, d) magazyn z towarami do zamiany, e) kajuty Rogozińskiego i kapitana żaglowca, f) mesa oficerską, g) magazyn prowiantowy.

W roku 1928 z inicjatywy kilku zapalonych jachtmenów, Polaków, zamieszkających w Gdańsku, powstał pierwszy na morzu polski Yacht-Klub. Nadano mu nazwę Klubu Morskiego, bowiem miał on wyraźne i zdecydowane zakreszone plany: być placówką morską, jednoczyć ludzi, pragnących stałego rzeczywistego kontaktu z morzem, wyprowadzać młodzież polską na morze.

Klub Morski był więc pierwszą placówką, która w zorganizowanym trybie uruchomiła życie i pracę żeglarską na morzu. Były wprowadzone już przedtem odosobnione wyprawy jachtami morskimi, organizowane przez ludzi, miłujących sport żaglowy. Nie było jednak zorganizowanej, zachowującej ciągłość pracy, nie było też jakiegos ośrodka, — jakiegos „przytuliska”, umożliwiającego gromadzenie się sympatyków morza i miłośników prawdziwie królewskiego sportu żeglarskiego.

Klub Morski w Gdańsku tę lukę wypełnił. Stworzono kursy żeglarskie, na których młodzież akademicka i harcerska zdobywała pierwsze wiadomości teoretyczne z dziedziny żeglarstwa, budownictwa statków żaglowych, lekcji, meteorologii i t. p. Nabyto pierwszy jacht, który ochrzczono imieniem „Olga”, na pamiętkę wybitnie serdecznej i skutecznej pomocy ze strony pani Olgi Strasburgerowej, małżonki b. Komisarza Generalnego R. P. w Gdańsku, okazanej przy wyszukiwaniu środków na zakup jachtu.

Potem, gdy Dyrektor Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i P. W. w Warszawie, przekonał się o pożytecznej pracy Klubu Morskiego, uzyskano od tej instytucji dwa jachty „Pirat” i „Kaper”. Szkolenie młodzieży gdańskiej teoretyczne w zimie i letnie żeglarskie szkolenie praktyczne, wyrażając się w ciągłym pływaniu na jachtach Klubu Morskiego, dało już w niedługim czasie doskonale wyniki.

Rok sprawozdawczy 1930 przyniósł już liczbę około 80 przeszkolonych młodych ludzi.

Od tego czasu datuje się coraz żywszy rozwój Klubu Morskiego. Nie szczędzi on wysiłków, zmierzających ku wybudowaniu własnej przystani klubowej. Dotąd bowiem jachty Klubu Morskiego tułały się po porcie gdańskim, korzystając raz z uprzejmości komandora pilotów, p. Ziolkowskiego, udzielającego jachtom gościnny w swej służbowej przystani, to znów wykorzystywały

możność postoju na obszarach Stoczni Gdańskiej. Krok za krokiem uzyskiwało się jakieś zdobycze. A nie łatwo one przychodziły. Jeżeli wogóle nie jest łatwe robić coś z niczego, — nie mając do dyspozycji większych zasobów pieniężnych, — to w szczególności w Gdańsku tworzenie i utrzymywanie placówek polskich jest rzeczą bardziej, niż ciężką.

Jednak życie Klubu Morskiego nie zatrzymało się ani na chwilę na martwym punkcie. Stale szło naprzód, — stale zdobywało coś nowego, co wzmacniało i utrwalało egzystencję klubu.

W sezonie letnim r. ub. posiadał Klub Morski już skrawek swego wybrzeża i część basenu drzewnego w Kanale Portowym. Był więc już własny port. Nie było jeszcze ani, zabudowania, ani ogrodzenia terenu, przyznanego Klubowi przez Radę Portu. Był tylko „kącik” w basenie. Stawały tam jednak jachty, a żeglarze czuli, że są już u „siebie”. Jachty pilnowane i pielęgnowane były przez bosmana Klubu, człowieka który całe życie spędził na morzu. W roku tym zapoczątkowano budowę prawdziwej przystani, borykując się z trudnościami finansowymi i z policyjnymi trudnościami biurokratyzmu i formalistyki gdańskiej.

Wreszcie w sezonie letnim roku 1932 przystań Klubu Morskiego została wykończona. Cały teren został ogrodzony parkanem. Basen został odgraniczony wbitymi palami i po-

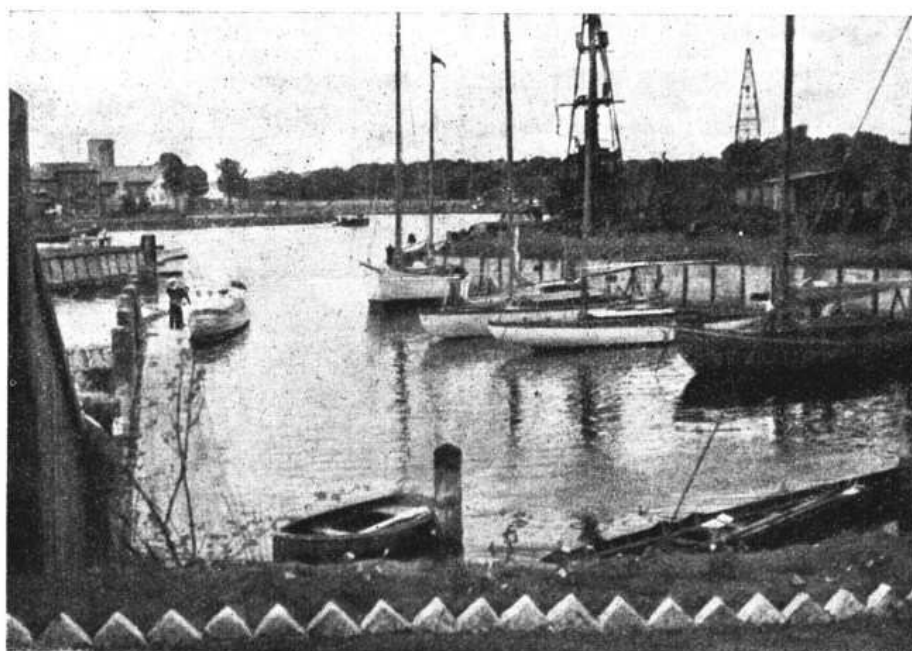
łożonym przy nich solidnym, pływającym, długim pomostem. Wybudowano estetyczny domek czteroizbowy, w którym członkowie Klubu i goście klubowi mają do dyspozycji dwa ładne pokoiki i kuchnię. Tam też w osobnym pokoiku ulokował się bosman portu, kończąc swoją poprzednią tułaczkę i nocleg na jachtach.

Postawiono osobny domek, przeznaczony na umywalnię i szatnię służącą do przebierania się jachtmenów. Szopa na narzędzia, farby i zapasowy sprzęt zamyka tymczasowy skromny krąg własnych posiadłości Klubu: Zamierzona jest budowa sklepu i wielkiej szopy, w którejby mieściły się jachty w okresie zimowym.

Trzeba było widzieć gorączkowe tempo pracy, jaką wykonywano w ostatnich dniach przed oficjalnym otwarciem i poświęceniem przystani.

Jeszcze w dniu 18 czerwca r. b. późnym wieczorem, członkowie zarządu Klubu, wspólnie z akademikami i robotnikami dźwigali i ustawiali własnoręcznie 25-metrowej wysokości maszt, na którym w dniu następnym uroczystie podniesiono poświęconą przez księdza banderę.

Dzień 19 czerwca r. b. był dniem wielkiej radości dla członków Klubu. Polonja Gdańska, wybitni jej przedstawiciele, kierujący życiem polskim w Gdańsku, a nie mający dotąd sposobności ujrzenia „zbliska” pracy Klubu Morskiego, przeżyli także dzień niezapomniany.



Port Klubu Morskiego w Gdańsku.

Poświęcenia przystani jachtów i bandery dokonał ks. proboszcz Komorowski, wygłaszając później piękne przemówienie, w którym scharakteryzował działalność Klubu.

Po przemówieniu ks. proboszcza Komorowskiego zabrał głos komandor Klubu Morskiego, inż. Bogusław Dobrzycki, prezes Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku. Powitał on licznie zgromadzonych gości, wśród których byli przedstawiciele Yacht-Klubu Polski i Oficerskiego Yachtklubu, przybyli na swoich jachtach z Gdyni. Polski Klub Wioślarski w Gdańsku przybył na swoich rasowych łodziach w obsadach męskich i pań.

W przemówieniu swym komandor Klubu poruszył historię powstania Klubu Morskiego i wspominał o posiadanych przez pewien czas rekordzie wypływanych godzin na morzu. Rekord ten — oczywiście — nie został utrzymany, gdyż rozwój jachtingu morskiego kroczyć zaczął w „siedmiomilowych butach”. Klub Morski niema uczucia egoistycznego żalu z powodu nieutrzymania w swym ręku rekordu. Radość bowiem, która napelnia serca Polaków, widzących coraz to szybciej rozmnażające się polskie jachty na morzu, przesłania wszelkie inne uczucia.

Po przemówieniu gości, przedstawicieli innych klubów, Zarząd Klubu Morskiego zaprosił wszystkich obecnych na śniadanie, po którym niektórzy z gości udali się do Domu Marynarza Polskiego w Gdańsku, tej pożytecznej instytucji, rozszerzonej i rozbudowanej w roku bieżącym przez gdański oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Jachty wyruszyły na morze. Niektórzy goście zasiedli do bridge'a, wykorzystując

wyjątkowo miłe i sprzyjające ku temu warunki przystani Klubu Morskiego.

Warto tutaj dodać, że w polskim społeczeństwie Gdańska zrodziła się doskonała, zdrowa myśl, której realizacja zdaje się jest kwestią najkrótszego czasu.

Oto wszczęto kroki w kierunku połączenia się Klubu Polskiego mieszczącego się

we własnym lokalu przy ul. Neugarten 7, z Klubem Morskim. W ten sposób Klub Polski gromadzący elitę towarzystwa polskiego w Gdańsku, a mający dotąd wyłącznie towarzyskie cele, przystępuje do wyraźnie zarysowanej, ideowej pracy. Każdy z jego członków może się stać jachtsmenem, lub będzie w każdym razie patronował rozwojowi tego szlachetnego sportu. Klub Morski zaś pozyskuje w ten sposób nowych członków, którzy będą z honorem nosili mundur morski i odznaki klubowe. Oba kluby pozatem rozszerzą znacznie swe możliwości lokalowe. Zjednoczone Kluby pod nazwą Polski Klub Morski, miałyby wówczas jeden piękny lokal w śródmieściu, drugi lokal „letniskowy” na wybrzeżu portowym w pobliżu plaży morskiej. „Mezajansu” zatem żadna strona nie popełni, a zespole nie się obu klubów będzie miało niewątpliwie bardzo dodatnie skutki w rozwoju życia polskiego.



Uroczyste poświęcenie własnej siedziby Klubu Morskiego w Gdańsku.

Flotylla Klubu Morskiego zwiększyła się w ostatnio przez zakupienie jednego nowego jachtu, który jeszcze nie został ochrzczony.

Miłą niespodzianką była dla Klubu Morskiego wizyta obcych gości w kilka dni po otwarciu i poświęceniu przystani. Oto w dniu 22 czerwca r. b. do przystani Klubu Morskiego zawinął szwedzki jacht „Göthenhielm”. Miał on na pokładzie 13 młodych jachtsmenów, których ćwiczył w sztuce żeglarskiej doświadczony żeglarz, będący kapitanem szwedzkiej marynarki.

Szwedzcy goście byli serdecznie przyjmowani przez członków Klubu Morskiego. Podejmowano ich śniadaniem, pokazywano miasto i port. Zwiedzanie portu odbyło się na polskiej motorówce, pod polską banderą. Po trzech dniach postoju w Gdańsku, jacht szwedzki udał się do Gdyni.

Klub Morski zamierza w sezonie bieżącym zorganizować kilka większych wypraw zagranicznych. Możliwe jest, że uda się wykorzystać serdeczne zaproszenie szwedzkich przyjaciół, niedawnych gości Klubu.

WŁ. KOSIŃSKI



Na falach Bałtyku.

BIBLIOTEKA L. M. i K.

Czynna:

w ŚRODY
i PIĄTKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Od godz.

19.30 do 20.30.

N-Świat 35, III piętro

Wypożycza książki bezpłatnie

SPŁAWACZKA W BESKIDACH WSCHODNICH

Dokończenie

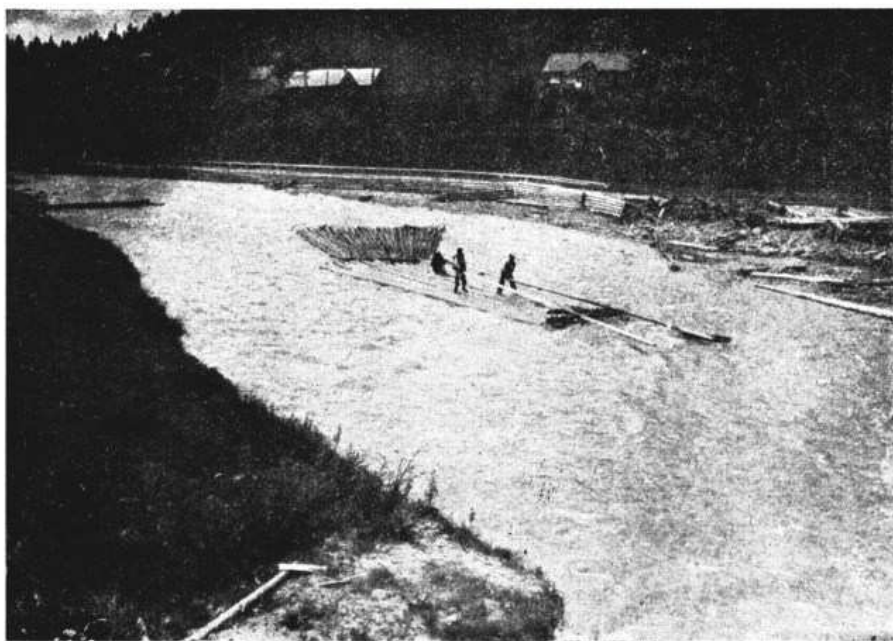
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Znacznie większa jest kłauza Łostun, zbudowana u ujścia potoka t. s. nazwy do Czarne Czeremoszu. Od Żabiego jest do niej 56 km, od Jawornika (Ujścia Szybenego) 25 km. Charakterystyczny jest jej rozwidlony kształt, spowodowany łączeniem się tam dwu dolin rzecznych, a to Czeremoszu Czarne i Łostunu. Przy pełnym stanie wody (ok. 600.000 m³) wypełnia ona obie doliny na przestrzeni ok. 3/4 km w górę. Lecz najgodniejszy widzenia na niej wspaniale zabudowany jaz o dwu śrubach śluzowych i oryginalnym urządzeniu do przepuszczenia całych tratw, t. zw. „fluder”. Tratwami też pokryte jest jezioro na znacznych przestrzeniach, a nanosi je woda z najgórniejszej części doliny Czarne Czeremoszu powyżej kłauzy a to przy pomocy jeszcze jednej, znacznie mniejszej kłauzy w Bałtagule, oddalonej ok. 4 km od właściwych źródeł Czarne Czeremoszu, a 8 km od Łostunu. Kłauza Łostun jest właśnie tą kłauzą, która stwarza owe główne i dostateczne dla spławu drzewa po Czarne Czeremoszu powódzie, gdyż Szybenka jest ku temu zamala i służy jedynie do silniejszego podniesienia wody, puszczanej z Łostunu.

Z innych kłauz kłauza Marjen ma 450.000 m³, kłauza Perkalab 250.000 m³, wreszcie najmniejsze kłauzy w Krzywopolu i Wołowym na Ilci mają po 30.000 m³ wody. W przebudowie są zniszczone przez powódź w r. 1927 kłauzy w Bałtagule i na Probijnie powyżej Szykman.

Co się tyczy samego flisactwa, jest ono w obecnym stanie rzeczy poważnym środkiem zarobkowania Huculów i biorą w niem udział niemal wszystkie gminy, leżące nad Czeremoszami a głównie: Jabłonica i Dołhopole nad Białym, Żabie i Krzyworównia nad Czarnym, wreszcie Uścieryki, Chorocowa, Tudiów, Słobódka i Rybno nad zjednoczonym Czeremoszem. Flisacy z trzech gmin ostatnich zajmują się głównie spławianiem drewna na przestrzeni Kuty — Zaluze — Czerniowce, więc w terenie już poza Karpatami. Wszystko są to robotnicy leśni, pracujący zimą na wyrębach, w porze letniej na ładowiskach i



„Daraba” dwutalbowa (Jawornik)

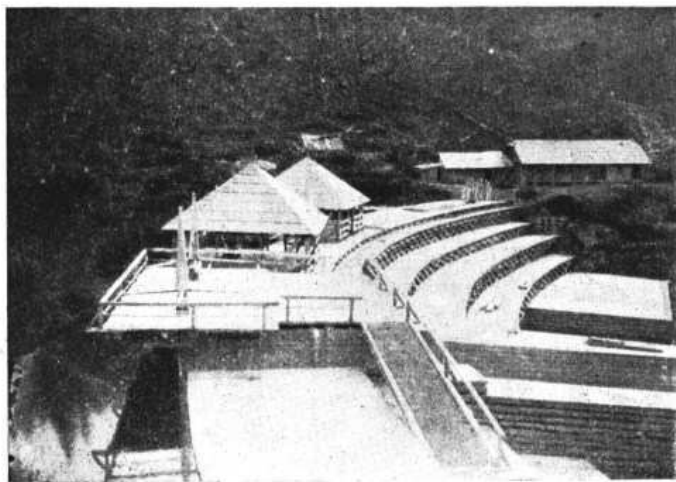
Fot. H. Gąsiorowski

składach kłoców („firesach”), wiążąc tratwy i spławiając je następnie.

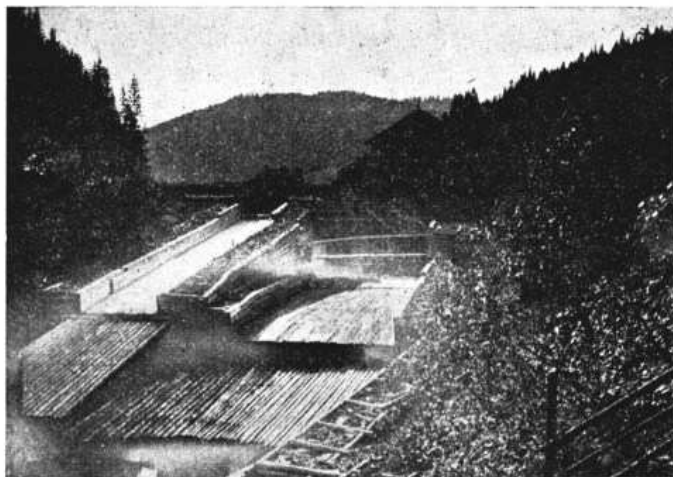
Dobry kiermanicz nie pożałuje pracy nad doбором stosownej świerczyny dla sporządzenia wiązał, podbiera dobrze kłoc do jednej talby, zaopatry się na wszelki wypadek w pale do podważania tratwy, gdyby zatrzymała się na jakim kamieniu po drodze, ustawi ją składnie na nurcie rzeki tak, by powódź ją równo i w całości podniosła: on wie dobrze, w jakiej chwili ma pływby swoją rozpocząć i odbić od brzegu, by nie było to za wcześnie, ani za późno. Za wcześnie dlatego, gdyż, jak doświadczenie uczy, spław idzie prędzej od powodzi, zachodzi więc niebezpieczeństwo, że po pewnym czasie wyprzedzi ją i siądzie na płytkiej wodzie; dzieje się to wskutek tego, że woda sama niejako popędza tratwę, bijąc falą w tylne, więc dość szerokie czoła kłoców. Moment przeto

odbicia zależy od tego, jak daleko tratwy mają dopłynąć; przeciętnie puszczają flisacy spławy dopiero w około półtorej godziny od trwania na danym miejscu powodzi. Tak samo za późno, pod koniec powodzi, rozpoczęcie pływby może narazić flisaka na utratę możliwości spławu wogóle. Natomiast flisak niedoświadczony może już w tem wszystkim poczynić szereg uchybień, mających bezpośredni wpływ na wysokość jego zarobku, gdyż stać się one mogą przyczyną utknięcia spławu na pierwszej lepszej przeszkodzie. Cóż dopiero mówić o samem kierowaniu tratwą, wymagającym niesłychanej wprawy i zręczności, a obok tego dokładnej znajomości koryta na całym biegu rzeki.

Gdy talby są już zestawione i przygotowane do spławu, wtedy drugi, młodszy flisak zwalnia „cwajkę” z uwięzi na brzegu rzeki, rzuca ją na talbę, bo

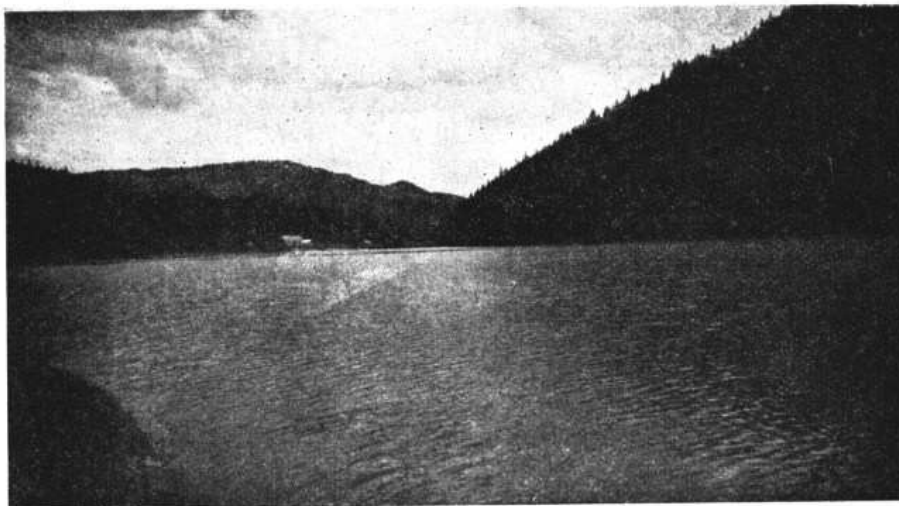


Kłauza Łostun na Czarne Czeremoszu. Poprzeczny profil jazu.



Jaz kłauzy Szybenki.

Fot. H. Gąsiorowski



Klauza Szybenka przy pełnym stanie wody.

Fot. H. Gąsiorowski

będzie ona potrzebna przy lądowaniu i wskazuje na talbę. Od tej chwili rozpoczyna się tak charakterystyczna, wybitnie sportowa część pracy kiermanicza przy kiermie. Hucul, zdając sobie sprawę z czyhających nań na przeprawie niebezpieczeństw, rozpoczyna ją po bożnie modlitwą, polecając się jednak nie św. Barbarze, jak na Wiśle, lecz św. Mikołajowi, jako tamtejszemu patronowi ludzi, pracujących na wodzie.

Nie dziw, że oryginalna ta jazda nie tylko zachwyca oko każdego turysty, który znalazł się nad jednym z Czeremoszów, gdyż widok spławu pędzonego przez kiermaniczów, zwyczajem huculskim w czerwone gunie przyodzianych, po spienionej fali Czeremoszu na tle wspaniałych górskich krajobrazów, jest czymś jedynym w swoim rodzaju, — ale także pociąga go ochota do przejażdżki taką tratwą; emocjonuje też ona w o wiele większym stopniu, niż słynna jazda Dunajcem w Pieninach. Niewiele więc sobie robi z możliwych niebezpieczeństw, owszem zdaje się chętnie na doświadczenie kiermanicza, ciesząc się, że w tak



Klauza Szybenka po spuszczeniu wody.

Fot. H. Gąsiorowski

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Z NIEWOLI OTTOMAŃSKIEJ

Pojęcie egzotyizmu coraz bardziej przesuwają się dziś na kraje dalsze i mało dostępne. Jednak jeszcze w wieku XIX Turcja ze swą odrębnością i azjatyckim połosem stanowiła główny punkt zainteresowania Europy.

Na tle naszych bogatych, przeszło czterowiekowych stosunków z Turcją, wojen i awanturniczych wypraw, najazdów i jasyrów — dziwnie się przedstawia znikoma bardzo literatura o egzotyce tego kraju i o przeżyciach, niewątpliwie dla Zachodu nieraz bardzo sensacyjnych i romantycznych — a opartych na faktach.

Nie byle kto mógł się poszczycić taką koleją losu jak np. szlachcic polski z XVII w. Marek Jakimowski, jedna z licznych ofiar naszych zmagani się z potęgą sultanów, który doczekał się małej biografii. Jakież urok bije z tytułu, będącego zarazem pierwotną formą reklamy książki:

„Opisanie krótkie zdobycia galery przedniejszej Aleksandryjskiej w porcie u Metelliny za sprawą dzielnej i odważnej wielkiej kapitana Marka Jakimowskiego, który był więźniem na teyże galerze,

z oswobodzeniem 220 więźniów chrześcian, A. D. 1628”.

Cecora była punktem zwrotnym w życiu Marka Podolanina; biorąc bohaterski udział w nieszcześliwej bitwie, po zgonie swego wodza — hetmana Żółkiewskiego — dostał się do niewoli tureckiej wraz z wielu towarzyszami. Znanym szlakiem pojmanych była droga poprzez Morze Czarne. Jeńców zapędzono do ujścia Dniestru, gdzie podówczas basza Kassymbek, rodem z Aleksandrii, gubernator Damiety i Rossetu, pilnował budowy zamku. Z rozkazu padyszacha miano wznieść skuteczną raz na zawsze obronę od najazdów kozackich.

Kassymbek poza swą godnością gubernatorską trudnił się dla urozmaicenia sobie życia handlem towarów, posiadał własną „linję” złożoną z czterech galer. Tym razem towar był obfity i tani — na galerę wprowadził około 220 niewolników, wszystkich niemal pojmanych na Rusi, prócz kilku Włochów i Anglików.

Krótki postój w Konstantynopolu nie przyniósł więźniom żadnej nadziei ucieczki, czy wyzwolenia. Po wzięciu kilku pa-

oryginalny, romantyczny, mniejsza o to, że trochę eksponujący sposób, zjedzie krótko potężny szmat drogi z głębi Karpat w dół do Kut lub Załucza. Kiermanicze chętnie godzą się za niewielką opłatą na towarzystwo turystów, a nawet sporządzają za drobną dopłatą laweczki przystrajając je młodemi świerkami i zabezpieczając je pomostem z kraglaków przed wodą.

Spławaczka po Czeremoszach jest dziś u swego schyłku. Lata jej są niemal policzone. Radzimy więc wszystkim, którzy znajdują się nad brzegami tych wspaniałych górskich strumieni, zakosztowania jazdy spławami, zanim przejdzie ona wraz z całą spławaczką czeremoszową do historii.

HENRYK GĄSIOROWSKI.

Handel idzie za banderą

sażerów, dostojnika — sędziego Porty Tsuph Kadiego z żoną — galera wraz z innemi trzema ruszyła w długą podróż do Aleksandrii, kierując się na wyspę Labos (Mytylenę), zwaną z turecka Midillii. Sam udał się z większością Turków na ląd, aby się zabawić, co było nieroztropnością ze strony starego i szcwanego handlarza niewolników.

Jakimowski, człowiek o naturze zbyt czynnej, by poprzestać na wyczekiwaniu, uznał tę chwilę za odpowiednią do działania. Wtajemniczył w swe zamiary towarzyszyów broni — Stefana Satanowskiego i Jana z Tulczyna; nie podobały mu się ich obiekcje, gdy tłumaczyli mu, że nikt z nich nie ma pojęcia o żeglarsztwie — jako że polskie rycerstwo tem się nie trudniło, wobec tego trudna im się wydała ucieczka na morze. Jakimowski, jednak pelen staropolskiego rezonu i skłonny do ryzyka bez względu na skutki, nie mając i tak nic do stracenia, odpowiedział krótko:

„... trzeba mieć nadzieję w Panu Bogu i w mocy potężnej ręki na obronę

własnego zdrowia i honoru, aniżeli w uważaniu racji i trybu pospolitego”.

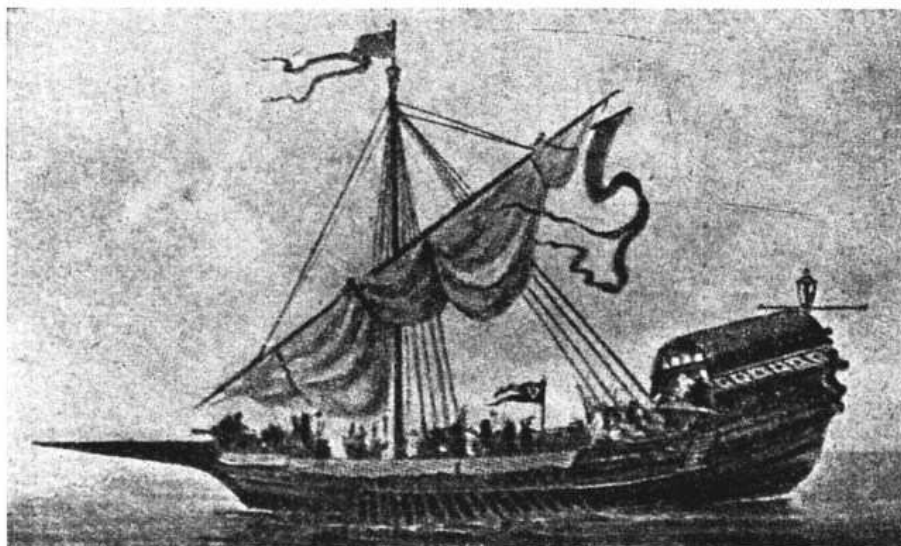
Dawszy znak do czynu, rzucił się Marek z golemi rękoma na kucharza galery, odbierając mu żerdź do mieszania ognia; ponieważ kucharz upierał się przy posiadaniu tej cennej broni, Jakimowski „uderzył go w głowę tak dobrze, że zaraz padł od tego razu i umarł”. Z tą bronią w ręku skoczył Marek ku arsenałowi, zabijając żerdzią wartownika, wzbraniającego mu dostępu. Wpadłszy z okrzykiem do magazynu, czempredziej poczał rozrzucać broń między więźniów. Buntownicy, podnieceni nadzieją wolności, ślepo słuchali samowolnego wodza i skoczyli ku przodowi statku, gdzie mieściła się była czeladź okrętu, złożona z Turków. Marek był wszędzie pierwszy; on to pierwszy zetknął się oko w oko z przywódcą czeladzi i stoczył z nim małą utarczkę; Mustafa znalazł się za burtą.

Po krótkiej a zaciętej walce galera była wolna od Turków. W tym czasie na wieść o rozruchach przybiegł do brzegu przerażony Kassymbek i wpadając po pas w morze wołał i zaklinał, aby się uspokojono i powrócono. Lecz przeważała gromka komenda Marka:

„Hej, zdjąć kotwicę. Odciać liny z brzegu”. Spełniony rozkaz. Wiatr pochwyta żagle. I nikt galery nie prześcignie w biegu. Rwie siwą brodę Kassymbek w rozpacz. Po sam pas w wodzie, wysła okręty. Grozi i błaga. Nieprędko zobaczy przeklętych gajurów, lecz ich zapamięta.*).

Pelen fantazji i ufnosci w „jakoś to będzie” wypłynął Marek na pełne morze, stawszy się naraz samodzielnym kapitanem statku. Ledwo minęło kilka godzin, gdy, uchodząc szybko przed pościgiem, znaleźli się towarzysze podróży wśród huraganu i nawałnicy. Te dwa niebezpieczeństwa — od ludzi i natury — zagrażały długo ich ucieczce; gromada składała się z ludzi „zagonowych” i trzeba było

(Świejkowski „Marek Jakimowski — Podolanin”).



Galera turecka z XVII stulecia.

dopiero podczas burzy zdobywać chrzest sztuki żeglowania.

Dwa tygodnie błakania się zbliżyły współtowarzyszy doli bardzo do siebie. Znajdowała się tam również żona sędziego Kadiego, opuszczona przezeń, której rola w stosunku do niewolnic, będących u niej na służbie, zupełnie się zmieniła; odtąd ona była pod ich nadzorem. Zpośród tych wyzwolonych chrześcijanek przypadła jedna Markowi do serca. Wspólne przeżycia, autorytet Marka — który stał się przedmiotem uwielbienia towarzyszy — przyczyniły się do zdobycia wzajemności.

Zakończenie przygody — niczem na ekranie: po tulacze przybywają bohaterzy do Palermo, triumfalnym korowodem do Neapolu i Rzymu, gdzie u stóp papieża Marek Jakimowski złożył chorągiew turecką i co przedniejsze dary, nie zapominając również o polskim kościele św. Stanisława.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Hucznie i strojnie odbyła się uczta weselna Marka i Katarzyny, którą, do kraju i rodziny powróciwszy, młodzi małżonkowie po staropolsku powtórzyli.

Marek Jakimowski był jednym z pierwszych polskich żeglarzy, który oczekiwał się biografii za życia. Już w r. 1623 ukazała się broszura wydana po włosku w Rzymie p. t. „La Conquista”. Tłumaczenie jej wyszło w Polsce w r. 1628. Ostatnio w 1927 r. B. Ślaski podjął b. udaną próbę porównania tłumaczenia z oryginałem i poczynił słuszne poprawki do polskiego przekładu.

Awanturnicze przejścia Marka Jakimowskiego odbyły się dość dużym echem w literaturze polskiej. Między innymi przygody jego pobudziły Al. Prozę i H. Świejkowski go do napisania poematów, a Ed. Raczyński do obszernego omówienia w swym „Dzienniku podróży do Francji”.

KAZIMIERZ ZIELIŃSKI.

AWANTURNICZE ŻYWOTY NA MORZU Jürgen Jürgensen, samowładca Islandji

Niektórzy biografowie tego bezwątpienia niezwyklego męża ozdabiają go kryminalnym, lecz zrozumiały podziw zdradzającym, tytułem — człowieka, który ukradł Islandję. Inni tytułują go — królem Islandji, stawiając monarszy majestat w cudzysłowie. Oba tytuły są jednak słuszne, cudzysłów zaś przy majestacie wskazany — jedynie z powodu braku koronacyjnej formalności, bowiem — jak słusznie stwierdza wybitny historyk angielskiego korsarstwa morskigo A. J. Villiers — był to jeden z najbardziej absolutnych monarchów, jakiego historia widziała na czele cywilizowanych społeczeństw i z pewnością daleko więcej, choć przez czas daleko krótszy, niż Ludwik XIV, miał podstaw do głoszenia: „Państwo to — ja”.

Ten sam A. J. Villiers pisze o nim również słusznie: „Gdyby Jürgen Jürgensen nie istniał i gdyby ktoś napisał książkę, której bohater przeżywałby wszystkie najprawdziwsze przygody owego człowieka, nikt nie chciałby wydać takiego utworu. Niechybnie uznaliby, że utwór przekroczył wszelkie granice prawdopodobieństwa, jeśli nie

idiotyzmu i postarano by się powierzyć autora opiece sanitariuszów”.

Albowiem Jürgen Jürgensen był nie tylko rabusem i władcą Islandji. Był współodkrywcą nieznanej ziemi u przeciwnego bieguna i na tejże ziemi katorżnikiem. Był korsarzem i oficerem królewsko-brytyjskiej marynarki, — wielokrotnie więzionym przestępcą i tajnym dyplomata, — włóczęgą i policjantem, — szpiegiem i dramaturgiem, — lekarzem kaznodzieją, redaktorem dziennika. Wszystko to zaś działo się nie w jakichś czasach mniej lub więcej zamierzchłych, lecz u zarania XIX stulecia. W bibliotece British Museum znajduje się w rękopisach dość pokaźna ocalała porcja jego potężnej rozmiarami pisarskiej spuścizny, oraz drukiem ogłoszona w „Van Diemen's Land Annual” w latach 1835 i 1838, częściowa autobiograficzna historia jego życia i czynów, świadcząca, nadomiar jeszcze, o miejscami wręcz świetnym, lśniącym perłkami subtelnie złośliwego dowcipu, samorodnym literackim talencie.

Jürgena Jürgensena wydała na świat Danja. Urodził się w Kopenhadze w r. 1780. Ojciec jego piastował tam lukra-

tywne i czcigodne stanowisko zegarmistrza królewskiego dworu. Syn całymi dniami wałęsał się po porcie. Obserwował — wyznaje to w swej autobiografii — statki i okręty „z oficerami w pięknych uniformach”. Zazłósć przepełniała mu serce. Doszedł do niezłomnego przeświadczenia, że „nie może być w życiu większej rozkoszy, jak sunąć po gładkim morzu na pokładzie wielkiego okrętu”. Ojciec był oczywiście zrozpaczony. Aby wyrodnemu potomkowi odwiecznie rozsądnego mieszczańskiego rodu wybić z głowy raz na zawsze marzenia o „gładkim morzu” i o „pięknych uniformach”, wpadł na znakomity pomysł. Wyjedrzał, że zaciągnięto go na cztery lata „na-uki”, jako chłopca okrętowego, na którąś z angielskich węglarek. Nie wątpił, że po tym eksperymencie marnotrawny syn powróci gruntownie skruszony i zabierze się uczciwie do fabrykowania zegarów dla króla. Pomylił się fatalnie. Syn przyznał wprawdzie, jak to na owej węglarce, na której poznał w lecie Bałtyk, a w zimie Morze Północne, „nie zakosztował śmietanki życia”, lecz z węglarki, zamiast do ojca,

pospieszył niezwłocznie łowić wieloryby po dalekich morzach południa aż po Przylądek Dobrej Nadziei. Tam wreszcie nadzieje zaczęły się spełniać. Jürgen Jürgensen wie już dobrze, że morze rzadko bywa gładkie i że rozkosz nie polega na paradowaniu po pokładzie w pięknym uniformie. Nęci go teraz coś zgoła innego: — przygody, nieznane kraje, zdobycze. Z Przylądka Dobrej Nadziei wyrusza do zatoki Algoa na statku „Harbinger”, wiozącym zaopatrzenie dla oddziałów wojskowych angielskich, które bronią kolonistów przed atakami dzikich plemion murzyńskich. Są to lata Wielkiej Rewolucji. Po drodze „Harbinger” natrafia na okręt wojenny francuski. Podjmuje nierówną walkę. Zawczasu nadchodzi pomoc i pierwsza akcja bojowa w życiu Jürgena Jürgensena kończy się drugoczącym zwycięstwem. Wcześniejsze przypuszcza, że osobisty w tej wiktoryi udział przyszłego zdobywcy Islandii był bardzo znikomy i bodaj ograniczył się tylko do pożytecznych na przyszłość obserwacji. W każdym razie on sam w autobiografii, niegrzeszącej bynajmniej skromnością, żadnych tytułów do chwwały w związku z bitwą w zatoce Algoa sobie nie rości.

Po „chrzcie wojennym” u brzegów Afryki — długi okres pokojowych wypraw i czynów. Leje się tylko krew fok i wielorybów. Autobiografia notuje w tych zapasach wiele popisów niezwykłych i bohaterskich, lecz historycy nie byli w stanie sprawdzić ich autentyczności. Natomiast niewątpliwie jest dzielny udział Jürgena Jürgensena w ekspedycji „Investigatora” i „Lady Nelson”, która doprowadza do odkrycia nieznanych jeszcze wówczas lądów i wysp w południowej Australii i do wzięcia w posiadanie dla Anglii Tasmanii, Ziemi Van Diemena, cieśniny Bass, oraz wysp naokoło tej cieśniny. Według niektórych historyków zasługa odkrycia Wyspy Królewskiej należy się w głównej mierze Jürgensenowi. Jest on wtedy przybocznym oficerem dowódcy „Lady Nelson”. Na tej samej „Lady Nelson” przybędzie do ziem nowo odkrytych po raz drugi w kilka lat później, aby instalować kolonję dla angielskich skazańców na brzegach rzeki Derwent w Tasmanii. Z pewnością nie przypuszcza wówczas ani przez chwilę, że instaluje tę kolonję także i — dla siebie. Do owego ponurego momentu upływie jednak jeszcze przeszło dwadzieścia lat, pełnych barwności i obfitujących w zmienne kłęby burzliwego życia.

Z „Lady Nelson” przechodzi Jürgensen, już jako dowódca, na handlowo-rybacki statek „Alexander”. Wciąż żagluje na wodach Australii. W pewnym momencie, w drodze z Norfolk do Nowej Zelandii, w Zatoce Wysp, stacza krwawą walkę z wojowniczymi tuziemcami, Maorisami. Wreszcie następuje czas, gdy z obfitym plonem trzeba powracać do Anglii. Ogromnie żałować należy, że historia owego powrotu, który był czymś w rodzaju nowocześniejszej Odyssei, nie została przekazana potomności. Dość powiedzieć że Jürgen Jürgensen wracał z Australii do Londynu nieomal przez dwa lata!.. Nawet w ówczesnych warunkach żegluga było to wręcz horendalne. Nadomiar tym razem żadne wojenne przeszkody nie stanęły mu nigdzie na drodze. I trzeba wiedzieć jeszcze, jak wraca!.. Przez Tahiti, Brazylię i..

wyspę Świętej Heleny!.. W swej autobiografii bohater sam składa całą winę na „przeciwnie wiatry”. Odrzuca u Przylądka Horn „niespodziewany wichher niezwykle straszliwy” zmusił go do „zbożenia z właściwej drogi na przeszło 3000 mil”. Wichher musiał być w samej rzeczy straszliwie niespodziewany i niezwykle, skoro zapędził niezrównanego Jürgensena na zachód aż do Tahiti, chociaż wiatry u Przylądka Horn wieją właśnie... od zachodu. Jaki zaś nowy wiatr „niezwykle straszliwy” pognął go potem np. z Brazylii do wyspy Świętej Heleny, — o tem już nie się od niego nie dowiadujemy. Wobec braku dokładnych informacji wystarczy stwierdzić, że to pierwsze wyłamanie się z porządku rzeczy, dokonane, jak się łatwo domyśleć dla profitów handlu na własną rękę „po drodze”, było dopiero skromnym wstępem do właściwej kariery, która miała się rozpocząć zaraz potem — na oczystych wodach.

Od chwili dotarcia wreszcie do Londynu, gdzie, niewątpliwie ze względu na poprzednie zasługi, gładko wybaczone mu całą odyseję, wypadki, prowadzące łowcę wielorybów i odkrywcę australijskiej Wyspy Królewskiej do królowania nad Islandją, rozwijają się już z oszałamiającą szybkością.

Jürgen Jürgensen porzuca na czas pewien służbę morską i Anglię, pragnąc odwiedzić ojca w Kopenhadze. Przybywa do rodzinnego miasta w czasie, gdy bombarduje je flota angielska, aby zmusić Danię do udziału w blokadzie przeciw Napoleonowi. Z pewnością nie ze względu na kult Wielkiego Cesarza, ani też nie przez nagłe patriotyczne oświecenie, dotychczasowy angielski marynarz, eksplorator i żeglarz przekształca się błyskawicznie w groźnego pogromcę angielskiej floty wojennej. Jak sam oświadcza, prosto — porwała go „pasja bojowa...”. Zdobywa sobie gdzieś okręt korsarski o 28 działach, gromadzi jakąś załogę straceńców, przedziera się przez lody w czasie, gdy uchodziło to za rzecz niemożliwą dla jakiegokolwiek okrętu i rozpoczyna piracką akcję bojową. Triumfy są upajające. Jedną po drugiej idzie na dno dziewięć jednostek brytyjskiej floty wojennej. Lecz i tym razem „pasja” bojowa, tak, jak poprzednio — żeglarsko — handlowa, zapędza go straszliwie zdaleko, bo aż do brzegów Anglii. Pod Flamborough Head staje oko w oko z dwoma wielkimi okrętami angielskimi. Walczy do ostatka. Podaje się dopiero wtedy, gdy już ostatnie działo odmawia posłuszeństwa i gdy prawie wszyscy jego ludzie polegli.

Następuje nowy fakt osłupiający, pierwszy z tych, które wpelni potwierdzają opinię historyka, że gdyby taka opowieść, jak dzieje życia Jürgensena, wysnuta została z bujnej wyobraźni, to musiałaby zasłużyć na mało nietykalnie nieprawdopodobnej fantazji, lecz także — idiotyzmu... Mimo bezprzykładnie zuchwałej zdrady, mimo zatopienia dziewięciu okrętów angielskich, pojmany na koniec przez Anglików oficer angielski, uprawiający wojenne korsarstwo na rzecz wrogów Anglii, nie dość, że ocala swą głowę, nie dość, że przeżywa w więzieniu zaledwie przez kilka tygodni, poczem wypuszczony zostaje na wolność, ale jeszcze przed upływem roku po swych czynach korsarskich, wciąż w czasie tej samej woj-

ny między Anglią i Danją, wyrusza na wyprawę do duńskiej Islandii, jako najzupełniej samodzielny i samowładny, pozbawiony wszelkiej kontroli, dowódca angielskiego statku!.. Zaiste, obok tylu dotychczas ujawnionych i innych nadal ujawniać się mających zdolności, — talent budzenia i.. naprawy zaufania niezaprzeczenie genialny, chyba jeszcze przewyższający podobne cudy, jakie w polityczno — dyplomatycznej dziedzinie w tym samym czasie wyczyniali wobec Napoleona Fouché i Talleyrand, uznani za najgenialniejszych zdrajców w dziejach świata.

Na usprawiedliwienie Anglii zaznaczyć przecież trzeba, że nowa wyprawa Jürgensena nie miała nic wspólnego z jakąkolwiek akcją wojenną, ani oficjalną. Była to czysto prywatna impreza... humanitarno — kupiecka, na którą rząd brytyjski tylko udzielił zezwolenia. Wskutek wojny i blokady ludność islandzka pozbawiona była całkowicie dowozu żywności. Przez czas dość długi nikt na świecie, — oczywiście poza Islandczykami, — absolutnie tem się nie przejmował, aż wreszcie pewien wielki kupiec londyński, pan Pnelp, spostrzegł, że na ocaleniu nieszczęśliwych wyspiarzy od niebezpieczeństwa śmierci głodowej możnaby wcale n.e.żle zarobić. Postanowił tedy na własną rękę dostarczyć Islandczykom produktów żywnościowych. Taka była geniza niekoronowanego królowania Jürgena Jürgensena nad wyspą Islandją.

Niedawny korsarz, a teraz kapitan aprowizacyjnego statku pana Phepa, dowiózł szczęśliwie pierwszy transport do brzegów Islandii. Tam wprowadził napotkał na duże trudności ze strony władz duńskich, lecz jakoś je przezwyciężył. Przy następnej wyprawie — bezwzględny zakaz wyładowania i groźne polecenie natychmiastowego opuszczenia wód islandzkich. Jürgensen zastanawiał się, jak twierdzi, bardzo krótko. „Szybko... pisze — ułożyłem plan działania, r'ko-go w swe zamiary nie wtajemniczając”. Cekał u brzegów. Gdy nadeszła niedziela i ulice Rejkjaviku opustoszały na czas nabożeństwa, zeszedł na ląd w towarzystwie dwunastu majdzielniejszych zuchów z pośród swej załogi, udając się wprost do pałacu gubernatora. Sześciu ludzi pozostawił przed frontem rezydencji, sześciu ustawił na tyłach. Poleciał im bez ceremonii s'rzelać do każdej osoby, która pragnęłaby dostać się do wnętrza. Obyło się jednak bez przelewu choćby kropli krwi. Cały zamach stanu i przewrót rozegrał się w ciągu kilku minut. Jak zaś się rozegrał, to sam Jürgen Jürgensen op'uje doprawdy naświetlniej w lapidarnych, obrazowych zdaniach, dołączając przymtem także garść cennych — filozoficznych i historycznych refleksyj.

„Otworzyłem drzwi — pisze — i wkroczyłem z para rewolwerów w dłoniach. Jego Ekskscelencja Hrabia Tramp (duński gubernator wyspy) wypoczął na kanapie. Był całkowicie zaskoczony moim nagłym ukazaniem się. Nie licząc kucharza, zajętego przygotowywaniem obiadu, jednego, czy dwóch służących, oraz jakiejś duńskiej damy, znajdował się sam w całym domu. Gdyby posiadał religijne uczucia i udał się do kościoła wraz ze swymi podwładnymi, nie mógłbym tak łatwo przeprowadzić swego projektu. Lecz w danych okolicznościach bez trudu zaarrestowałem Hrabiego i odtransportowałem go pod eskortą w bezpieczne miejsce na pokład swe-

Oficjalnie pozostawał skazańcem dopóty, dopóki władze lokalne nie uznały, że daleko pożyteczniejszy będzie na stanowisku — policjanta. Potem pełnił funkcje urzędnika w gubernialnym zarządzie, leśnika towarzystwa „Van Diemens Land Company”, na koniec — naczelnego redaktora półurzędowego dziennika. Stanowisko to porzucił — jak pisze w swych notatkach — dlatego, że „czcigodny właściciel redakcyjnego łokalu żądał, aby każdy w jego domu asystował przy modlitwach, trzy razy dzien-

nie odprawianych”, a modlitwy owe „były niezwykle długie, oraz recytowane tonem i językiem ogromnie nierzysemnym”. Z czego wynika, że, o ile uczucia religijne Jürgena Jürgensena od czasów Islandji uległy pewnej zmianie, o tyle wrażliwość artystyczną zachował do końca.

Jak zapewnia cytowany już w wstępie historyk A. J. Villiers, niezmożonego męża zmogło dopiero — małżeństwo. U schyłku życia wynalazł sobie połowicę „wprawdzie w pewnym wieku —

powiada historyk — lecz niezmiernie krzepką i nienasyconą”. Na ulicach i placach stolicy Tasmanji rozgrywały się sceny godne Szekspira. „Nienasyconą” połowica, gołą pięścią lub jakimkolwiek sprzętem domowym, dokonywała sumarycznych egzekucyj nad nieszczęsnym byłym samowładcą Islandji, wyrzucając mu w soczystych słowach małżeńską opieszałość. Aż wreszcie zapędziła go na łóżko szpitalne, gdzie umarł, porzucony i zapomniany.

T. E.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

Przemysł budowy okrętów we Francji za ostatni czas poszczycić się może wykonaniem dwóch nowoczesnych wielkich okrętów pasażerskich: „Champlain” i „Pascal Paoli”.

„Champlain”, zbudowany na stoczni Chantiers et Ateliers de St. Nazaire Penhoët, na zamówienie Compagnie Générale Transatlantique, udał się w dniu 18 czerwca r. b. w swą pierwszą podróż z Hawru do New Yorku, z zawinięciem do Plymouth.

Piękny ten okręt w klasie swej jest największym na świecie. Będąc tego samego typu, co „Lafayette”, zbudowany w roku 1930 przez Société des Chantiers de Penhoët, posiada on znacznie większe wymiary i szybkość, niż tamten okręt, oraz bardziej luksusowe wykończenie.

Wymiary jego są następujące: największa długość 195,5 mtr, długość między pionami 185 mtr, szerokość 25,25 mtr, pojemność 28.000 trb i nośność 10.000 ton.

Podczas gdy „Lafayette” poruszany jest zapomocą motorów Diesla, maszyny napędowe „Champlain’a” składają się z dwóch grup turbin, rozwijających łączną moc 24.000 KM. Podczas prób na morzu szybkość tego okrętu wyniosła blisko 21 węzłów, czyli znacznie więcej, niż to było przewidziane w umowie.

Pomieszczenia mieszkalne okrętu przewidziane są na 643 pasażerów w klasie kabinowej, 248 w klasie turystycznej i 122 w klasie trzeciej.

Jedną z osobliwości tego okrętu jest bardzo duża ilość łazienek, oraz taki rozkład kabin, że wszystkie mają światło dzienne. Warto także zanotować zastosowanie po raz pierwszy pokrycie pokładu spacerowego na całej jego szerokości chodnikiem kauczukowym.

Co się tyczy maszyn napędowych, należy zaznaczyć, że „Champlain” jest pierwszym statkiem pasażerskim Compagnie Générale Transatlantique wyposażonym w kotły wodnorurkowe, o wysokim ciśnieniu, znanego typu Penhoët, dającego godne uwagi wyniki na wielkiej ilości okrętów wojennych. Również poraz pierwszy na statku handlowym zastosowane zostało opalanie kotłów ropą, przy czym tu także użyto systemu Penhoët. Kotły płomiennorurkowe typu Penhoët i system opalania ropą tegoż typu, mają być również ustawione na budującym się obecnie olbrzymim okręcie pasażerskim „T. 6” („Super Ile de France”).

Nazwę „Champlain” posiada wygląd dość charakterystyczny ze względu na swój owalny komin, zaopatrzony w specjalny ekran, zapobiegający opadaniu dymu na pokład.

Okręt pasażerski „Pascal Paoli”, o którym wspomnieliśmy na początku, zbu-

dowany został przez Chantiers et Ateliers de Provence, na zamówienie Compagnie Fraissinet, dla linii korsykańskiej tego Towarzystwa. Wymiary jego są następujące: największa długość 100,35 mtr, długość między pionami 95,5 mtr, szerokość 14,5 mtr, wyporność 3.900 ton i pojemność brutto 2.950 ton.

Urządzenia pasażerskie obejmują 4 kabiny „grand lux”, 2 kabiny „lux”, 8 pierwszej klasy ulepszonej, 60 pierwszej klasy zwykłej, 72 klasy drugiej i 28 klasy trzeciej.

Maszyny napędowe składają się z dwóch grup turbin Rateau-Chantiers de Bretagne, działających każda na swój wał śrubowy za pośrednictwem podwójnej przekładni.

Turbiny te zbudowane zostały przez Ateliers et Chantiers de Bretagne. Próby szybkości okrętu na morzu dały wyniki szczególnie zadawalające. Największa osiągnięta szybkość wyniosła prawie 19 węzłów.

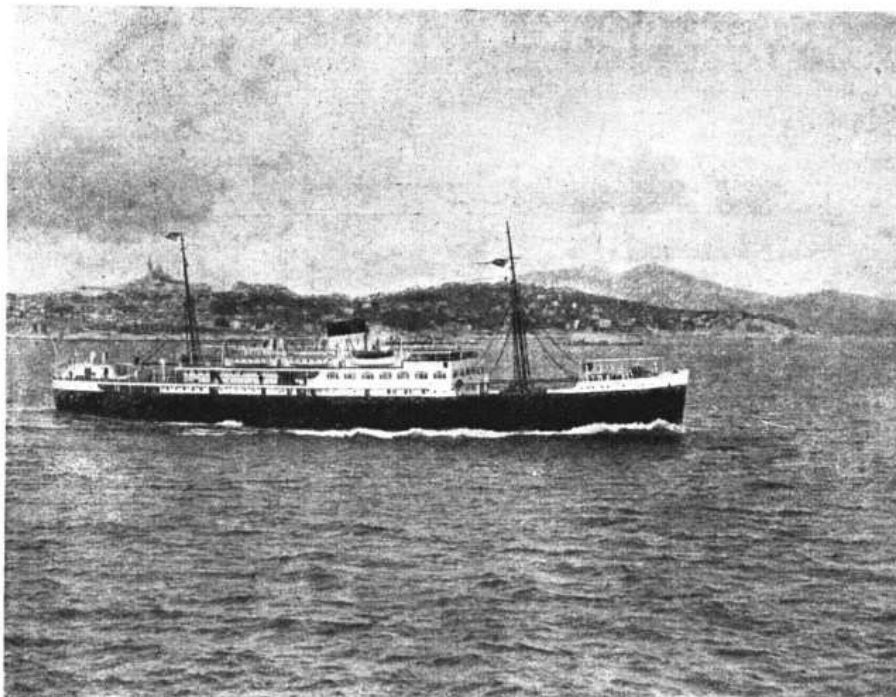
„Pascal Paoli” w pierwszą swą podróż na Korsykę wyruszył z Marsylii w dniu 13 czerwca r. b.

Przechodząc od marynarki handlowej do marynarki wojennej, wymienimy kilka ciekawszych wydarzeń, jakie zaszły w ostatnich miesiącach. Należy do nich spuszczenie na wodę łodzi podwodnych: w dn. 23 maja „Oreade” o wyporności

650 ton, zbudowanej na stoczni Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime (Worms et Compagnie) w Trait, i w dniu 26 maja t. p. „Vestale”, zbudowanej na stoczni M. M. Schneider & Cie w Chalons sur Saone. W tym samym czasie został też dostarczony marynarce wojennej okręt-baza łodzi podwodnych „Jules-Verne”, który jest największą nadwodną jednostką marynarki wojennej francuskiej, zaopatrzoną w motory Diesla. Jednostka ta o wyporności 6.000 ton, posiada 115 mtr długości, 18 mtr szerokości i 5, 8 mtr zagłębienia. Zbudowana w arsenale w Lorient, otrzymała motory napędowe budowy towarzystwa prywatnego: Compagnie de Construction Mécanique Procédés Sulzer. Składają się one z dwóch motorów dwutaktowych Diesel-Sulzer, rozwijających moc 1.500 KM. Liczne motory pomocnicze okrętu „Jules-Verne” zostały dostarczone przez Société Alsthom.

Podczas prób na morzu okręt ten osiągnął szybkość znacznie przekraczającą 16 węzłów, przewidzianych w kontrakcie budowy. „Jules-Verne” jest pierwszym okrętem marynarki wojennej francuskiej przeznaczonym na bazę łodzi podwodnych.

Innym wydarzeniem o zupełnie wyjątkowym znaczeniu jest wykończenie w dn. 1 lipca r. b. w St. Nazaire części



Okręt pasażerski „Pascal Paoli”.

go statku. O ile mi wiadomo, — chyba, że jakiś historyk o większej, niż ja, erudycji mógłby zacytować odpowiedni przykład, — żadna rewolucja w kronikach narodów nie została dokonana w sposób bardziej zręczny, bardziej nieszkodliwy i bardziej zdecydowany, niż ta oto właśnie... Jeszcze przed ustaleniem swego planu wiedziałem, jakie są nastroje ludności i byłem przeświadczony, że, nadal także, wszystko pójdzie jak najlepiej. Na wszelki wypadek jednak, aby być podwójnie pewny, starannie zabezpieczyłem państwową kasę słowiańską.

Zapobiegliwa ostrożność okazała się zbędna. Zakończenie przewrotu odbyło się już w atmosferze całkiem idyllicznej.

„Gdy ludzie wyszli z kościoła — pisze Jürgensen — szybko dowiedzieli się, co zaszło i zbierając się w grupy ze zdziwieniem omawiali wiadomość o aresztowaniu i złożeniu z urzędu byłego gubernatora, jednakowoż, przypuszczając, że w żadnym razie nie mógłbym dokonać kroku tak odważnego i decydującego bez sankcji i aprobaty brytyjskiego rządu, radośnie poddał się nowemu porządkowi rzeczy i powoli rozeszli się do domach”.

Wobec tego — dodaje — „bez wahania opublikowałem proklamację, oświadczającą, że lud Islandii zrzucił niezdolne jarzmo duńskiego ucisku i jednomyślnie powołał mnie na czoło rządu”.

Nowy władca, jak widać, liczył się poważnie ze świtającą epoką demokracji i pragnął koniecznie rzadzić „z woli ludu”. Posunął się nawet tak daleko, że w manifestie, datowanym dnia 26 czerwca 1809 roku, zarządził zwołanie czegoś w rodzaju konstytuancy, aby „zasiegnąć rady przedstawicieli ludności, co do najlepszego sposobu postąpienia w okolicznościach obecnych”. Po dwóch tygodniach jednak, dokładnie: dnia 11 lipca wyżej wymienionego roku, nowy manifest, zaczynający się od słów: „My, Jürgen Jürgensen”, zwiastował, iż „jednomyślnie powołany” władca zdażył się w międzyczasie przekonać o zbędności narad z przedstawicielami ludu, bowiem przez owe dwa tygodnie zasypywany był „setkami błagań ludności”, aby „zadzielił nawskroś samowładnie”. „W czego następstwie — powiada manifest — nie jesteśmy w stanie dłużej opierać się powszechnemu życzeniu... Deklarujemy więc, że my, Jürgen Jürgensen, objęliśmy kierownictwo wszystkich spraw publicznych pod tytułem Protektora z pełną władzą wypowiadania wojny lub zawierania pokoju z zagranicznymi mocarstwami”.

Po objęciu władzy, chociażby najbardziej absolutnej, trzeba jednak, oczywiście, rządzić. Jürgen Jürgensen rzucił doskonale, że, — jak wyznaje w swej autobiografii, — nie miał „żadnego doświadczenia w tym rodzaju spraw”. Rozpoczął tedy w sposób ośniewiająco prosty. Ogłosił za nieważne wszystkie, zarówno publiczne, jak prywatne zobowiązania pieniężne wobec Duńczyków i — podwyższył uposażenie kleru. Opartszy swój absolutyzm na dwóch potężnych podstawach, na ambonie i na tłumie, czekał pogodnie na dalszy rozwój wypadków. Narazie zadowolniał się triumfalnymi objazdami po wschodnich islandzkich, oraz prześladowaniem własnych rodaków.

Historycy twierdzą, że miał wszelkie dane po temu, aby panować nad Islandią długo i szczęśliwie. Złośliwy los jednak sprawił, że wojna między Anglią i Danią zakończyła się angielsko — duńskim

przymierzem, nieuwzględniającem „dokonanego faktu” zmiany panowania w Islandji, o którym zresztą nikt na świecie poza Islandją nie wiedział. Pewnego poranku do Reykjavik zawiązał jeden z okrętów wojennych angielskich. W kilka tygodni potem „My, Jürgen Jürgensen” rozmyśialiśmy już bardzo poruro nad znikomością blasków tego świata wśród murów celi więzienia Tothil F. elds w Londynie.

W tym — to posępnym przybytku byłem „protektorem” Islandji owładnięta nowa „pasja”, która okazała się najgroźniejsza, — t. zw. demon gry.

Badź — co — badź narazie jeszcze szczęśliwa gwiazda dopisuje. Po niedługim pobycie w Tothil Fields następują w szczegółach niewyświetlone, lecz, jak niezawodnie stwierdzono, bardzo bogate i wesołe peregrynacje pod słonecznym niebem Hiszpanji. Kończy się to znowu w więzieniu — tym razem za szpiegostwo, lecz tak, jak i dwukrotnie poprzednio, t. zn. ma czas bardzo krótki. Angielskie władze wydobywają z hiszpańskiej opresji nisko upadłego ex-samowładcę, każą mu jednak wrócić wreszcie tam, skąd wyszedł, czyli, do służby na morzu. Niestety demon gry czuwa. Odrodzony, zdawałoby się, Jürgen Jürgensen przez pewien okres wzorowo pełni obowiązki brytyjskiego marynarza na Morzu Śródziemnym, nagle wszakże symuluje chorobę, zwalnia się ze służby, spieszy do Londynu, gra dopóty, dopóki nie przegrał wszystkiego, co miał i co gdziekolwiek mógł zdobyć.

Historia się powtarza. Raz jeszcze — więzienie, jako szczebel do nowego etapu kariery. Różnica w tem przecież, że czas pokuty jest już dosyć długi, bo dwuletni i na osobności. Demon gry — na uwieczni. Temu właśnie zawdzięczamy rewelację jeszcze jednej pasji, — piersarskiej. Przez całe dwa lata odciecznia od świata i ludzi w londyńskim Fleet Prison Jürgen Jürgensen pisze bez wytchnienia. Płodzi całą serję utworów najprzeróżniejszego rodzaju, poczynając od „tragedji współczesnej”, na temat śmierci księcia d'Enghien, kończąc na „Traktacie statystycznym o Cesarstwie Rosyjskiem”.

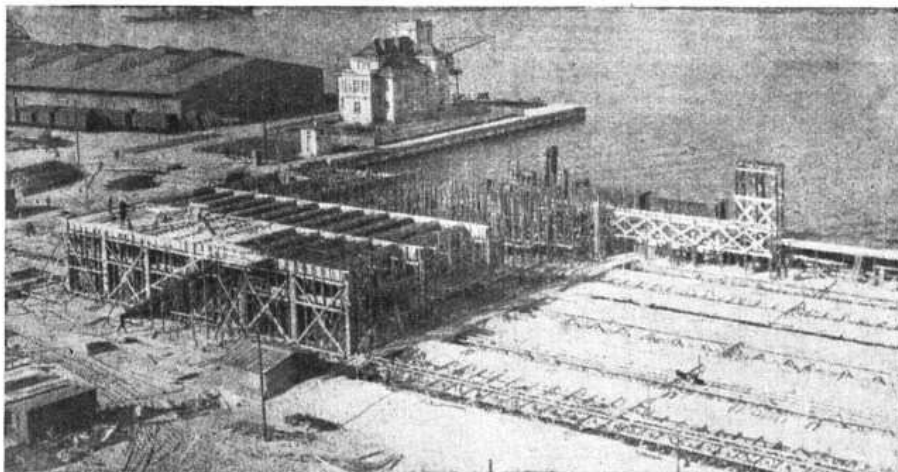
Wreszcie rząd Wielkiej Brytanji postanawia dokonać ostatniej próby wykorzystania talentów niespożytego człowieka. Urząd spraw zagranicznych powierza mu tajną misję dyplomatyczną na kontynencie. Jürgensen opuszcza

Fleet Prison oczyszczony, kosztem skarbu państwa, z długów i obficie zaopatrzony w gotówkę. Co robi niezwłocznie po wydobyciu się na wolność, — łatwo się domyśleć. Przegrzywa wszystko aż do ostatniego pensa, przegrzywa ubranie, przegrzywa bilet do Antwerpii, który wraz z pieniędzmi otrzymał w ministerstwie. Aby dotrzeć do pierwszego etapu podróży, gdzie ma podjąć resztę uposażenia, dostaje się potajemnie na jakiś statek i — dopływa szczęśliwie, po to tylko, aby przegrać resztę swych zasobów. Nie pozostaje nic innego jak misję dyplomatyczną wykonywać w roli włóczęgi i żebraka. Rezultat jest, z pewnością przedewszystkiem dla samego Jürgensena, zdumiewający. Gdy wreszcie zdecydował się z trwogą powrócić do Londynu i złożyć raport, oparty w znacznej mierze na grze wyobraźni, okazało się, po sprawdzeniu, że informacje jego były cenniejsze, niż niejedna z ambadorskich relacji.

Wyglądało to na pożegnalny uśmiech fortuny, po którym nastąpiło już niepowstrzymane staczanie się na dno. Jest jeszcze Jürgen Jürgensen przez pewien czas kasnodzieja jakiejś purytańskiej sekty, przez pewien czas — medykiem, ba nawet — chirurgiem, lecz są to tylko różne sposoby służenia demonowi gry. Ostatni okres jego bytowania na angielskiej ziemi, to żywot tropionego przez policję straceńca. Za oszustwa i długi, jako wielokrotny recydywista, skazany zostaje w rezultacie na dożywotnią katorgę w tej samej Tasmanji, którą niegdyś odkrywał.

Do niedawna mniemano, jakoby na tem zakończyły się niezwykle dzieje żywota pogromcy floty angielskiej pod Kopenhagą i protektora Islandji. Dopiero najnowsze badania wykazały, że i ostatni, prawnie z listy żywych wykreślający go, wyrok wykonywany był przez czas bardzo krótki. Już na statku, transportującym skazanców, Jürgen Jürgensen awansował z okutego w kajdany katorżnika na otoczonego powszechnym szacunkiem lekarza po tragicznym zgonie poprzedniego, urzędowego i najprawdopodobniej doktoryzowanego eskulapa, który tak długo leczył chorych na zapalenie mózgu... kalomelem, aż wreszcie sam, w nagłym przystępie obłędu, rzucił się do morza.

W Tasmanji Jürgensen, jak się zdaje, nigdy żadnych przymusowych, ani nadmiernie ciężkich robót nie wykonywał.



Budowa hali tranzytowej i dworca morskiego na moło Pasażerskim portu gdynińskiego.

olbrzymiej szluzy, mającej połączyć rzekę Loarę z basenem, w którym na stoczni Penhoët będzie wykonany nowy okręt pasażerski „T. 6”.

Szluzę ta pozwoli mu wyjść ze stoczni na Loarę, a poza tem służyć mu będzie w razie potrzeby za suchy dok.

Ukończenie budowy drugiej części szluzy ma nastąpić w najbliższym czasie.

Wrota w szluzie ważą po 1.200 ton każde.

O ile spuszczenie na wodę okrętu „T. 6” nastąpi, jak to jest projektowane, w dniu 29 października r. b. (waga jego wtedy już będzie wynosiła około 28.000 ton), okręt zostanie wykonany i postawiony na linie z wiosną 1934 roku.

O. Q.

Trzeba podkreślić niezmiernie miły nastrój, jaki panował przez cały czas trwania kursu, co należy w dużej mierze przypisać kierownictwu kursu w osobach komendanta Ośrodka Wodnego, kapitana Ostrowskiego, kierownika Kursu Żeglarskiego z ramienia P. Z. Ż. p. Wolffa oraz instruktorów poszczególnych działów sportu. Pobyt w Trokach dla każdego uczestnika był prawdziwym wypoczynkiem.

UCZESTNIK KURSU.

Trzymajmy się morza

Stanisław Staszic

KURS ŻEGLARSKI W TROKACH

W dniach od 3 do 30 lipca b. r. staniem Polskiego Związku Żeglarskiego zorganizowano na przepięknych jeziorach Trockich Kurs Żeglarski, który obejmował naukę żeglowania, wiosłowania oraz pływania. W celu zdobycia sztuki żeglarskiej zjechało się ze wszystkich stron kraju około 80 uczestników. Siedzibą kursu było Schronisko Wileńskiego oddziału L. M. i K., gdzie mieszkało około 40 uczestników, reszta zaś rozlokowała się na okolicznych wyspach w obozach.

Pod fachowem kierownictwem „starzych wilków” młodzi żeglarze nabywali wprawy w poskramianiu żywiołów, jakimi są wiatr i woda, lecz nie wiele mieli z tem kłopotu, gdyż były one w tym roku wyjątkowo łagodne i prócz dwóch większych szturmów, panowała piękna pogoda. Niejednokrotnie trzeba było uciekać się do pomocy wiosł, a to żeglarzowi humoru nie poprawia! Jednak pomimo stosunkowo niedużej ilości dni wietrznych, każdy z uczestników w dostatecznym stopniu posiadał sztukę żeglowania, dowodem czego była wielka ilość wydanych zaświadczeń o zdobyciu tytułu samodzielnego żeglarza.

Przy nauce żaglowania posługiwano się taborem żeglarskim L. M. i K., składającym się z jednej wielkiej łodzi „Mewa” o powierzchni żagla powyżej 30

m² i 5 mniejszych łodzi o powierzchni około 10 m² żagla oraz taborem klubów wioślarskich z Grodna i z Wilna.



Uczestnicy kursu żeglarskiego w Trokach.

KRONIKA

ROZSZERZENIE DZIAŁALNOŚCI „ŻEGLUGI POLSKIEJ”

W połowie września r. b. „Żegluga Polska” Sp. Akc. na mocy specjalnego porozumienia z Urzędem Morskim przejęła od ostatniego holowanie statków w porcie gdyńskim. W skład taboru holowniczego „Żegluga” wchodzi 4 holowniki wydierżawione od Urzędu Morskiego, a mianowicie: „Ursus”, „Bizon”, „Tur” i „Żubr”.

NOWY ŁADUNEK TRANZYTOWY W PORCIE GDYŃSKIM

Dzięki zabiegom Polskiej Agencji Morskiej we wrześniu r. b. przybył do portu gdyńskiego z Hamburga pierwszy większy ładunek surowca i półfabrykatów skórzanych przeznaczonych dla znanej czeskiej fabryki obuwia Batá.

PRACA NAD UMOCNIENIEM WYBRZEŻA

Urząd Morski przeprowadził w r. b. szereg prac koło umocnienia brzegów morskich zarówno na Helu, jak i od strony wielkiego morza ku granicy niemieckiej. Roboty te zostały już zakończone i wybrzeże zostało przygotowane do przyjęcia zimowych szturmów.

SPRAWNOŚĆ PRZELADUNKOWA PORTU GDYŃSKIEGO

O wysokiej sprawności przeładunkowej portu gdyńskiego może świadczyć fakt następujący. W dniu 27 września r. b. o godz. 9 min. 15 rano, przybył do portu gdyńskiego statek Polsko-Skandy-nawskiego T-wa Transportowego „Robur VI”, który wrócił pusty z Oslo. Tegoż samego dnia o godz. 10 min. 30 wieczorem „Robur VI” wyszedł z portu w następną podróż do Siemmestad zabierając 3201 t. węgla który załadowany został przy pomocy urządzeń przeładunkowych firmy „Polskarob”.

PRZENIESIENIE WEJŚCIOWEJ LATARNI PORTOWEJ Z GDYNI DO HEŁU

W końcu września r. b. została przeniesiona z Gdyni do portu w Helu żelazo-betonowa latarnia wejściowa, zdjęta z zamkniętego wejścia północnego do portu gdyńskiego. Przeniesienie to było ciekawym eksperymentem z punktu widzenia technicznego. Latarnia ta wagi około 25 ton została w całości wyjęta z falochronu przy pomocy pływającego

dźwigu Stoczni Gdyńskiej następnie dźwig wraz z latarnią został przeciągnięty przez zatokę za pomocą dwóch holowników „Ursus” i „Bizon”, poczem latarnię ustawiono na nowym fundamencie na końcu niedawno przedłużonego moła portu w Helu.

Cała czynność od chwili podniesienia latarni z falochronu w Gdyni do chwili ustawienia jej na moło w Helu trwała razem 4 godziny, z czego 3 godziny zużyto na przeholowanie dźwigu pływającego przez zatokę.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



IMPORT ZŁOMU ŻELAZNEGO PRZEZ GDYNIĘ.

Daje się zauważyć wciąż wzrastający import złomu do Polski przez port gdyński. W basenach portowych stale kilka statków wyladowuje złom przywieziony z zagranicy. Oczekiwane jest dalsze wzmocnienie się tego ruchu ponieważ zapasy złomu w hutach się skończyły, a prywatny rynek wewnętrzny, jest także prawie wyczerpany. Jak przewidują sfery zainteresowane, import złomu przez Gdynię w niedługim czasie może się podwoić.

NOWA FIRMA W PORCIE GDYŃSKIM.

Z dniem 1 października rozpoczęła swą działalność firma „Compagnie Commerciale pour l'Importation et l'Exportation Fr. Rytlewski i Ska Gdynia”, spółka handlowo-komisowa dla importu i eksportu. Firma ta, reprezentując cały szereg najpoważniejszych firm zagranicznych, zajmować się będzie hurtowym zamorskim handlem kolonialnym. Biura i składy firmy mieścić się będą w hangarze portowym Nr. 5. W ten sposób stworzony zostanie w magazynie długoterminowym pierwszy poważny ośrodek kolonialnego handlu hurtowego, który przyczyni się w dużym stopniu do zaspokojenia potrzeb kraju.

DELEGACJA MIASTA PARYŻA W GDYNI.

W drugiej połowie września r. b. odwiedziła port gdyński delegacja miasta Paryża w składzie trzech członków Rady Miejskiej. Odwiedziny te miały na celu zbadanie możliwości, aprowidowania Paryża produktami polskimi. Szczegółowe zainteresowanie gości okazali przy zwiedzaniu Chłodni Portowej i Hali Rybnej.

BEZPOŚREDNIA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA Z AUSTRALJĄ.

Znany armator norweski Wilhelm Wilhelmsen z Oslo postanowił przy pomocy swej linii okrętowej „The Norwegian Africa & Australia Line” uruchomić regularną komunikację pomiędzy Gdynią a portami Australii z odjazdem statków raz na miesiąc. Pierwszy statek miał odejść z Gdyni w dniu 28 października r. b.

NOWA LINIA REGULARNA.

W Urzędzie Morskim w Gdyni została ostatnio zgłoszona nowa regularna linia okrętowa Gdynia — Gdańsk — Hiszpania — Portugalia — Marokko. Linję tę eksploatować będzie hamburskie przedsiębiorstwo żeglugowe „Oldenburg — Portugiesische Dampfschiffreederei”, które dotychczas posyłało swoje statki tylko do Gdańska.

Odjazdy statków z Gdyni narazie ustalono raz na miesiąc.



P. Gustaw Kański b. inspektor Państw. Szkoły Morskiej kierownik oddziału Żeglugowego Urzędu Morskiego w Gdyni.

Z URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI.

Z dniem 1 sierpnia r. b. dotychczasowy inspektor Państwowej Szkoły Morskiej, p. Gustaw Kański, przeszedł na stanowisko kierownika żeglugowego Urzędu Morskiego w Gdyni.

P. Gustaw Kański, jeden z organizatorów szkolnictwa morskiego w Polsce, rozpoczął służbę na morzu w r. 1906 w rosyjskiej flocie ochotniczej. W czasie wojny zajmował różne stanowiska we flocie rosyjskiej. W kwietniu 1918 r. zgłosił się do armii polskiej we Francji, gdzie został mianowany oficerem transportowym i zorganizował w Paryżu składy Białego Krzyża. Pracuje następnie w biurze attaché wojskowego Poselstwa Polskiego. We wrześniu 1919 r. wraca do Polski i przechodzi do Departamentu dla Spraw Morskich M. S. Wojsk., gdzie opracowuje programy przyszłej Szkoły Morskiej. Od sierpnia 1920 r. obejmuje stanowisko inspektora Państwowej Szkoły Morskiej w Tczewie (później w Gdyni) i na stanowisku tem pozostaje przez lat 12.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



NOWI ABSOLWENCI PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ.

W połowie września r. b. w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni odbyły się egzaminy dla uczniów kończących studia.

W wyniku tych egzaminów dyplomy z ukończenia Szkoły otrzymało 26 absolwentów i eksternistów w czem 13 na wydziale nawigacyjnym: Gorazdowski Stefan, Kot Zygmunt, Kowalewski Zbigniew, Smoleniec Roman, Siekierzyński Stefan, Soltys Tadeusz, Taniewski Wadim, Umiński Marian, Wojtas Bernard, Zawada Czesław, na wydziale mechanicznym: Tumilowicz Olgiard, Wesolowski Stanisław, Wolmar Hugon, Barański Zygmunt Kulpa Kazimierz, Szłowski Roman, Sosnowski Stanisław, Gruszecki Jan, Kaczorowski Adolf, Narek Aleksander, Ostapowicz Eugeniusz, Perzanowski Jerzy, Pleuss Jerzy.

KURSY ŻEGLARSKIE.

Pod protektorem Ligi Morskiej i Kolonialnej Związek Harcerstwa Polskiego organizuje w Warszawie, w czasie od dn. 3. XI. 1932 do 21. I. 1933 z przerwą na ferie Bożego Narodzenia, teoretyczne Kursy Żeglarskie.

Czynne będą trzy równoległe kursy: dla początkujących amatorów sportu żeglarskiego, dla amatorów żeglarsstwa morskiego, oraz dla zaawansowanych żeglarzy yachtingu morskiego. — Każdy z kursów obejmuje 16 godzin wykładów, oraz 16 godzin zajęć praktycznych. — Ze względu na te ostatnie, liczba słuchaczy ograniczona. — Opłata za kurs wynosi zł. 20. — (studenci, uczniowie i harcerze — placą zł. 15).

Wykłady prowadzić będzie p. J. Kuczyński por. mar. handlowej.

STATEK „ŁÓDZ” POD BANDERĄ WOJENNĄ.

W dniu 19 października r. b. w Ministerstwie Przemysłu i Handlu została podpisana umowa, na której podstawie statek „Łódź”, będący dotychczas własnością Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego został sprzedany polskiej marynarce wojennej, gdzie służyć ma jako baza łodzi podwodnych.

Cena kupna została w całości pokryta z sum b. Komitetu Floty Narodowej, przyczem przeszło 50% potrzebnej sumy

GIELDA MIĘSNA W WARSZAWIE

Potrzebę powołania do życia Giełdy Mięsnej, odczuwało w równej mierze rolnictwo, jak i kupiectwo mięsne, oraz rzemiosło rzeźniczo-wędliniarskie. Nic też dziwnego, że w Komitecie Organizacyjnym, który powstał w r. 1927 obok producenta znaleźli się przedstawiciele kupiectwa i rzemiosła mięsnego i że udział w pracach tego Komitetu wziął też Państwowy Bank Rolny, Dyrekcja Rzeźni, Intendencja M. S. Wojsk. i t. d. Wybory do pierwszej rady giełdowej, odbyły się 15 marca 1931 r. i po krótkim okresie organizacyjnym, Giełda Mięsna już dn. 16 listopada 1931 r. rozpoczęła swoją działalność. Na czele Rady Giełdowej stanął dr. Władysław Piaskiewicz, wiceprezes C. T. O. i K. R.; na stanowisko Dyrektora Rada Giełdowa powołała p. Jerzego - Antoniego Bulhaka, na Sekretarza p. Leonarda Wilczyńskiego.

Dotychczasową pracę Giełdy Mięsnej, działającej zaledwie kilka miesięcy, należałoby jeszcze uważać za pracę organizacyjną, aczkolwiek w tym okre-

sie zdołano już wyjednać wiele ulg, zwłaszcza podatkowych dla kupiectwa i rzemiosła mięsnego, które już obecnie odczuwa w Giełdzie Mięsnej należytą opiekę i uważa ją w wielu wypadkach za jedyną reprezentantkę interesów całej branży mięsnej. Obroty giełdowe oparte na jawności cen, odgrywają pierwszorzędną rolę w sanacji rynku mięsnego. Transakcje zawierane u maklerów przysięgłych, oparte na podaży i popycie są istotnym odzwierciedleniem rynku i koniunktury, a zatem skutecznie przeciwdziałają wszelkim zakusom spekulacyjnym. Rolnik - producent opierając się na cenie giełdowej, ogłaszanej w prasie codziennej, oraz w prasie rolniczej zawodowej, orientuje się w koniunkturze i stanie rynku, dzięki czemu materiał swój zbywa już obecnie po cenach mniej więcej rynkowych.

Polski rynek mięsny jest w wysokim stopniu zaniedbany, i dlatego zarówno Rząd, jak i sfery gospodarcze, oraz rolnictwo idą w tym kierunku, aby dążyć systematycznie do specjalizacji produkcji i handlu materiałem

rzeźnym. W tym wypadku Giełda Mięsna ma wielką rolę do spełnienia. Obecnie prace Giełdy idą w kierunku wyjednania dla kupiectwa tanich kredytów, i zorganizowania w całej Polsce sieci Komisji Notowań. Z chwilą powstania Komisji Notowań, Giełda Mięsna i handel mięsem.

nego w całej Polsce i będzie w stanie stworzyć ochronę przed znacznymi i niczem nieusprawiedliwionymi lokalnymi wahaniami cen na żywiec, mięso i przetwory mięsne.

Obecnie Giełda Mięsna w Warszawie liczy 1.300 członków. Jeżeli weźniemy pod uwagę, że ogólne obroty Giełdy od 16 listopada 1931 r. do 10 września 1932 r., wynoszą przeszło 50 milionów zł. przy wspomnianej ilości członków, łatwo zorientujemy się jak ogromną pozycję w gospodarstwie narodowym stanowi produkcja hodowlana i handel mięsem.

Biuro Giełdy Mięsnej mieści się w Warszawie przy ul. Jagiellońskiej Nr. 1.

Telefon dyrektora 10-06-68, telefon ogólny i sekretarza 10-20-04.

jest także silną tarczą i oparciem dla rozwoju myśli ogólnosłowiańskiej i słowiańskiej samodzielności, której pierwszym i podstawowym warunkiem jest posiadanie morza.

Korzystamy z okazji, by wyrazić Wam nasz podziw dla wielkich owoców, które odrodzona Polska w tym okresie osiągnęła, stworzywszy bazy morskie dla marynarki handlowej i dla obrony Państwa na morzu.

Życzeniem naszym jest, aby węzły, łączące oba bratnie towarzystwa morskie były i nadal coraz lepsze, coraz bliższe.

W tej myśli załączamy braterskie i narodowe pozdrowienia.

Następują podpisy.

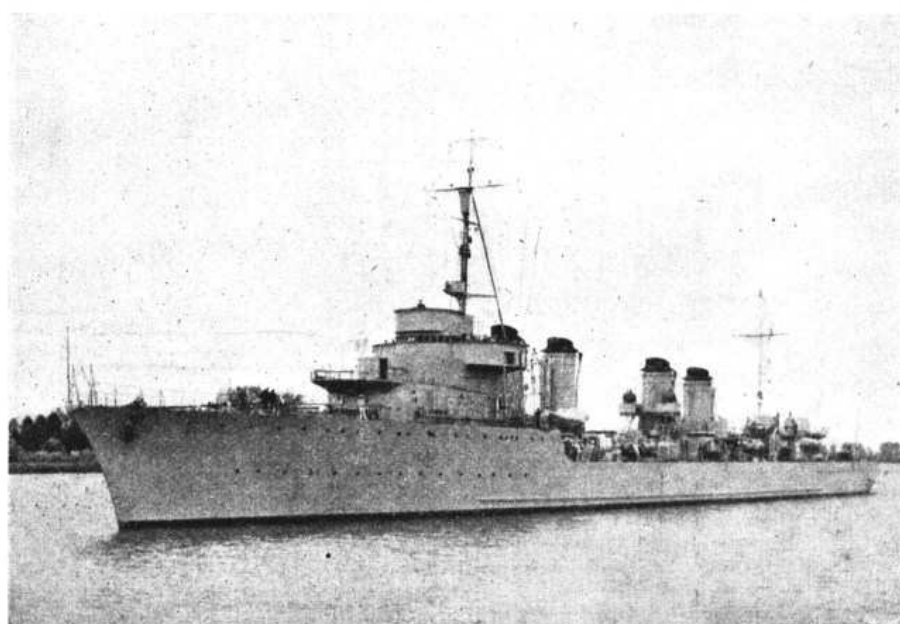
Split, 28 czerwca 1932

Liga Morska i Kolonjalna, Zarząd Główny, Warszawa Nowy Świat 35.

Otrzymał list, pełen łaskawych życzeń z okazji 10-lecia naszego miesięcznika, redakcja naszego czasopisma wyraża Wam braterskie i gorące podziękowanie.

Czasopismo nasze, śledząc rozwój spraw morskich na całym świecie szczególnie jest, że może stwierdzić u bratniego narodu polskiego nadzwyczajną energię w budzeniu świadomości morskiej oraz planowość pracy na tem polu, co zawsze z wielką radością stwierdzamy i notujemy.

Będąc wyrazem dążeń słowiańskiej do morza na tem czysto słowiań-



Kontrotorpedowiec marynarki francuskiej „Tartu”, zbudowany przez stocznię „S. A. des Ateliers et Chantiers de la Loire”. Długość okrętu 129.3 m, najw. szerokość 11.84 m, wyporność 2480 t., szybkość 36 węzłów.

skiem wybrzeżu, pragniemy, by cały nasz naród głęboko zrozumiał ważność i wartość naszego morza, co także Wasze Towarzystwo pragnie osiągnąć i do

czego dąży.

W pracy tej życzymy Wam pełnego powodzenia i prosimy o przyjęcie wyrazów naszych braterskich uczuć.

Następują podpisy.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

MANIFESTACJA MORSKO-KOLONJALNA ROBOTNICZEJ MŁODZIEŻY STOLICY.

Poraz drugi w tym roku Oddział III. im. Jana z Kolna Ligi Morskiej i Kolon-

jalnej zorganizował w sobotę dnia 15 października b. r. podniosłą akademję na zakończenie dwutygodnia propagandowego Ligi.

Wielka sala posiedzeń Rady Miejskiej i galerje zostały wypełnione po brzegi.

W uroczystości wzięło udział około 2000 osób.

Akademję zagał dłuższym przemówieniem Prezes Okręgu Warszawskiego L. M. i K. p. Ant. Kamiński poczem orkiestra 30 p. piechoty Strzelców Kaniwskich odegrała hymn narodowy.

Odczyty wygłosili: p. dr. Cz. Łukaszewicz „O Polsce na morzu”, wskazując, barwnie i z właściwą sobie swadą, znaczenie morza dla naszego kraju i urok, jaki wywiera, polska bandera na naszym wychodźstwie. P. Wojciech Szukiewicz, zasłużony publicysta i działacz emigracyjny, mówił o „Zagadnieniach Kolonjalnych”.

W drugiej części panie Julia Anuszo-wa i Jadwiga Niemyska, przy akompaniamencie p. Heleny Brandtowej, odśpiewały szereg pieśni, a p. Henryk Ładosz, deklamował kilka utworów. Orkiestra 30 pułku piechoty pod batutą por. kapelm. Frączka odegrała kilka utworów.

Na zakończenie akademji Prezes III oddziału L. M. i K. im. Jana z Kolna p. Ludwik Maciejec, dziękując wyżej wymienionym osobom, które bezinteresownie pomogły do zorganizowania akademji, wezwał obecnych do usilnej pracy nad uświadomieniem społeczeństwa i werbowaniem nowych członków Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Młodzież robotnicza, pracująca zawodowo, daje piękny przykład owocnej pracy dla wspólnej sprawy.



Manifestacja morsko-kolonjalna młodzieży robotniczej stolicy w sali Rady Miejskiej w dniu 15 października b. r.

uzyskano ze specjalnego konta „Dar Szkoły Polskiej”, powstałego wyłącznie z ofiar młodzieży szkolnej i nauczycielstwa, Z tego też względu statek po otrzymaniu bandery wojennej i dostosowaniu go do potrzeb marynarki wojennej będzie nosił nazwę „Sławomir Czerwiński”, jako wyraz hołdu dla zmarłego ministra oświaty i protektora zbiórki na okręt „Dar Szkoły Polskiej”.

Pojemność statku „Łódź” wynosi 2.450 ton rejestrowych brutto, długość 97 mtr, szerokość 12,5 mtr, siła maszyn 1.500 KM.

AWANS ADMIRALA DE LABORDE.

Kontr-admirał de Laborde, były dowódca drugiej eskadry francuskiej zesłoroczny gość floty polskiej w Gdyni, do której przybył na pokładzie kontrtorpedowca „Bison”, został awansowany na wiceadmirala.

Awans jednego z najwybitniejszych oficerów marynarki francuskiej i jedyne go admirała-pilota-otolika (w czasie wojny adm. de Laborde był znanym lotnikiem morskim), — odbija się także echem w Polsce, gdzie w czasie swego pobytu adm. de Laborde zyskał sobie ogólną sympatię.

W pełni uznania dla polskich poczynań na morzu i prac Ligi Morskiej i Kolonjalnej, adm. de Laborde wraz ze swą małżonką, zapisał się na członka Oddziału Propagandy Floty Wojennej L. M. i K., i do dziś dnia interesuje się wielce naszymi sprawami.

Składamy mu szczere powinszowania i życzenia dalszej owocnej służby pod trójkolorową banderą.

ZGON WIRGINJI HERIOT.

W czasie regat w Arcachon zmarła nagle, na pokładzie swego pięknego jachtu „Ailee”, (podarowanego w testamentie oficerskiej szkole marynarki) pani Wirginia Hériot, znana francuska propagatorka morza i floty, zasłużona yachtswoman, patronka szeregu filantropijnych i społecznych instytucyj morskich oraz matka chrzestna wojennej Szkoły oficerskiej i kilku okrętów wojennych.

Postać p. Hériot, zdobywczyni szeregu nagród międzynarodowych na regatach jachtów, niezmordowanej działaczki propagandowej, utalentowanej literatki, kawalera Legji Honorowej, Ko-



Węgiel polski idzie do Południowej Ameryki. Statek grecki „Nicolas Angelos”, który zabrał w lipcu r. b. pierwszy większy ładunek węgla polskiego do Buenos Aires. Zdjęcie zrobione w czasie postoju statku w porcie gdynińskim.

mandora „Méríte Maritime” i honorowego mata francuskiej marynarki wojennej, należy do najbardziej zasłużonych z pośród pionierów morza we Francji.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



NA DZIESIECIOLECIE „JADRAŃSKIEJ STRAŻY”

W roku bieżącym przypada 10 rocznica powstania jugosłowiańskiej „Jadrańskiej Straży”, organizacji społecznej o analogicznych celach i zadaniach, co Liga Morska i Kolonjalna w Polsce. Z okazji 10-lecia istnienia bratniej organizacji Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej wystosował pod adresem „Jadrańskiej Straży” w Splicie oraz jej organu, zwącego się także „Jadrańska

Straża” (Straż adriatycka), pismo z gratulacjami.

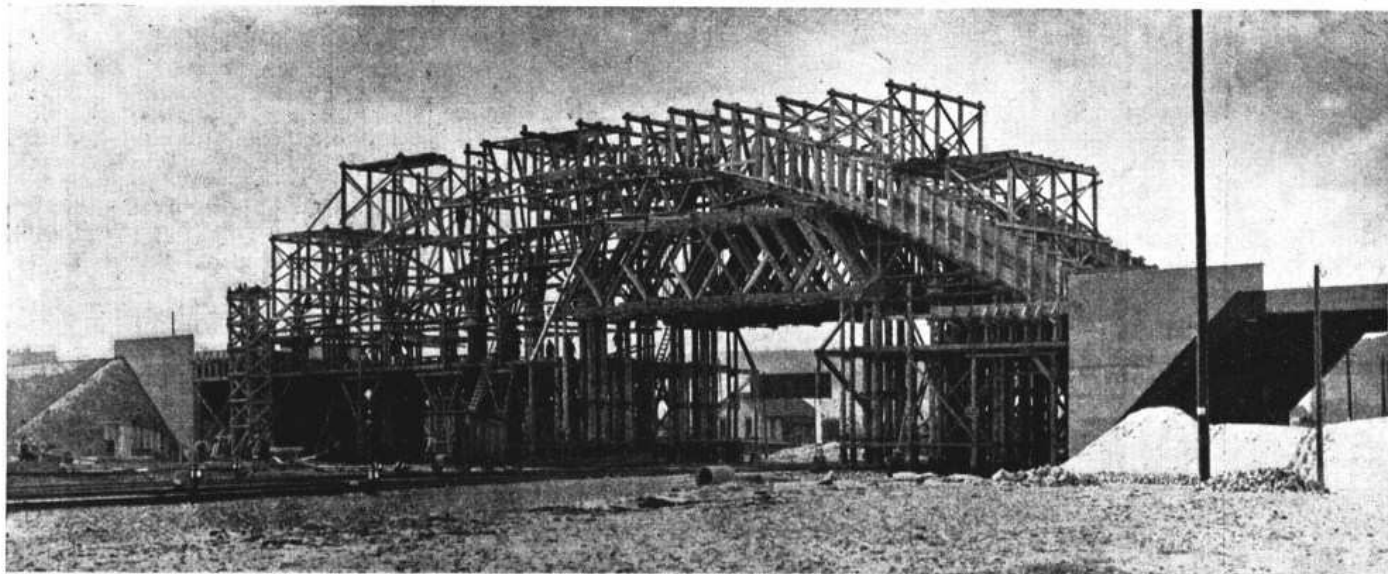
W odpowiedzi otrzymaliśmy następujące dwa pisma:

Split, 28 czerwca 1932

Bratnia Liga Morska i Kolonjalna, Zarząd Główny, Warszawa, Nowy Świat 35.

Zarząd Główny Jadrańskiej Straży przejęty jest głęboko wyrazami uznania, które bratni Zarząd Ligi Morskiej i Kolonjalnej łaskawie skierował do nas z okazji 10-lecia istnienia.

Uznanie wasze za naszą dziesięcioletnią pracę daje nam nowy dowód, że aktywność narodu jugosłowiańskiego skupiona w szeregach Jadrańskiej Straży przynosi korzyść nie tylko rozwojowi wielkości i postępu naszego narodu, lecz



Gdynia. Budowa wiaduktu nad torami kolejowymi na moło Węglowem. Wiadukt ten uniezależni ruch kółowy między portem i miastem od ożywionego w tem miejscu ruchu kolejowego. Cała konstrukcja wiaduktu zbudowana będzie z żelazobetonu.

PIONIER KOŁONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOŁONIALNYCH

KLEMENS TOMCZEK

(23. XI. 1860 — 20. V. 1884)

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Cichy, skromny i bezinteresowny — Klemens Tomczek stworzony był na poważnego eksploratora. Dla niego, jak i dla dwóch pozostałych jego towarzyszy, Rogozińskiego i Janikowskiego, wyprawa badawcza do Kamerunu nie była gonitwą za sławą lub zyskiem materialnym; jechał do Afryki, bo czuł potrzebę badania, bo go coś rwało w nieznanne krainy. Odpowiednio przygotowany naukowo do wyprawy, nie chciał od razu spożytkować dyplomu inżynierskiego, nie szukał posady, bo czuł, że więcej jeszcze winien umieć, więcej nauczyć się wypada, a wierzył, że z Rogozińskim razem cudów dokona.

Urodzony 23. XI. 1860 w Trzemesznie, wychowywał się Tomczek w Ostrowie Wlkp., dokąd ojciec jego, profesor gimnazjalny, przeniesiony został przez władze pruskie w związku z patryotycznym zachowaniem się młodzieży i ciała nauczycielskiego w powstaniu styczniowym. Gdy ojciec niedługo potem odumiał go a pozostała z dziećmi w przykrych warunkach materialnych wdowa nie mogła podobać wydatkom i kosztem wykształcenia dzieci, Klemens o własnych siłach postanowił przejść przez życie i niezmordowaną pracą dopiął celu i o własnych już środkach ukończył gimnazjum we Wrocławiu oraz akademię górniczą we Fryburgu Saskim.

Na ławach szkolnych we Wrocławiu poznał Rogozińskiego i pokochał go. Stał się jego jedynym

przyjacielem, jak świadczy o tym sam Rogoziński. Z nim razem badał to, co ich nieprzeparcie ciągnęło: świat nowy, świat nieznan, razem omawiali plany przyszłych eksploracji. I gdy po kilku latach rozłąki przyszło od Rogozińskiego hasło: „jedziemy do Afryki“, bez wahania stawiał się Tomczek do apelu i przy boku Rogozińskiego i Janikowskiego dnia 13 grudnia 1882 r. wyruszył z Hawru na „Łucji - Małgorzacie“ w świat daleki i niezbadany.

Gdy ekspedycja przybyła na wyspę Mondoleh przy brzegu Kameruńskiego i Rogoziński ruszył,

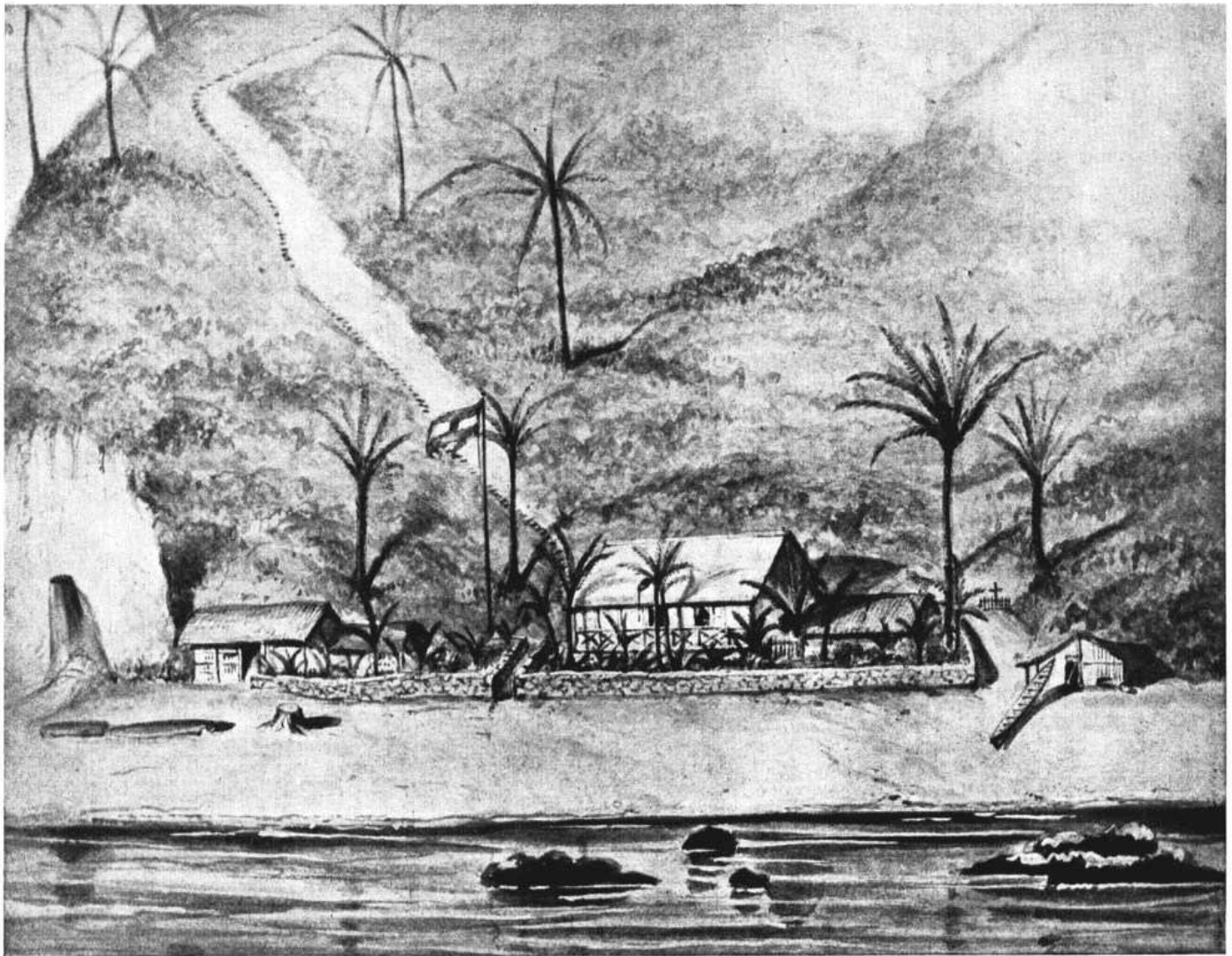


Klemens Tomczek.

aby poczynić ostatnie przygotowania do wyprawy, pozostał Tomczek na wyspie, by wspólnie z Janikowskim budować stację, która stała się punktem oparcia i schroniskiem dla „pierwszej polskiej wyprawy afrykańskiej“.

Już 21 lipca ruszył wraz z Rogozińskim na badanie kraju kameruńskiego. Miotali nimi — zwierza się Rogoziński — najrozmaitsze uczucia. Jasno zdawali sobie sprawę z tego, że powinni być gotowi na wszystko. Wiedzieli, że o kilka kilometrów za ledwie od brzegu oceanu zdani będą na łaskę i niełaskę tysięcy tysięcy niepojmujących ich dzikich. Ale w wiernej piersi Tomczka tlił ogień, który i Rogozińskiego ożywia. Czytałem w jego twarzy — powiada Rogoziński — jak w otwartej księdze, a ta mówiła: „Wiemy, co czynimy i nie nas nie zrazi“. Ruszyli więc naprzód. Stacja, dom, życie europejskie wkrótce znikły im z oczu i pierwsi polacy badacze środkowej Afryki wstąpili w mroki dżungli podzwrotnikowych, pragnąc nieść w nie pierwsze brzaski świtu.

W pierwszej tej wyprawie, błędząc u wstępu po całym splocie zakłanych dróg wodnych, zbadał Tomczek i Rogoziński wspólnie Rio Mungo i kraje Mungo i Balunga, przyczem dotarli do stolicy Bakunda - ba - Nambelch. W dalszej wędrówce przez dżunglę odkryli jezioro Balombi - o - Mbu, które na cześć hr. Benedykta Tyszkiewicza nazwali jeziorem Benedykta, wreszcie odkryli kataraktę Małego Mungo.



Stacja polskiej ekspedycji do Kamerunu na wyspie Mondoleh, wzniesiona przez Tomczka i Janikowskiego. W domu, widocznym na ilustracji, zmarł Tomczek. W głębi na prawo, między dwiema palmami, grób Tomczka, wykuty w skale przez Janikowskiego. (rysunek ze zbiorów Janikowskiego)

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



W jednej z następnych wypraw, którą prowadził tylko Tomczek, gdyż Janikowski zajęty był stacją Mondoleh, a Rogoziński złożony chorobą musiał być pozostać w stolicy kraju Bakunda, dotarł wreszcie do jeziora Słoniowego, którego poprzednio napróżno wraz z Rogozińskim szukali.

Przybywszy zmęczony do mej kwatery, — podaje Tomczek w opisie tej wyprawy, — rzuciłem się na bambusową ławkę, lecz nagle powstał niezwykle ruch między krajowcami i równocześnie usłyszałem krzyki: „nio-nio“ (wąż, wąż). Zerwałem się i odskoczyłem na środek chaty; na jednym z prętów palmowego dachu wisiał z paszczą zwróconą na dół, właśnie ponad ławką, na której spoczywałem, 4 stopy długi wąż. Po kilkunastu uderzeniach kijem spadł na ziemię, wijąc się konwulsyjnie, jeden z najjadowitszych węży tutejszych.

Po źle przespanej nocy, (tańczo-

no bowiem i śpiewano aż do świtu), powróciłem w szybkich marszach do Nake, a dnia następnego zwróciłem się ku północo-wschodowi, z niezachwianym zamiarem dotarcia do Słoniowego jeziora. Zaraz za Nake trafiłem na rzekę, która, podług wskazówek i wszelkiego prawdopodobieństwa, przepływa poniżej N'ongo, a dalsza droga, prowadząca w mniejszej lub większej odległości od łożyska rzeki, pozwalała mi śledzić jej bieg aż do progów. Przeszedłszy progi, opuściłem rzekę na godzin kilka; lecz ku wielkiej mej radości, ciekawy strumień ukazał mi się ponownie, krzyżując dwukrotnie moją drogę w bliskości miasta Bakundu - ba - Boa, gdzie pod imieniem Kabí przedstawia się, jako bystry potok, wypływający z przyległego łańcucha pagórków.

Dnia następnego, 29 września 1883 r., opuściłem Boę z fatalnym bólem głowy i gorączką, spowodowaną zapewne całodzienną

wczorajszą podróżą w silnej ulewie. Nadzieja jednakże ujżenia jeszcze tego samego dnia wieczorem nieznanego jeziora podtrzymała moje siły, i, choć chwiejącym się krokiem, wyruszyłem w 12-milową podróż. Z trudnościami tylko i wysileniem przebywałem na śliskich stromych drogach nieskończony rząd wysokich pagórków, piętrzących się przed nami. Wreszcie po kilkogodzinnym marszu upadając ze zmęczenia, powitałem z radością w dali jaśniejącą smugę rzeki, która spadała ze szmerem w kaskadach ze skały na skałę. Wtem z prawej zawiął świeży wietrzyk; spojrzałem w tę stronę — przed nami leżała obszerna płaszczyna wody, długo szukane jezioro M'Bu.

Zapomniałem o gorączce i zmęczeniu, szybkim krokiem podążyłem do brzegu, a usiadłszy w jednej z licznych pirożek, napawałem oczy czarującym widokiem jak lustro gładkiej powierzchni je-

ziora. Nie wiem jak długo byłbym pozostał w uroczym tem miejscu, gdyby nie znużeni tragarze, którzy z niecierpliwością czekali chwili złożenia bagażu w mieście.

Mieszkańcy M'Bu, uwiadomieni o przybyciu może bajecznego dla nich białego człowieka, wyszli naprzeciw nam, lecz za każdym krokiem, który uczyniłem naprzód, owe setki czarnych cofały się wstecz, nie dowierzając dziwnej istocie. Przy pierwszej chacie zatrzymała się wreszcie ciżba, a ja, chcąc ją ośmielić, podszedłem ku niej, podając rękę najbliższemu stojącemu krajowcowi. Nie rozumiawszy mego giestu, olbrzymi murzyn drapnął co sił mu starczyło, a za jego przykładem poszła i reszta. Gdyśmy jednakże przybyli do domu królewskiego, w jednej chwili zapełniła się chata czarnymi, którzy, nie wiedząc, co czynić ze zdumienia i radości, wdrapywali się z hałasem na stołki i słupy, grożąc zupełną ruiną i tak już chwiejącej się chaty. Po chwili nadszedł podstarzały murzyn słusznej postawy — król Mukwii, a wzięwszy podaną mu rękę w obie dłonie, trząsł nią długo i serdecznie, wyrażając mi swą radość, iż przecież wreszcie zawitał biały do ich miasta.

Odpocząwszy cokolwiek, powróciłem do jeziora i rzeki Sobo, by zapomocą kompasu zdjąć ich kontury. Ciekawa gawiedź nie opuszczała mnie na chwilę, a z zapadającą nocą rozpoczęła się serenada, która, tym razem jednakże nie przeszkodziła mi bynajmniej zasnąć snem twardym.

Opuszczając nazajutrz miasto, obdarzyłem uprzejmego króla,

który dogadzał każdemu memu żądaniu, zwykłym doborem drobnostek, na których widok świeciły się z radości oczy starca. Przy pożegnaniu zadość uczyniłem chętnie ogólnej prośbie i wystrzeliłem trzykrotnie z rewolweru. Nigdy nie zapomnę wrażenia, jakie to wywołało na dziecinnych umysłach spokojnych krajowców: skakano i śpiewano, tracono rozum; jeden opowiadał drugiemu, jak „mukara“ (biały człowiek) zlał broń, złożył ją i strzelił. Rozpromieniony król zdradzał się z wielką ochotą uściskania mnie, lecz wstrzymywał swe popędy, zadowolniając się serdecznym pogłaskaniem rąk mego chłopca, noszącego rewolwer“.

Do połowy maja 1884 r. Tomczek i Rogoziński stale byli w drodze, raz po raz tylko wracając na Mondoleh celem odpoczynku i nabrania tchu do dalszych wypraw. Nagle, dnia 11 maja 1884 r., gdy Rogoziński w sprawach ekspedycji bawił poza stacją, Tomczek zachorował. Nazajutrz stan chorego pogorszył się i nastąpiły objawy malarji. Wezwani na pomoc misjonarze angielscy orzekli, że niema ratunku. Tak upłynął tydzień. Chory prawie ciągle był nieprzytomny, chwilami jednak wracała mu świadomość, a wtedy wstrząsany jego towarzyszy Janikowski nabierał wiary i ludził się nadzieją. Dnia 20 maja, gdy nastąpiło widoczne polepszenie i chory chwilowo nawet wstał z łóżka o własnych siłach, ucieszył się Janikowski, nie przewidując, że to ostatni błysk dogasającego życia. Nagle Tomczek zawołał: „Janikowski, daj rękę, uściśnij mocno... umieram“ — i

w pięć minut zasnął spokojnie, trzymając przyjaciela za rękę i słuchając odmawianej modlitwy...

Opodal stacji polskiej, na małym wzgórzu, wykopano grób między dwiema, po bokach wzgórza rosnącymi palmami. Szczupły orszak osób, przybyłych ze stacji angielskiej Wiktorja w południe odprowadził na miejsce wiecznego odpoczynku Polaka, który o tysiące mil od ojczystej ziemi padł na posterunku.

Niebawem wrócił Rogoziński. Rozpacz jego nie miała granic. Stracił najlepszego druha, którego od ław szkolnych kochał jak brata.

Widoku świeżej mogiły osieroceni towarzysze znieść nie byli zdolni. Zawiele zabrała im ta ziemia. Powierzywszy więc dom czasowej opiece przychylnych krajowców, wyruszyli Janikowski i Rogoziński łodzią do Gabonu i na rzekę Remboe, by nie mieć czasu do rozmyślenia nad poniesioną stratą i dopiero 14 lipca powrócili na Mondoleh.

Tomczek położył skromną ale istotną zasługę, jako odkrywca źródeł i górnego biegu Rio del Rey, których napróżno przez dwa wieki poszukiwano, jeziora Słoniowego i t. d. Pomiędzy pracami, jakie z wyprawy afrykańskiej pozostawił, znajdowało się wiele ścisłych i cennych map, notat oraz bogate materiały do geografii nowoodkrytych stron, jako to części kraju Bakunda, biegu rzeki Mungo oraz środkowej części Malego Mungo, jeziora M'Bu i t. d.

Opublikowanie części tego materiału zawdzięczamy Rogozińskiemu.

STANISŁAW ZIELIŃSKI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



POLACY W JUGOSŁAWJI

Polacy w Jugosławji stanowią grupę mniejszościową dość nie liczną. Osiedli oni w tym kraju w charakterze robotników, przemysłowców, kupców, a przede wszystkim rolników.

Na terenie Belgradu, Zemuniu, Starego Beczeju, Paraczyna i Niszu zamieszkuje obecnie ok. 600 Polaków. W Belgradzie pracują przy budowie domów i na robotach miejskich. Znajdzie się ich także wśród przemysłowców, urzędników i kupców, a nawet dziennikarzy. Element to naogół niestety, stąd dla naturalizacji trudny. Pewien odsetek Polek wynarodawia się przez małżeństwa

z Serbami. Z powodu słabej liczebności i rozrzucenia brak wśród Polaków w Jugosławji życia organizacyjnego. Ci zaś, co mieszkają w stolicy, opierają się o stowarzyszenia mieszane polsko-jugosłowiańskie, mające na celu kulturalno - gospodarczą współpracę Jugosławji z Polską, a nie interesy naszego wychodźstwa. W Belgradzie na tym terenie pracuje Liga Polsko - Jugosłowiańska, będąca jednocześnie centralą dla kilku lig prowincjonalnych. Ma ona zarząd mieszanym z Serbów i Polaków. Liga posiada swój lokal w gmachu Poselstwa Rzplitej Polskiej i jest

zasilana subwencjami polskimi.

Jeśli chodzi o stosunki gospodarcze Polski z Jugosławją, to w tym kierunku współpracują wydatnie huty górnośląskie i fabryki Cegielskiego w Poznaniu. Spotkać też można w takim Belgradzie, Zemuniu i Nowym Sadzie kantory i sklepy, prowadzone przez obywateli polskich. Polacy są traktowani dość przychylnie. Gorzej Żydzi małopolscy, którzy mają trudności przy uzyskaniu przedłużenia pobytu.

Jeżeli idzie o teren chorwacki, to i tu spotykamy podobny stan rzeczy, co i na południu Jugosławji. W Zagrzebiu istnieje pięć



Posel Polski, dr. Babiński, w czasie objazdu polskich kolonij w Bośni.

fabryk, przeniesionych z Łodzi. „Fabryka Trykotaży”, założona w r. 1926, należąca do Konów i Wolmana, ma 8 robotników polskich na 120 Chorwatów. „Lana”, zakład tekstylny Alfreda Łaskiego ma 4 robotników polskich na 30 Chorwatów. „Zagorska Tvorica Vukenih Tkanina” z 50 proc. kapitału polskiego w Orosławju ma 70 Polaków na 500 Chorwatów. „Preslica”, w tymże Orosławju, Borysa Szepeigena, własność w połowie polska ma polskich majstrów z Łodzi. „Intex” w Kranju, fabryka tekstylna Koraka i Wenskigo z Łodzi ma 50 robotników polskich. Place robotnicze w tych fabrykach są niezłe. Trzeba tu dodać, że największą gospodarkę rybną w Jugosławji prowadzi w Banja Luce p. Artur Burda, syn emigranta, obecny konsul honorowy i wielki opiekun naszej emigracji.

Życie polskie w Zagrzebiu koncentruje się w stowarzyszeniu „Ognisko”, pozostającym pod kierunkiem niezwykle ruchliwego i dzielnego prezesa, p. Kowalika, referenta miejscowego Gen. Konsulatu Polskiego. Poza tem istnieje też Liga Polsko - Jugosłowiańska, pod przewodnictwem zasłużonego polonofila, znanego doskonale w naszym kraju, prof. Fr. Ilesicia. Do towarzystw tych wchodzi zarówno Polacy, jak i Jugosłowianie. P. Ilesiciowi sekunduje w tej pracy wielka przyjaciółka Polski, znana literatka, p. Zdenka Marković.

W dziedzinie propagandy polskości na terenie Zagrzebia dużo działa Generalny Konsulat Pol-

ski, wyjednywując u odnośnych władz fundusze na kształcenie nauczycieli polskich, prowadzenie kursów języka polskiego na uniwersytecie zagrzebskim, wydawanie popularyzujących broszur i wspomaganie wszelkiej inicjatywy, zmierzającej do pogłębienia współżycia Polski z Jugosławią.

W Słowenji mieszka polaków niewiele, zaledwie jednostki. W Lublanie mamy grupę przyjaciół Polski pod przewodnictwem prof. Mohle i dyr. Stele.

W Dalmacji istnieje ruch tylko turystyczny, letniskowy, nad Jadrą (Adriatyka). Należy podkreślić, że jest on bardzo intensywny, dzięki dość dużej propagandzie

na tym terenie, jaką roztoczyły w Polsce „Stowarzyszenia Polsko - Jugosłowiańskie” w Warszawie, Poznaniu, Krakowie i Katowicach, zgrupowane w „Lidze Stow. Pol. Jugosl.”, która odbyła w r. 1931 pierwszy kongres polsko - jugosłowiański w Poznaniu Warszawie i Krakowie. Turyści polscy mają swoje punkty wytyczne nad Jadrą: Split, z wyspami Solta, gdzie się znajduje „Dom Polski nad Adriatykiem”, założony staraniem p. Mikułowskiego z Warszawy, i Hvarrem, oraz nadbrzeżne miejscowości kąpielowe: Crkvenica, Makarska i Dubrovnik. Istnieje w Splicie Liga Polsko - Jugosłowiańska. Dalmacja jest terenem naszych zainteresowań gospodarczych, ze względu na wino, oliwę, migdały i rodzynki.

Najważniejsza i najliczniejsza część naszej emigracji w Jugosławji zamieszkuje na terenie Bośni.

Polacy zaczęli przybywać do tego kraju już w r. 1890 z Małopolski, z rzeszowskiego i niskiego. Była ich też pewna część z Wołynia rosyjskiego. Nabywali oni od Austrii dzierżawę gruntów państwowych, które po 10 latach mogli otrzymać na własność przez zdobycie obywatelstwa bośniacko - hercegowińskiego. Była w tem i pewna część, przybyłych w charakterze komorników, których nie stać było na nabycie własności, przez to dotąd są oni biedakami. Włościan, zajętych tylko rolą, będzie ok. 16.000. Do tego należałoby do-



Powitanie posła R. P., dr. W. Babińskiego, przez kolonję polską w Troselje (Bośnia).

liczyć również i ludność ruską, przybyłą z Małopolski ok. 7000 i Żydów polskich ok. 1000. Najgęściej zaludniona jest przez naszą emigrację okolica Banja-Luki, gdzie w takim Prnjavorze jest ich 8000. Są to poza tem liczne kolonie: w Dubicy, Gradiska, Derventa, Prijedor, Novi i Tesanji. Sprawa przynależności państwowej tej migracji nie jest ostatecznie załatwiona. Przeszkadzają temu pozostałości austriackie, które nie znalazły rozwiązania. Dotąd stwierdzono obywatelstwo zaledwie 5000 osób na ogólną liczbę 23000.

Chłop polski w Bośni pod względem oświatowym stoi niegorzej, różniąc się w tem znacznie od dość ciemnych Bośniaków i Rusinów. Żywił to pracowity. Gospodarstwa o typie 20 morgów i poniżej, na terenie kamienistym i niewdzięcznym stoją nieszczególnie, choć w stosunku do bośniackich znacznie lepiej. Wskutek tego stanu rzeczy, pogarszającego się z każdym rokiem, część służebna i małorolna emigruje do Brazylii, do Parany.

W latach 1923 do 1930 wyszło ich w tym kierunku około 5000 osób.

Życia organizacyjnego na wsi polskiej w Bośni jakby nie było. Parafje polskie są zajęte przez proboszczów Chorwatów. Kościoły opuszczone, a duszpasterze obcy niekiedy wrogo usposobieni do naszego emigranta. W takiej Gumierze, parafji liczącej 3500 polskich dusz, spłonął kościół. Niema za co budować nowego. Nabożeństwa tedy odprawiają się w szopie. Pracował w Starej Dubrawie polski kapłan, ale w ogromnej nędzy. Niema tutaj też i zakonników polskich. Dopiero w ostatnich latach zainteresowano się dolą naszego emigranta w Bośni. Radzi nad tem konsulat w Zagrzebiu. Pomyślał i ks. prymas kard. Hlond, wysyłając tam jednego księdza polskiego. Należałoby w pierwszym rzędzie przekonać miejscowego biskupa o potrzebie zainteresowania się Polakami, a przedewszystkiem postarać o to, ażeby proboszczowie tamtejsi nauczyli się

po polsku i żeby też wprowadzono język polski w seminarjum zagrzebskiem, dla tych alumnów, którzy mają kiedyś pracować w Bośni.

Na siedm parafji polskich czynnych jest zaledwie siedm szkół państwowych z 400 dziećmi. Po polsku uczą się one jedynie od rodziców, gdyż nauczycielstwo nie interesuje się tem zupełnie. Jest tam kilka jednostek chętnych, popieranych przez Generalny Konsulat w Zagrzebiu, ale to kropla w morzu. Szkołka polska powstała tylko w Oroslawiu.

Gospodarz polski w Bośni jest biernym widzem życia i jego przewrotów w Jugosławji. Żyje jednak w pewnym napięciu z sąsiadami, którzy mu zazdroszczą wyższej kultury umysłowej i rolnej, a pogarsza sytuację szczególnie agitacja rusińska, mająca i tu swe agentury. Stosunki jego z władzami centralnymi cechuje lojalizm, a społeczeństwo inteligentne odnosi do niego przychylność.

X. W. KNEBLEWSKI.

ZIEMIA CZARNYCH NIEWOLNIKÓW

Na wiosnę tego roku, podczas katastrofy statku francuskiego „Georges Philippar”, który wracając z Dalekiego Wschodu, padł ofiarą pożaru na oceanie Indyjskim, zginął — niewiadomo, w ogniu czy w morzu — Albert Londres, dziennikarz. Powracał do ojczyzny z Chin, gdzie, jako korespondent pism paryskich, badał konflikt rasy żółtej podczas krwawych walk chińsko-japońskich o Szanghaj. Londres był nietylko reporterem w wielkim stylu, lecz i doskonałym pisarzem — dzięki czemu jego reportarze, wydawane potem w książkach, utworzyły z biegiem lat cykl nieustychanie ciekawych, rewelacyjnych, często przejmujących grozą w swej nagiej prawdzie opisów. Całe swe życie dojrzałe spędził w dalekich podróżach — wyprawach, odbywanych w ściśle określonym celu: zbadać jakiś problem społeczno-etnicznej natury; zde maskować, wykryć go w jego norze i wywlec na światło dzienne jakiś hańbiący ludzkość zwyczaj czy proceder; przyjrzeć się życiu tych, co z mocy prawa lub nieszczęścia znaleźli się poza nawiasem społeczeństwa. Oto czego szukał, co trapił, co oświeślał i pokazywał szlachetny i nieustraszonej Londres. Każda jego książka obrazuje jakąś konkretną sprawę ogólnoludzkiej natury, czasem dotyczącą zarazem bezpośrednio Francji. Najlepiej to uwidoczniła ich tytuły.

A więc, w porządku chronologicznym: „W katordze” — los deportowanych do Kajenny skazańców na ciężkie roboty. Dalej tom pod strasznym tytułem „Dante nic nie widział” (w swem Piekło) w nawiasie „Biribi” — we francuskiej gwarze żołnierskiej nazwa afrykańskich batalionów dyscyplinarnych. Potem wydaje swe wrażenia „U waria-

tów”, potem „Szaleństwo Chin”, potem „Droga do Buenos — Aires” (los ciar handlu żywym towarem). Trzy ostatnie lata — trzy nowe wyprawy — trzy nowe książki: r. 1929 „Ziemia czarnych niewolników”, z podtytułem „Handel murzynami” — r. 1930 „Żyd wieczny tułacz zawędrował” — wreszcie r. 1931, ostatnia, „Poławiacze pereł”.

Z trzech ostatnich prac zmarłego na posterunku pisarza największe wrażeń

nie we Francji wywarła ta, która ma-
luje stosunki w czarnej Afryce francuskiej. Zawiera ona tyle ciekawego materiału, że warto się i nam z nią zapoznać, w streszczeniu, ilustrowanem najbardziej interesującymi dla czytelnika polskiego fragmentami.

Tytuł oryginalny brzmi: „Terre d'êbène”. Tłumacząc go nie „Ziemia hebarowa” lecz „Ziemia czarnych niewolników”, gdyż „bois d'êbène” używa się i w znaczeniu „czarni niewolnicy” — a że w tym sensie użył tego terminu autor, świadczyć może podtytuł „La traite des noirs” (handel murzynami).

Z 27 rozdziałów książki, licząc się z uprzejmie mi udzielonem przez Redakcję „Morza” miejscem, omówię te, które uważam za najciekawsze.

Zupełnie nadzy.

Rozdział trzeci, pod wyższym tytułem. Londres tak rozpoczyna:

„Dwadzieścia milionów czarnych, poddanych francuskich.

Dwa państwa.

Afryka Zachodnia Franc. A. O. F.¹⁾.

Afryka Równik. Francuska: A. E. F.²⁾.

Aof! i Aef!

Trzydzieście milionów poddanych w Aof. Cztery miliony w Aef.

Togo i Kamerun tworzą resztę.

Niemcy stracili te dwa obszary podczas wojny. Przypadkowo raczej, niż przez wstydlwość, Anglicy nie zagarnęli ich.

Więc przypadły nam.

Osiem kolonij w Aof: Maurytania, Senegal, Gwinea, Wybrzeże Kości Słoniowej, Dahomey, Haute-Volta, Sudan, Niger.

¹⁾ Afrique Occidentale Française.

²⁾ Afrique Equatoriale Française.



Zupełnie nadzy.



W sercu czarnego lądu biegną znakomite szosy.

Cztery w Aef: Gabon, Kongo Środkowe, Ubangi-Szari, Czad".

Jest gdzie spacerować — mówi autor notując nezmordowaną wytrwałość murzynów w przemierzaniu olbrzymich odległości między osiedlami. Mężczyźni i kobiety czarnej Afryki, nadszy, nieraz tylko z pękiem liści jako przepaską biodrową, wędrują, uważając podróż tygodniową za rzecz zupełnie zwykłą. Na wielkiej drodze, prowadzącej do Nigru, ruch duży. Po co te długie podróże? Po wszystko i po nic. Jakiemuś murzynowi skradziono krowę, idzie opowiedzieć swe nieszczęście komendantowi posterunku. Trzy dni drogi. Komendant da mu „papier z pieczątką”, z którym wraca do domu. I zaraz wyrusza powtórnie w tę samą drogę, tym razem w towarzystwie złodzieja, idącego posłusznie za nim, bez strachu i bez goryczy w duszy, na sąd białych. A oto znów króczy gęsię siedmiu więźniów, powiązanych jednym powrozem za szyje. Nikt ich nie prowadzi, nie pilnuje. Okazuje się potem, że strzelec, który ich eskortuje, wyprzedza aresztantów... o pięć kilometrów. A ci idą za nim!

Bez grosza przy duszy, bez prowiantu na drogę, z pustą tytką na głowie, wędruje murzyn przez Afrykę, w dobrym humorze (gdy murzyn jest smutny, umiera), a wieczorem siada przy ognisku napotkanego siola. Zawsze go nakarmią obcy. Czarni uprawiają rzeczywisty komunizm. Niema tu właściwie obcych. Kto odmówiłby nieznanemu przybyszowi miejsca przy swej misie, okryłby się hańbą wobec własnej wsi. To też nie zdarza się, żeby czarny wśród swoich padł z głodu. Gdy umierają z głodu, to masowo, kiedy całe wsie nie mają co jeść. A tych fetyszystów nikt jeszcze nie uczył chrześcijańskiej miłości bliźniego. Jakoś sam instynkt te sprawę w najprostszy sposób reguluje...

W Bamako.

- Twoja ojciec dobrze się miewa?
- Tak, dobrze się miewa.
- Twoja matka dobrze się miewa?
- Tak, dobrze się miewa.
- Twoja dziecko dobrze się miewa?
- Tak, dobrze się miewa.
- Twoja kura dobrze się miewa?
- Tak, dobrze się miewa.
- Twoja pies dobrze się miewa?
- Tak, dobrze się miewa.

— Twoja żona dobrze się miewa?

Takie powitanie dwóch negrów usłyszał autor pierwszego wieczora, gdy znalazł się w stolicy Sudanu, w Bamako, i siadł sobie wśród krajowców, na bazarze, ku zgorszeniu przechodzących białych. A było tu co widzieć — jaką tandetę „eksportową” i po czemu sprzedają bezwstydnymi handlarze europejscy swym prymitywnym klientom. Oto kolekcja starych kapeluszy męskich, miękkich i sztywnych, w stanie, kwalifikującym je wszędzie na śmietnik. Jakis murzyn targuje b. melon, bez runda. Ile? — Dwanaście franków. Przymierza, jest zadowolony z siebie. Płaci. Tu znów „para” trzewików... nie od pary. Jeden był kiedyś czarny, drugi żółty. Mniejsza z tem. Gorzej, że jeden ma numer 40-ty, z drugiej nogi — 43-ci. Ile. Trzydzieści franków.

Londres rzuca takie pytanie w próżnię: „Skąd pochodzi to, co tutaj się sprzedaje biednym negrom? Nożyczki, co się nie schodzą ostrzami, noże, co nie kraja; lusterka, co nie odbijają; mydła, co nie mydła; perfumy! grzebień bez zębów; świece bez knia... można by posunąć się do powiedzenia: flety bez dziurek! Gdzie są te tajemne fabryki, co pracują żeby źle pracować, ponieważ ich wyroby są i tak dość dobre dla całej jednej części świata?

Towar na wywóz...”

Oto jeszcze obrazek z Bamako, innego rodzaju, charakteryzujący prostotę ducha czarnych.

Londres przechadza się po dzielnicy krajowców. Ciszę przerywa tylko jeden krzyk. To zachwala swój towar mała handlarka orzechów kola. Podróżnik pyta, jak jej na imię. Dziewczyna nie odpowiada. Daje jej dziesięć su. Mówi wówczas: „Aisata”. Londres podaje jeszcze jedną monetę. Murzynka waha się, czy ją przyjąć, bo... ma tylko jedno imię — powiada!

^{a)} Niewiele osób zapewne wie, że poważnymi dostawcami tego „towaru dla Afryki” są popularyści na podwórzach warszawskich... handelesi. Brodaczy kupcy, wykrzykujący po całych dniach gardłowym głosem: „handel! handel!” i skupujący wszelką starzyzną, są właściwie eksporterami i dostawcami jednego z najbardziej pojemnych i najmniej... wybrednych rynków (przyp. red.).

Dramat dahomejski.

Stolica Dahomey, Abomey była w żalobie. Ostatni król tego kraju, Behanzin, powracał w 20 lat po śmierci, w europejskiej trumnie do ziemi przodków. Francja „pomacawszy jego prochy, uznała że są już dość zimne, żeby nie wywołać pożaru w kraju”. Uanilo, ukochany syn b. władcy, przywoził szczątki rodzica z Algieru, gdzie Behanzin dokonał żywota na wygnaniu. Udał się z ojcem do Francji jako małe czarne książętko, obecnie wychowany na Martynice w Algierze Uanilo, ożeniony z Francuską, był adwokatem w Bordeaux. Przybył z żoną i został ulokowany przez gubernatora w domu białych, w pobliżu ruin „pałacu”, gdzie urodził się w cieniu ojcowskiego tronu. Opartego na czterech czaszkach pokonanych wódzów innych szczepów.

Podczas szeregu dni trwających uroczystości żałobnych młody książę-adwokat, zachowując strój europejski, najał się niemało wstydu i upokorzeń, zwłaszcza gdy przyszedł moment składania darów zmarłemu i jego skromne środki nie pozwoliły mu dorównać ani w części hojności pozostałych w Dahomey u braci i krewnych. Z obrzydzeniem spełnił przepis rytualny zarznięcia na ofiarę cieniem zmarłego zwierząt domowych. I on i żona nie brali do ust jedzenia, nadsyłanego im przez dawnych poddanych ojca; nawet gotowane jaja wyrzucano nocą za okna a wodę wylewano.

Gdy Londres poprosił go o szklankę, Uanilo z zażenowaniem dał mu do zrozumienia że pić tę wodę byłoby niebezpieczne: kapłani — czarownicy nie darowali mu jego odszczepieństwa, i syn Behanzina starannie unikał ich podczas ceremonii pogrzebowych. Nocą wierny boy komendanta francuskiego przynosił adwokatowi z Bordeaux konserwy, na które kapłani nie mogli być rzucić „złego oka”. Cały czas swego pobytu w ojczyźnie Uanilo żył pod grozą otrucia.

W dwa miesiące potem Londres znalazł się u wybrzeży Dahomey na statku, idącym do Europy. Brzeg był niedostępny, morze niespokojne. „Ameryka” przyjmowała pasażerów z szalup, w których znajdowała się jakby karetka bez kół — wewnątrz podróżni. Bez tych pudeł, umieszczonych z pokładu na szalupę i odwrotnie zapomocą windy okrętowej, byłoby tu niemożliwe ani lądowanie ani dostanie się na statek. W jednej z owych „karek”, wziętych na pokład, były cztery osoby: Uanilo z żoną i dwoma braćmi, którzy walczyli w armii francuskiej w czasie wojny światowej. A więc sfrancuziałego syna króla Behanzina jednak nie otruto. Czarny adwokat był szczęśliwy, że wraca do Bordeaux. Jadali z żoną przy małym stoliku, starając się nie zwracać na siebie uwagi. Biedny Uanilo któremu na samym wstępie barman zrobił afront nie chcąc dać koniaku czarnym „makakom” — jego braciom, b. żołnierzom francuskim. Żył nadzieję iż niebawem biali wybaczą mu, że jest czarny. W Abomey pod koniec pobytu czuł się fatalnie: tak źle na niego patrzyli zano.

Pewnego dnia nie zjawił się w jadalni, choć morze było spokojne. Nagle zachorował ciężko. Lekarz orzekł, że z księciem dahomejskim jest bardzo źle. Był w agonii, gdy wyszeptał: „To czarownicy, czarownicy...” Zdolano wynieść go na ląd w Dakarze, i tam wyzionął zaraz ducha. Sprowadził ojca na ziemię afrykańską. Los chciał, żeby i sam umarł na czarnym lądzie.

(D. c. n.) W. RÓCOWICZ.

PIONIERSKIE DOLE I NIEDOLE NA FARMIE AFRYKAŃSKIEJ

(ciąg dalszy)

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



W czasie, gdy ciągle byłam jeszcze niezdecydowana, czy kupić Koljah, czy nie, przybył do nas na farmę, na kilka dni pewien znajomy Irlandczyk. Chętnie zgodził się wypróbować konia dla mnie. Przed wsiadaniem popatrzył na niego z wyraźnym powątpiewaniem, zwracając uwagę na jego kolana i kręcąc głową. Po powrocie jednak w godzinę później, zmienił swe zdanie o koniu.

— Stary koń, ale naprawdę dobry — tak opiewał jego sąd.

Omar stał z boku, więc zawołałam do niego z zadowoleniem:

— Dobrze. Wezmę twego konia Omarze.

Zawahał się chwilę i zaśmiał się nerwowo.

— Pani go może mieć — ale... cena teraz będzie wyższa.

— Wyższa? — powtórzyłam zdziwiona.

— Tak. Ten Bwana zna się doskonale na koniach. Jeżeli on mówi, że koń dobry, to już przez to samo wartość konia wzrasta o pięć funtów.

Nie mogłam wstrzymać się od śmiechu i po namyśle zdecydowałam się, zapłacić dwadzieścia funtów. Tembardziej, że mój irlandzki przyjaciel zaręczył mi, że za tego konia w każdej chwili będzie można dostać dwadzieścia pięć funtów, gdyż doskonale się nadaje do gry w polo.

Nigdy nie żałowałam tego kupna. Po oporządzeniu wierzchowca, zadaniu mu leków ochronnych, oczyszczeniu kleszczy i umieszczeniu w czystej stajni, gmały konik poprawił się nadspodziewanie. Ruszał z miejsca jak błyskawica, potrafił obrócić się na miejscu na najwęższej przestrzeni, a na krótszych odległościach wykazywał taką szybkość, że zaprzężeni z nami państwo B. radzili mi serjo, abym go zgłosiła do najbliższych wyścigów w Nanyuki. Wydało mi się to dość zuchwałem przedsięwzięciem. Wobec jednak cennej uprzejmości — gdyż pani B., będąc sama właścicielką somalijskiego konia wyścigowego i posiadając jak na tutejsze stosunki dobrą siadlinę — zapoznała mnie z technikami przygotowania konia do wyścigów, po pewnym czasie można już było myśleć o wyścigowym debiucie Koljah.

Wiem, że wówczas nie nadawał się on do tego tak dobrze, jak później, byłam jednak zdziwiona i wprost zaniepokojona, kiedy po przybyciu na wyścigi, przekonałam się, że mój „fuks” stał się ogólnym faworytem, wobec piętnastu innych koni, biorących udział w wyścigach.

Sądzę jednak, że to należało raczej przypisać jednemu z najlepszych jeźdźców w okolicy, który miał na nim jeździć.

Chwila podjechania koni w krótkim galopie do startu stanowiła nadzwyczaj emocjonujący moment. Kiptor, chłopak stajenny, był tak podniecony, że prawie nie mógł mówić. Koljah prezentował się świetnie, nikt nie byłby w nim poznał niepokojnie wyglądającego stworzenia z przed sześciu miesięcy.

Konie ruszyły. W miarę zbliżania się ku nam migotliwej plamy kolorów, widzieliśmy, że mój faworyt prowadzi wyścig. W następnym momencie mignąłszy jak błyskawica był już u mety. Nigdy nie zapomnę radosnych okrzyków Kiptora, przebiegającego koło mnie i w

tem podnieceniu, wyciągającego w biegu swoją brunatną dłoń do uścisku. Rzekniesz, jak na trzynastoletniego kuca, zaledwie czternastej miary i dźwigającego na sobie ciężar do stu pięćdziesięciu funtów, był to prawdziwy tryumf. Duma mię rozpierała.

Nie poświęciłam go jednak wyłącznie wyścigom i jakkolwiek jeszcze nieraz odnosił zwycięstwa w moich kolorach, nie traktowałam serjo jego kariery wyścigowej. Daleko cenniejszy był dla mnie w czasie moich dłuższych przejażdżek. Często jeździłam na nim do Gilgil i z powrotem stamtąd w jednym dniu — przy odległości pięćdziesięciu mil przez góry Aberdares. Nic go nigdy nie przestraszało, stapał nadzwyczaj pewnie (kuce somalijskie skłonne są do potykania się), nigdy nie pioszył się i mimo pewnych braków w manierach, ze względu na swe „trenowanie” w młodym wieku dawał sobie łatwo kierować.

Bardzo lubiłam wracać na nim w no-

cy. Klus miał posuwisty, a krótki galop nader wygodny. W miarę zapadającego mroku, jego głowa i szyja nabierały mahoniowego połysku, zamieniającego się na wygaszony heban po zapadnięciu ciemności. Odnosiło się wrażenie, że człowiek płynie przez ciemny step; przed sobą nie widać tylko czarne sylwety a nad sobą duże błyszczące gwiazdy tropikalne, zwisające w girlandach i gronach w perspektywie najcenniejszego błękitu, cofającego się wciąż wstecz i wstecz aż gdzieś w samą wieczność.

Tylko towarzyszące ruchowi trzeszczenie skóry siodła i lekki brzęk wędzidła miały ciszę. Gdzieś zdala załatywał krzykliwy pomruk zabłąkanej hyjeny. A potem, po chwilowym zatrzymaniu się nad brzegiem ostatniego jaru „nullah”, ukazało się połyskujące, niczem pełne blasku klejnoty, kołisko nocnych ognisk strażniczych przy naszych oborach owczych i bydłych.

(Dok. nast.)

AMBITNE PLANY KOLONIZACJI NIEMCÓW W AMERYCE POŁUDNIOWEJ

Były szef sztabu armii boliwijskiej, generał Kundt, Niemiec, prowadził obecnie usilną propagandę w państwach południowo-amerykańskich oraz w Niemczech za przeprowadzeniem kolosalnego planu kolonizacyjnego mającego na celu zaludnienie przez Niemców olbrzymich połaci kraju, pokrytego niezbadanymi lasami w dorzeczu Amazonki. Generał Kundt planuje osiedlenie tam ni mniej ni więcej tylko 250.000 Niemców, drogą przeprowadzenia masowej i zorganizowanej we wszelkich szczegółach przy pomocy najnowszych środków technicznych akcji kolonizacyjnej. Celem tej akcji jest w pierwszej linii zatrudnienie możliwie największej liczby bezrobotnych w samych Niemczech, względnie usunięcie ich z kraju.

Generał Kundt utworzył w celu urzeczywistnienia swego olbrzymiego projektu specjalne „Międzykontynentalne Towarzystwo Agrarno - Przemysłowe”, które ma właśnie przeprowadzać kolonizację źródeł Amazonki. Nie chodzi tu o osiedlanie poszczególnych rodzin. Domy dla kolonistów będą zgóry przygotowane i budować się ma od razu całe miasta. Jednocześnie przygotowane zostaną centrale oświetleniowe dla całych miast, jak również specjalne urządzenia do ochładzania tychże miast dzięki czemu pobyt w gorącym klimacie nie będzie dla kolonistów europejskich tak trudny do zniesienia. Domy mają być budowane bez okien, aby upał nie dawał się we znaki. Oświetlenie i wentylacja będą wyłącznie sztuczne.

Towarzystwo zamierza rekrutować kolonistów nie z pośród rolników niemieckich, lecz z pośród robotników miejskich i dlatego dąży do stworzenia dla nich takich warunków, aby mogli się jak najłatwiej aklimatyzować. Koloniści na nowych terytoriach nie zajmą się

uprawą kawy, lecz raczej przemysłem drzewnym oraz eksportem rud mineralnych i nawozów naturalnych, w pierwszej linii do Ameryki Północnej.

Naturalnie projekt generała Kundta nie zaniedbuje organizacji kulturalnej przyszłych kolonistów. Niemieckie radiostacje mają nadawać dla nich specjalne programy, podtrzymując w ten sposób ich łączność duchową z Niemcami.

Przeprowadzając w życie ten gigantyczny plan, projektodawcy spodziewają się ożywienia przemysłu niemieckiego przy budowie masy potrzebnych domostw i innych budynków miejskich, ożywienia niemieckich linii okrętowych, które miałyby olbrzymie ilości pasażerów i towarów do przewozu oraz usunięcie z rynku pracy w Niemczech poważnej nadwyżki rąk roboczych, nieznajdujących w kraju pracy. Po stworzeniu nowych kolonii Niemcy znalazłyby nowy rynek zbytu dla swoich towarów.

Mimo wszystkich ambitnych przesłanek wątpliwe należy, czy podobna masowa kolonizacja w kraju zupełnie dziewiczym i nieposiadającym środków komunikacyjnych oraz odległych od ośrodków ludzkich da jakiś rezultat pozytywny. Plany generała Kundta wydają się tembardziej nierealne, że koszt tej kolonizacji określony został jakoby na 2.500.000 mk., co przy kolonizacji 250.000 ludzi wynosiłoby na głowę mk. 10 czyli koło 21 złotych. Wątpliwe należy, czy za taką kwotę możnaby przewieźć z Europy do Ameryki ćwierć miliona ludzi, osiedlić ich i urządzić. Znamienny jest jednakże rozmach tego planu kolonizacyjnego i nowy projekt masowego osiedlania ludzi przy zastosowaniu najbardziej nowoczesnych środków technicznych.

M. P.

PRZEGLĄD KOLONIALNY

ZGON DOBROCZYŃCY BIAŁYCH LUDZI W AFRYCE.

We wrześniu r. b. zmarł w Londynie dr. Ronald Ross. Pogrzeb jego odbył się z wielką uroczystością, w której

wzięli udział przedstawiciele rządu brytyjskiego, ministerstw, poszczególnych kolonii, dominijów, świata naukowego, stowarzyszeń społecznych i t. p.

Dr. Ross uważany jest za jednego z

największych dobroczyńców ludzkości. Jego zdobycze naukowe uratowały od śmierci miliony istnień ludzkich i dozwoliły sięgnąć po olbrzymie bogactwa w krajach tropikalnych, gdzie dawniej biały człowiek natrafiał na chorobę, powalającą w krótkim czasie najsilniejsze nawet jednostki.

Chorobą tą była malaria, trapiąca ludzkość od niepamiętnych czasów. W krajach gorących, jako t. zw. malaria tropikalna, występująca z dziwną złośliwością, uniemożliwiała wprost nietylko dłuższy pobyt białych ludzi, ale nawet krótki okres pracy.

Dr. Ross odkrył zarazek malarji, kryjący się we wnętrzu komara zw. „anopheles”. Zbadał i ustalił, iż zarazek ten dostaje się do organizmu ludzkiego w momencie, gdy komar ssie krew ludzką. Do zwalczania choroby zastosował też odpowiedni środek leczniczy — chininę, zażywaną w formie proszku, czy też zastrzyków.

Zasluga d-ra Rossa wobec ludzkości jest ogromna, a ocenić ją mogą nietylko ci wszyscy, którzy przebywają w krajach tropikalnych, lecz także i wszyscy inni mieszkańcy krajów klimatu umiarkowanego, gdzie malaria występuje, jako choroba miejscowa, gnębiąc ludność okoliczną.

ZYSK KOPALNI ZŁOTA W KONGO.

Największe w Kongo Belgijskim kopalnie złota w Kilo Motto ogłosiły ostatnio sprawozdanie ze swych dochodów i wydatków za r. 1931. Kopalnie wydobyły 5,287 kg. czystego złota, za które otrzymały z góra 112 milj. franków belg. Koszty eksploatacji, podatki i t. p. wynosiły 67 milj. fr. belg. Z czystego zysku przeznaczono 22 miliony na amortyzację, a 23 miliony na dywidendę.

Zyski w takiej wysokości otrzymywało to przedsiębiorstwo już od wielu lat. Na przyszłość przewidziane są również duże dochody, albowiem główne złoża, z których obecnie wydobywane jest złoto, są bardzo duże i według obliczeń zawierają co najmniej 44,000 kg. czystego złota, pizczem niebrane są pod uwagę złoża, mniej zasobne w ten kruszec.

W I półroczu r. b. wydobyto na całym świecie 34,431 kg. złota. Z tego przypada na Kongo Belgijskie 4,665 kg., dzięki czemu kolonia ta zajmuje 10 miejsce w produkcji światowej złota. W r. b. spodziewane są znacznie większe zyski, aniżeli w roku ubiegłym.

PROJEKT ZAMKNIĘCIA RUCHU NA JEDNEJ Z KOLEI W TANGANYICE.

Podczas gdy w jednych kolonjach gorączkowo buduje się nowe linie kolejowe, to w innych, z powodu zmniejszonego ruchu towarów, pojawiają się projekty zamknięcia linii kolejowych.

Do takich linii, przynoszących stały deficyt, należy kolej w Tanganyice z portu Tanga do Moshi (położonego u stóp Kilimandżaro) i dalej odnoga do Arusha, razem długości 350 km. Ponieważ jest to kolej równoległa z koleją pobliską zbudowaną z portu Mombassa w głąb kolonii Kenji, przeto ta ostatnia może dobrze obsługiwać pewną część trasy w Tanganyice. Zarząd kolei zamierza więc zamknąć część trasy z Tanga do Moshi długości 150 km.

Jeśli to nastąpi, wówczas Niemcy znów będą starali się udowodnić że

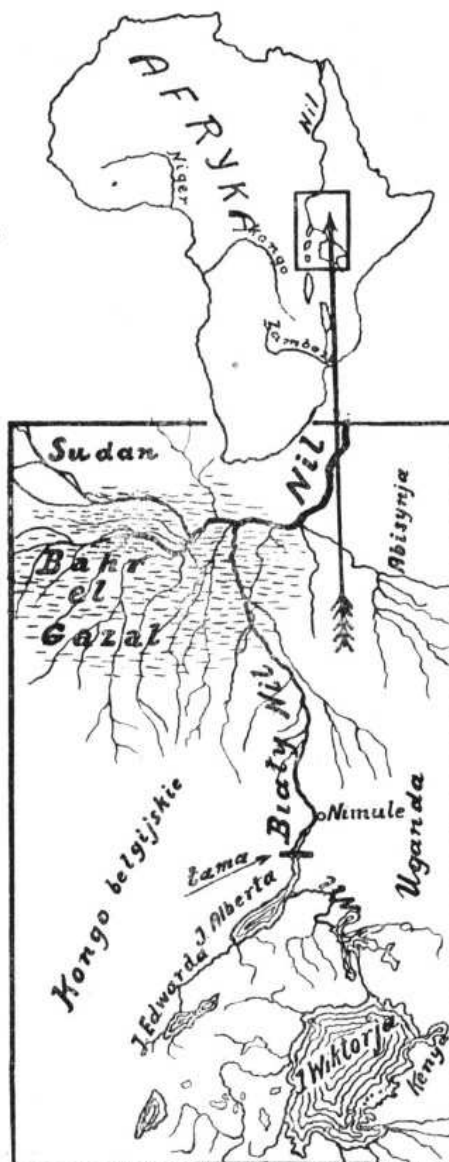
administracja i wogóle gospodarka w Tanganyice, dawnej ich kolonii, a obecnie pod mandatem angielskim, jest nieudolna. Należy dodać, że kolej ta, dawniej miała rację bytu. Obecnie jednak, pod zarządem angielskim straciła na znaczeniu — w niczem jednak Tanganyika nie poniesie straty, gdyż tę część kraju obsługuje doskonale kolej w pobliskiej Kenji.

SZKODY, WYWOŁANE PRZEZ SZARAŃCZĘ WE WSCHODNIEJ AFRYCE.

Kolonje wschodnio-afrykańskie: Uganda, Kenja i Tanganyika są często nawiedzane przez szarańczę, która wyrządza wielkie szkody w zasiewach.

Według obliczeń zarządów kolonialnych, od roku 1927 do 1931 w kolonjach tych szkody w zasiewach wynosiły 433,000 funtów szterlingów. Administracja kolonii wydała ponadto na niszczenie szarańczy 153,000 funtów szterl. Razem więc straty, poniesione wskutek szarańczy, osiągnęły sumę 586,000 funtów szterlingów (t. j. według kursu obecnego: 18,166,000 zł.).

W obliczeniach tych nie są uwzględnione inne kolonie, również nawiedzane przez szarańczę t. j. Kongo Belgijskie, Rodezja Północna i Południowa, Runda-Urundi, oraz Transwaal.



Górny bieg Nilu.

INTERESUJACY PROJEKT ZWIEKSZENIA WODY W NILU.

Jak wiadomo, rzeka Nil wypływa z jeziora Wiktorja, położonego na wielkiej wyżynie wschodnio-afrykańskiej, następnie przepływa поблику jezioro Alberta. Poniżej, w Sudanie angielskim, zwana Białym Nilem rzeka ta przecina olbrzymie moczary Bahr-el-Gazal. Wśród moczarów tych znajduje się splot naturalnych kanałów rzecznych, którymi przedostaje się woda z Białego Nilu w czasie wylewów t. j. wtedy, gdy poziom wody na rzece jest znacznie wyższy, niż normalnie.

Woda ta, po rozlaniu się po moczarach, szybko paruje i przepada dla rolnictwa.

Ostatnio powstał projekt miedopuszczenia, do rozlewania się wód wśród moczarów i zużytkowania ich do nawadniania terenów w Sudanie i w Egipcie.

Odpowiednie plany zostały już przygotowane. Na jeziorze Alberta ma być zbudowana olbrzymia tama. Jezioro zostanie zamienione na ogromny zbiornik, pozwalający regulować poziom wody w Nilu tak, aby woda nie rozlewała się po moczarach. Ponadto ma być zbudowanych wśród moczarów szereg kanałów i grobli celem utrzymania wody w głównym korycie Nilu. Według obliczeń ilość wody w Nilu w ciągu całego roku zwiększy się o 1/3.

Tama na jeziorze Alberta ma być szeroka, aby mogła być na niej wybudowana droga samochodowa i kolej, która łączyła północną część Kirgo Belgijskiego z siecią kolei wschodniej Afryki, t. j. Ugandy i Kenji.

Koszt wszystkich robót obliczony jest na 10,000,000 funtów szterlingów (t. j. ponad 300,000,000 zł.). Roboty mają potrwać kilka lat, a zatrudnionych ma być przy ich wykonaniu 300 białych oraz 1000 czarnych pracowników.

Gigantyczny ten projekt może mieć także wpływ na stosunki klimatyczne w tych okolicach, albowiem według przewidywań moczary Bahr-el-Gazal zostaną w znacznej części osuszone. Obecnie one obszar większy od Anglii. Parująca z moczarów woda tworzy chmury, z których spadają deszcze w Sudanie. Gdy ilość opadów zmniejszy się, wówczas pewne okolice Sudanu, mające już obecnie zbyt mało deszczu, będą zapewne w przyszłości nawiedzane wielkimi posuchami. Są to jednak okolice niezaludnione i dlatego też nikt się o nie nie troszczy.

PRZEDSIĘBIORSTWA KOPALNIANE W NIGERJI.

W r. 1931 było w Nigerji 52 przedsiębiorstw kopalnianych, będących własnością towarzystw i 55 przedsiębiorstw indywidualnych. Razem koncesje ich obejmowały 145,926 ha.

Nie wszystkie jednak przedsiębiorstwa zajmowały się wydobywaniem kopalni. Czynnymi było zaledwie kilka kopalni. Większość z nich zajmowała się wydobywaniem rud cynku, a niektóre tylko wydobywały złoto, miedź i rudę srebra.

Naogół produkcja ich była mała, gdyż za rok ub. wywieziono z Nigerji zaledwie 9,800 ton rudy cynku.

W r. b. wydobyć tej rudy zostało znacznie ograniczone na podstawie międzynarodowego porozumienia producentów cynku.

UPRAWA PSZENICY I KAWY W KENYI

W roku ub. było w Keni pod uprawą 26,698 ha pszenicy. Zbiory były doskonałe. W roku bież. szarańcza zniszczyła prawie połowę zasiewów, wobec czego spodziewany jest zbiór tylko z 17,100 ha.

Powierzchnia objęta uprawą kawy doszła w r. b. do 46.108 ha. Zbiory, podobnie jak i pszenicy, zapowiadają się dobrze.

Ponieważ obecnie jest nadmiar produkcji kawy, a w Europie ceny kawy są niskie, przeto plantatorzy w porozumieniu z zarządem kolonii zamierzają ulokować swą kawę na rynku północno-amerykańskim. Plantatorzy nie obawiają się konkurencji wysokich gatunków kawy z Wenezueli i Kolumbii, gdyż sami produkują doskonałe gatunki, dobrze przygotowane do sprzedaży w St. Zjednoczonych i w Kanadzie.

AFRYKAŃSKIE PRETENSJE HOHENZOLLERNÓW.

Hohenzollernowie posiadali w dawnej Południowo-Zachodniej Afryce, b. kolonii niemieckiej, dwie ogromne farmy Victoria i Kosi w dystrykcie Gibeon. Farmy te zostały skonfiskowane po wojnie europejskiej.

Przed kilku miesiącami Hohenzollernowie wytoczyli sprawę przed sądem Południowo-Zachodniej Afryki o zwrot tych posiadłości. Ostatnio Najwyższy Trybunał Sprawiedliwości wydał orzeczenie, odmawiające zwrotu farm. W orzeczeniu ten Trybunał stwierdza, że farmy Hohenzollernów zostały skonfiskowane rodzinie panującej w Niemczech na zasadzie traktatu wersalskiego. Farmy nie należały do rządu niemieckiego, a ponieważ nie były prywatną własnością byłego cesarza Niemiec, przeto nie mogą być zwrócone żadnemu z Hohenzollernów.

Omawiając tę sprawę, gdy przed kilku miesiącami była wniesiona skarga do sądu, dziennik londyński „The Times”

zaznaczył, że gdyby wyrok wypadł na korzyść Hohenzollernów, wówczas byłoby to włom w traktacie wersalskim. Hohenzollernowie mieliby wtedy podstawy prawne do żądania zwrotu skonfiskowa-

nych im dóbr przez Polskę na podstawie tegoż samego paragrafu traktatu, zawartego w Wersalu.

Zestawił Fr. Łyp.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



WALKA Z NIEWOLNICTWEM

W przyszłym roku będzie obchodzone stulecie usiłowań, zmierzających do obalenia niewolnictwa w granicach posiadłości brytyjskich.

Zdawałoby się, że owe sto lat wystarczy w zupełności do całkowitego zniesienia niewolnictwa i że nie może być o niem mowy w pierwszej połowie wieku XX. Tymczasem tak nie jest, ze specjalnie bowiem w tym celu wydanej ulotki organizacji angielskiej, noszącej nazwę: „Anti-Slavery and Aborigines Protection Society”, wynika, że pozostaje jeszcze wiele do zrobienia w zakresie tej sprawy.

Od czasu kiedy komisja dla spraw niewolnictwa przy Lidze Narodów wydała swój raport w sprawie niewolnictwa nagromadzone fakty dowodzą że:

a) Ilość niewolników w Abisynji, Liberji, Arabji, Chinach i w innych krajach jest bardzo wielka. Nie ulega wątpliwości, że nie mniej, niż 5.000.000 ludzi żyje w niewolnictwie.

b) Podobnie, jak to było zawsze, sposób traktowania niewolników waha się pomiędzy dwiema ostatecznościami: łagodnością i wielkim okrucieństwem. Niektóre objęte raportem okrucieństwa są równie straszne jak te, które podały nam

dzieje: tortury, chłosta, okaleczenie i śmierć.

c) Systemy niewolnictwa różnią się bardzo, zależnie od krajów, plagą tą objętych.

W niektórych krajach obok posiadania niewolników, handlu niewolnikami i chwytania niewolników w najsurowszej postaci, istnieje jeszcze praca przymusowa dla zysku czysto prywatnego. W innych znowu krajach panują wielkie nadużycia w związku z pracą przymusową dla celów publicznych. Na koniec w innych praca kontraktowa niewolnika różni się od niewolnictwa.

Autor broszury pisze o tem, co pozostaje w tej materji dzisiaj do zrobienia. Otóż należy uczynić wysiłek w celu a) Wytworzenia współdziałania wszystkich narodów dla obalenia niewolnictwa i pracy przymusowej; b) Zreformowania pracy kontraktowej.

Same prace przygotowawcze w tym kierunku pochłoną ogromne sumy, o których zebranie należy się przedewszystkiem postarać. Z pomocą wirno tu przyjąć uroczyste święcenie stulecia walki z niewolnictwem, do którego wyżej wymieniona instytucja wzywa szeroki ogół angielski.

W. S.

ZAPISUJCIE SIĘ DO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ!



JAKO ARCISZEWSKI NAZWAŁ CARLOTTĘ „CZERWONĄ ŻMIJĄ” I JAK MU ODPOWIEDZIAŁA.

Jego Wspaniałość Don Pedro Gomez Carvajal y Valermira był to posunięty w latach i sterany bojami starzec. Drzemał w rzeźbionym fotelu za stołem głównej kajuty. Po bliznach jego ciemnej twarzy, srebrnem przedziwie włosów i czarnym hiszpańskim stroju błdziły długie serpentyny od olśniewających w podzwrotnikowem słońcu fal, niosących potężną rufę fregaty „Nuestra Senora de las Llagas”, ku dalekim jeszcze brzegom Hiszpanji.

U stóp starca na niskich taburetach gwarzyło dwoje młodych. Był to paż w błękitnym stroju, haftowanym herbami Gonzagów mantuańskich, piękny wenecki jasnowłosy chłopiec, i smukły podłotek w męskim stroju. Na okręcie mniemano, że Don Carvajal żegluję z synem i tylko kilku starszych oficerów, widujących Senioritę u stołu, wiedziało, co sądzić o młodzieńcu w szkarłatnym rajtroku, spodniach i wysokich butach z kolistymi cholewami. Dopiero wstę-

pując na pokład nawy Carlotta Carvajal uczuła poraż pierwszy w życiu swą niższość, przynależność do płci słabej, i jak dziki żrebiec gryzła wędzidło. Na tej przekłetej arce nie znano jej pod przewiskiem „szkarłatnego jeźdźcy”, którego niezawsze spotkać było bezpiecznie w sawannach¹⁾ lub sertainie²⁾ Brazylii. Nikt nie bladł pod palcem jej wejrzeniem. Komendant, Don Rodryg d'Avila ośmielił się bodaj, na jej widok mruknąć do pierwszego oficera: — Esta muy flaco. Za szczupłą! Na wspomnienie tej śmiertelnej obrazy po purpurowych ustach seniority prześlizgnął się jadowity wąż uśmiechu. Nie wiedzieli, że strzelała z rusznicy tak pewnie, jak weteran trzydziestoletniej wojny, że w spotkaniu na białą broń była wprost niezwyciężona, że łąso w jej rękę było szybsze od błyskawicy. Ha szczupła! Bo muskuły miała ze stali. Kochała się tylko w nieujędźzonych, spienionych mustangach. Strzelistość i gibkość tej istoty tylko do rozwiniętego łąso w locie dało się porównać, a dżetowo-czarne jej oczy z ognia tylko do oczu czającej się pantery były podobne. A kiedy w uśmiechu błysnęły jej zęby, mały Ludovico myślał o kłach, rozdzierających żywe, czerwone mięso. Nie wiedział, tedy, ów paż posłany w swaty za morze, czy panu swemu wiezie klejnot bez ceny, czy też jednego z tych zamorskich węzów-dusicieli, zaklętych przez złego czarodzieja w powabny kształt seniority.

— Ludwiku — ozwała się głębokim głosem — to co mi od godzin o dworskich ceregielach i o Escorialu prawisz, owe krygownia się, a ukłony, całowania pańskiej ręki, festyny i audjencje, recepcje wielkie i małe, tytuły, a honory jest całe zabawne — zaśmiała się cicho, rzekłbyś wielki kot oblizuje swe wąsy — jeno ci powiem, że małpy w puszczy siła są zabawniejsze. Papugi także mienią się grą barw cudnych, krwistych, słonecznych, niebiańskich i opalowych, że z niemi żadne szaty, czy ze złoto-głowiu, czy sajety i altembasów, nie mogą wchodzić w paragon. Mira! Miretta! Mirissima!

Na głos pani poprzez kajutę wionęła wielka papuga z łopotem zielono-granatowych skrzydeł.

— Takie oto — wtrącił paż — i piękniejsze od nich rajskie ptaki — trzymane są na pańskich dworach w klatkach złotych, a także i różne zamorskie małpiszony — Aj! — i paż, skałeczony ostrym dziobem Miry, żywo cofnął rękę.

— Właśnie — odpowiedziała dziewczyna — wolę, gdy skaczą i skrzeczą wśród łąn, a czasem śpiewają na głosy, choć nieuczzone. Mamy też motyle z tęczy, ośm cali od skrzydła do skrzydła...

Paż wszakże nie słuchał, gdyż myślał wędrował w ojczyźnie swojej. — Warto — mówił, rozwierając szeroko błękitne oczy — ujrzyć krążące na placu świętego Marka gołębie. Dwie kolumny ze spiżowymi lwami strzegą tam pałacu dożów. Jest tam i pałac pana mego, księcia Gonzagi, cały z różowego marmuru, czysty filigran, jak korona, po której igrają skry od ospałej w kanale wody. Bo trzeba wam wiedzieć, *contessina*³⁾, iż gród, na lagunach pobudowany, dzielą kanały, miast ulic, i na te drogi wodne wychodzą fasady. Owóż pałac z różowego marmuru szumi, jak muszla perłowa. Po kanałach suną gondole, czółna, o zadartych dziobach, popychanych przez gondoljery, który śpiewa w takt swego wiosła. Per Bacco! nie wiedzieć, kiedy tam piękniej w dzień królewski, czy też w noc błękitną, pełną melodyjnego plusku, księżycowych, srebrnych brasków, cienia tajemnic na wodzie, serenad, całunków i brzęku wjoli.

Ale Carlotta nie znała Wenecji, ani jej znać chciała. — Wiedz, chłopcze — przerwała paziowi — że, gdyby nie senior mój padre⁴⁾, który się uparł jak burro⁵⁾, a o którego ostatnie chwile drzę bezustanku, nie by z konkurów twego mantuńskiego księżęcia i być nie mogło. Nikt by mnie nie ruszył z naszych fazend i estancyj⁶⁾, ani francuscy ladrones⁷⁾, ani olenderskie armaty, szakale, parchy nieczyste, *carramba!* Oby ich trąd pokrył — i z ust, podobnych do kwiatu, posypał się stek przekleństw dobranych, jakie usłyszysz jeno w najgorszych portowych spe-lunkach, aż Ludovico uszy zatknął. Uczynił to jednak nie w porę, gdyż z szerokich przestworów oceanu poprzez galerję rufy i okno kajuty daleki grom właśnie się wtoczył, napół jęk, a nawpół westchnienie głębinowego stworu. Nagle nad głowami pasażerów zaszugały kroki. Dwóch oficerów biegło po galerji.

— Tenente⁸⁾! — zawołał Don Carvajal, na widok znajomego oficera.

— Sługa Waszej Ekscelencji — odezwał się pierwszy oficer od drzwi. — To linjowiec Jego Cesarskiej Mości⁹⁾ w pościgu za holenderską korwetą naganą ją na nas i sygnałem działowym wzywa, byśmy jej zabiegli drogę!

— Santa Virgo! — i Don Carvajal, jakby mu trzydzieści lat ubyło, ruszył za oficerem. Za starym wojakiem skoczyła Carlotta, jak zwolniona z klatki pantera, a za nią płała się paż, giestykulu-jąc. Po galerji wbiegli na pomost.

Cała nawa była w pełnym zgielku i rozruchu. Trzaski płacht żagielnych, zgrzyty bloków, suchy łoskot bomów¹⁰⁾. Przebrasowywano¹¹⁾ reje. Na śródkręciu runął werbel na bębnach i rozwrzeszczała się trąba mosiężna. Zewsząd, posiekane wichrem, nadlatywały gwizdy bosmanów. Basowe głosy wołały: — Alarm bojowy! — Padały rozkazy z pomostu: — Ej, wy na pokład! Wszystkie ręce! Marynarze na stanowiska! Kanonjerzy do dział!

Z nad parapetu pomostu ukazała się twarz zła, warcząca, w cieniu kapelusza ze złotym lampasem. To komandor, Rodryg d'Avila darł się do dowódcy piechoty: — Słysz tam — Don Pacheco — moździerz — nabić — siekańcami!

— Muszkieterowie do prawej burty!

Don Pacheco w rozpiętej kurcie, bez pasa, wywijając naga szpada, sprzątał szyk żołnierzy. Nagle stanął, jak wryty i nuże wrzeszczeć: — Birbomono! Birbomono! gdzie klucz od prochowego magazynu?

Carvajal, stanawszy na pomoście i objąwszy wzrokiem horyzont, zaklął szpetnie. O milę z nawietrznej żaglowała dobra holenderska nawa średnich rozmiarów, zwijając żagle. Na Nord - Oście, daleko za nią widać było kadłub potężnego hiszpańskiego trójpokładowca, który nie zdążył jeszcze całkowicie dźwignąć się na horyzont. Jasne, na kogo miał spaść ciężar bitwy. Na nich! Don Carvajal długo przyglądał się holendrowi przez lunetę. Był w doskonałej sprawie. Żeglował pod pełnym wiatrem, więc mu wystarczał fok¹²⁾ i grot marsa — żagiel¹³⁾ oraz dwa niższe kłiwry¹⁴⁾ na wypadek zwrotu.

— To korweta — ozwał się tenente — zwijają właśnie skośny żagiel na bezań-maszcie¹⁵⁾.

— Już zwinęli — odrzekł Don Carvajal. Tego Holendra lekceważyć się nie da, choć słabszy tonażem i artylerją. Ma wiatr z rufy. Wyborny żołnierz tam dowodzi. Już są gotowi do boju, czego o nas powiedzieć się nie da.

Rzeczywiście rozruch na pokładach i w mię-

dzypokładzie wzmógł się jeszcze. Don Pacheco biegł między szykiem muszkietarów, a magazynem sterówki, dozoruując toczenie baryłek z prochem. Po kilku chłopów zaprzęgåło się do lawet moździerz i podsuwało je do burty, walcząc z tangażem. Rozżarzano lonty. Rzucano na pokłady całe naręcza broni siecznej. Tu i ówdzie wzdłuż burt zaczęły się podnosić dymki błękitne.

Chwilę Carvajal meł wyrazy. Zwrócił się wreszcie do komendanta i zawołał: — Do zwrotu senor komandorze! Dokonałbym zwrotu jaknajprędzej. Miast zagraadzać drogę, wyszedłby mi Holendrowi w pół-burty i z boku prażył. Mamy 64 ośmnastofuntówek przeciw ich 24 dwunastofuntówkom, oni zaś dwa razy więcej żołnierza. Cała kompanja. Jeżeli pójdą na abordaż¹⁶⁾ —

Ekscelencjo — odkrzyknął Don Rodrigo opryskliwie — tu ja dowodzę. Nie pora na rady wojenne. Wykreślił na pięcie i odszedł.

— Oby nas Bóg nie pokarał za twoją pychę — krzyknął za nim starzec! — Czy nie widzisz, jak kunsztownie ten tam nadstawia się dziobem? Don Carlos! (tak zwał swą córkę) do mnie! — I stary grand wyrwał szpadę z taką furją, że aż rapcie pękły.

— Do boju gotowe! — zameldował z pokładu dowódca artylerji.

— Salwa! Prawą burta — komenderował Don Rodrigo — Zedrzeć im żagle. Podnieść działa! Baczność na elewację!

— Elewacja, gotowe, senor komendancie!

Buchnął ogień. Uskok wtył i wstrząs, aż zatoczyły się maszty i pokłady. Huk i od dymu czarno. Dym wznosił się grubemi zwojami.

— Nie widzę! — wołał stary grand, ręką osłoniwszy oczy. — Don Carlos! jaki skutek?

— Dziura w żaglu wielkim, kliwer w strzępach. I furda!

Senor conde¹⁷⁾ zaklął jak tragarz: — Patrzcie tego Holendra, już o 5 kabli od nas.

Dochodziły z nawy bezładne głosy: — Za wycior! Niżej działo, niżej! — Nawprost! Tak rychtuj! — Ster równo! Przybij! Teraz gotowe!

Prawa burta gotowa, panie komendancie!

— Prawa burta, pa!

Ogień i uskok, grom i wstrząs, czerwono i czarno.

Salwa tym razem wielkie Holendrowi przyniosła straty. Tu i ówdzie — burty w drzazgach. Działo, zrzucone z lawety. Pokład górny usiany był ciałami. Szyk muszkietarów u burty łączył, tak znacznie wybito ludzi. Nagle błysnęły średnie żagle. Holender skoczył jeszcze i znalazł się w kręgu dymu z hiszpańskiej nawy.

— Schył się schył! — Krzyknął Don Pedro, przyginając córkę. — Rozwija się burta!

Rzeczywiście ukazała się szachownica luk korwety i jeżyła dwadzieścia trzy paszcze śmigownic i cztery moździerze, a Hiszpan nie zdażył jeszcze wyjść do niej dziobem.

Stary conde u burty, machając kape'uszem, wo-

łał do steru: — Hej, ty tam u steru! Rusz kołem¹⁸⁾ capie! Kołem! Koł...!

Krzyk starca przeszedł w niesamowity gwizd. To bluznęło ogniem i żelazem. Gdzie stał przed mgnieniem Don Pedro, widniała w burcie dziura. Serce Carlotty uderzyło i zamarło. Starzec padł. Zmiotło go.

Skutek salwy Holendra był fatalny, straszliwy. Ciała leżały na ciałach. Wielkie plamy rozlewały się w strugi. Poręcz, której chwyciła się Carlotta — lepka od krwi. Komendant w złotym swym mundurze leżał u jej nóg, a ramię jego z tubą w garści wahało się bezwładnie w takt tangażu. Wyjęła tubę ze stygnącej ręki. Burtą w burtę żeglowała holenderska korweta. Rozwiewał się dym. Jak przez mgłę widać było szyk nieprzyjaciela. Na pomoście stał oficer w półpancerzu z wzniesioną szpadą w rękę. Carlotta widziała każdy rys jego twarzy, rudawą czuprynę, oczy bardzo błękitne, mars lwi i potężną szczękę. Zgrzytnęła zębami, podniosła tubę do ust, dobyła cały zapas głosu:

— Baczność na moją komendę! Muszkietowie, pa!

Jednocześnie błysnęła szpada oficera. Dwie salwy zlały się w jedną. Świsnęło jak kosa Saturna. Zapadła cisza śmiertelna, przerywana tylko czkawką konających, jękami, przekleństwem. Z rufy nieprzyjaciela, która miała rufę hiszpańską słyhać było rozmowę holenderskich oficerów:

— Przybijmy i zdobądźmy tę nawę. Załogę wybiliśmy do nogi, kapitanie de Artiszewo.

— Ani chwili do stracenia — Linjowiec ledwie o mile. — W żagle, mości Kloots! Fregata ma dziury w kadłubie. Hiszpan będzie z godzinę ja ratował. Przez tę godzinę połączymy się z flotą.

Carlotta rozumiała każde słowo.

— Ale, ale — podjął oficer — co to za czerwona żmija? Tam, na pomoście?

— Na Boga, toż to podwika!

— Czerwona żmija! Czerwona żmija! — Krzyknęła Carlotta. Poczekaj waść, de Artiszewo. Czerwona żmija wraca do Pernambuco. Zabiłeś jej ojca!

Zsunęła się na pokład. Podniosła lont i przytknęła do zapalu moździerza. Arciszewski obejrzał się na ryk kapitana Klootsa, który, ułapił się za żywot, skreślił i, jak wypatroszony wór, legł na pokładzie.

JERZY B. RYCHLIŃSKI.

¹⁾ step, ²⁾ puszcza, ³⁾ hrabianka, ⁴⁾ pan ojciec, ⁵⁾ osioł, ⁶⁾ ferm i majątków, ⁷⁾ flibustierzy, ⁸⁾ porucznik, ⁹⁾ Cesarza Indyj, ¹⁰⁾ drzewca ¹¹⁾ obracano, ¹²⁾ wielki żagiel przedniego masztu, ¹³⁾ wielki żagiel wielkiego masztu, ¹⁴⁾ trójkątne przednie żagle, ¹⁵⁾ tylny maszt, ¹⁶⁾ szturm, ¹⁷⁾ hrabia, ¹⁸⁾ by utrudnić celowanie.

Beton jest najdostępniejszym materiałem budowlanym przy wznoszeniu małych tanich ogniotrwałych domków.
Pismo poświęconem temu budownictwu jest popularny dwumiesięcznik

„BETON“

Adres redakcji: **WARSZAWA, CZACKIEGO 1. TEL. 728-12.**
I administracji:
PRENUMERATA ROCZNA ZŁOTYCH 5.—

WYSOKIE NAGRODY

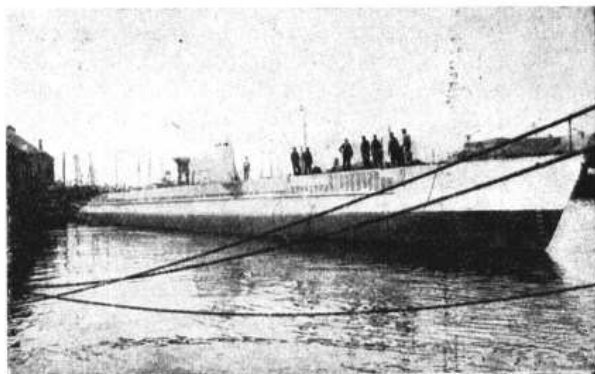
WYPŁACA DYREKCJA KAŻDEMU, KTO WYKRYJE
I WSKAŻE POTAJEMNY UBÓJ W WARSZAWIE.

INFORMOWAĆ OSOBIŚCIE W BIURZE DYREKCJI (UL. NAMIESTNIKOWSKA № 2) LUB TEL. 10-22-09.

WYPŁATA NAGRÓD NASTĄPI NIEZWŁOČZNIE.

DYSKRECJA ZAPEWNIŁA.

CHANTIERS & ATELIERS
AUGUSTIN - NORMAND
LE HAVRE (FRANCJA)



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

**BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH
I STATKÓW HANDLOWYCH**

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

MOTORY DIESLA VICKERS-NORMAND.

ZAŁOŻONY w r. 1728.

KAPITAŁ 1 000.000 frank.

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

E.A. -
Scheffer

**SOCIÉTÉ PROVENÇALE
DE CONSTRUCTIONS
AÉRONAUTIQUES**
3 RUE DE LA BAUME PARIS

Wielomotorowe samoloty i wodnopłatowce metalowe, dla celów wojskowych i transportowych, 10 typów przyjętych zostało przez Francuskie Ministerstwo Lotnictwa.

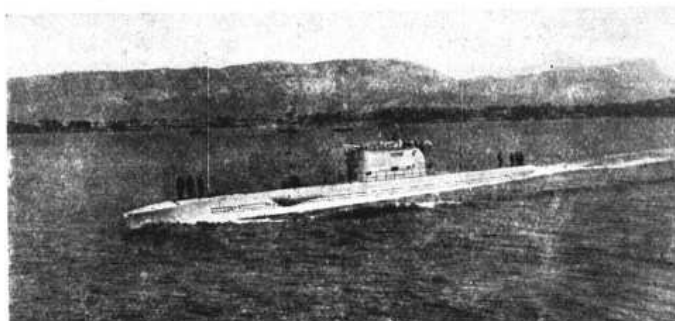
SCHNEIDER & C^{IE}

ZARZĄD: 42, RUE D'BNJOU, PARIS

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ARTYLERJA MORSKA.
WIEŻE. PŁYTY PAN-
CERNE. RURY TORPE-
DOWE. URZĄDZENIA
PORTOWE I WYPOSA-
ŻENIE. REZERWOARY
— DLA PLANÓW. —



MASZYNY MORSKIE I
TURBINY. KOMPRESO-
RY POWIETRZNE, ŚRU-
BY OKRĘTOWE. MOTO-
RY ELEKTRYCZNE I
OSPRZĘT. SPECJALNE
— ODLEWY ŻELIWNE. —

„Katsonis”, łódź podwodna o wyporności 605 ton, zbudowana dla greckiej floty wojennej.

Łodzie podwodne (typu Schneider-Laubeuf). Motory typu Burmeister i Wain, 4-ro i 2-u taktowe (o pojedynczym i podwójnym działaniu dla wszelkich statków handlowych, budowanych we Francji), 2-u taktowe motory typu Schneider dla łodzi podwodnych.

WARSZTATY: Le Creusot, Breuil, „Henri-Paul”, La Londe-Les Maures, Havre, Harfleur, Hoc Bordeaux, i t. d. STOCZNIE: Chalon s/Saône.

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu”

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej

posiada jeszcze na składzie
pewną ilość ciekawej gry

„Bitwa Morska”

CENA ZŁ. 6, DLA CZŁONKÓW LIGI M. I K. ZŁ. 6.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Zamówienia należy kierować pod adresem Zarządu
Głównego

LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Warszawa, Nowy-Swiat 35, tel. 315-88

który niezwłocznie uskutecznia wy-
syłkę, za zaliczeniem pocztowym.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej

posiada na składzie książkę

JERZEGO SMOLEŃSKIEGO

„MORZE I POMORZE”

z przedmową gen. G. Orlicz — Drezera i z czterema
tablicami ilustrującymi prawa
Polski do ziemi Pomorskiej.

— Wydanie ozdobne, z licznymi ilustracjami. —

CENA ZŁ. 16 ————— CENA ZŁ. 16

—————

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

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

Wydawnictwa morskie

Nakładem Instytutu Wydawniczego Pań-
stwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

WYSZŁY:

	Zł. gr.
K. Biełski — Turbiny parowe	19.—
— Mechanika teoretyczna	16.—
— Prawidła wykon. rysunk. maszynowych	1.—
St. Dłuski — Dewiacja kompasu	8.30
A. Garnuszewski — Budowa okrętu	4.55
— Teoria okrętu	4.25
A. Hryniewiecki — Zarys meteorologii	5.20
— Zarys oceanografii	14.50
G. Kański — Opisowy kurs loci	6.50
T. Kokiński — Gospodarka maszynowa na statkach	14.—
A. Ledóchowski — Kurs nawigacji	7.—
— Astronomia żeglarska	7.—
Dr. Al. Malewski — Prawo morskie	15.—
— Monografia Państwowej Szkoły Morskiej	10.—
Dr. Al. Malewski — Informator dla kandy- datów na oficerów marynarki handlowej	3.—
R. Piśkiewiczski — Visit of a Dockyard	2.50
Ustawa o służbie marynarza	2.50
Handel morski w praktyce	5.—
Statut Państwowej Szkoły Morskiej	9.90
Program wymagań przy egzaminie wstępnym i opis uniformy	1.—

Podręczniki te można nabywać:

W INSTYTUCIE WYDAWNICZYM PAŃSTWOWEJ SZKOŁY
MORSKIEJ W GDYNI

(konto czekowe P. K. O. Nr. 50/905)

Koszty przesyłki poleconej 1.30 zł.

PRZEGLĄD MORSKI

ORGAN MARYNARKI WOJENNEJ

wydawany przy

SZKOLE PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

WARUNKI PRENUMERATY:

Z przesyłką pocztową rocznie 40 zł.

„ „ „ półrocznie 21 „

„ „ „ kwartalnie 11 „

Bez przesyłki pocztowej rocznie 36 zł.

„ „ „ półrocznie 13 „

„ „ „ kwartalnie 9 „

SKŁAD REDAKCJI:

Redaktor naczelny - kdr. por. Korytowski Karol

Zastępca redaktora naczelnego i wydawca

— kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy

Sekretarz redakcji — por. mar. Stanisław Żygmunt

ADRES REDAKCJI:

TORUŃ, SZKOŁA PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

Konto P. K. O. 160290

INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

poleca następujące prace:

St. Kwadziński — Kilka uwag o żegludze śródlądowej w Polsce	Zł. 0.75	Adam Uziembło — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu	Zł. 0.50
Bronisław Sotkowski — Przemysł i handel rybny na wybrzeżu	" 1.50	K. Głuchowski — Wśród pionierów polskich na Antypodach	" 15.—
J. Borowik — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego	" 0.50	A. Ryliko — Morze, to nowy teren pracy dla robotnika polskiego	" 0.20
Kazimierz Demel — Narzędzia i metody łowu ryb	" 0.95	Gra towarzyska „Bitwa morska” (dla członków L. M. i K. — zł. 5.—)	" 0.—
M. B. Lepecki — Opis stanu Espírito Santo	" 3.—	Z. J. Tysszel — „Pod ojczystą banderą”	" 5.—
P. Rostkowski — Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej	" 3.—	B. Krawiec — Sprawa obrony morskiej w Polsce w przeszłości i obecnie	" 1.20
Edward Stodółski — Zasiłki Polaki z morzem zł. 1 — w opr.	" 1.20	M. Fularski — Kryzys emigracyjny, a polska polityka kolonialna	" 1.—
H. Bagiński — Zagadnienie dostępu Polski do morza	" 10.—	Fr. P. Lyp — Wiadomości o wysokim płaskowyżu Angoli	" 1.20
E. Kwiatkowski — Polska na Morzu	" 0.50	G. Orlicz-Draszer — Program Ligi Morskiej i Kolonialnej	" 0.50
E. Kwiatkowski — Trzymajmy się morza	" 0.50	H. Tetziell — Zagadnienia morskiej polityki Polski	" 0.50
J. Korwin-Kamilewski — Zagadnienie morskie w Polsce	" 1.—	W. Rosłowski — O zamorski program gospodarczy Rzeczypospolitej	" 0.20
Z. Demel-Marcinkiewicz — Polska i jej dostęp do morza w świetle historycznym, etnograficznym i gospodarczym	" 1.20	L. Gustowski — Na morze, Odańsk, Gdynia	" 5.00
St. Poraj — Pomorze a Polska we wczesnej dobie dziejowej	" 1.—	" — Od Warszawy do Sahary	" 4.—
A. Dębczyński — Dwa lata w Kongo	" 5.50	Dr. A. Jarzyna — Peru	" 1.50
Józef Szczepański — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej	" 0.50	J. Rummel — Gdynia port polski, 1927 r.	" 5.—
Józef Szczepański — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk	" 0.50	S. Skaryński — 28770 km. płańd Afryki	" 6.—
Jerzy Kurnatowski — Ustrój polityczny Francji	" 0.50	S. Wojciechowski — Flota handlowa w Polsce, 1927 r.	" 5.00
		Fr. Lyp — Angola	" 5.—
		" — Brazylia	" 7.—

oraz Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego:

W. Stepczyk — Handel międzynarodowy na Bałtyku	Zł. 15.—	Prace zbierane pod redakcją:	
K. Smogorzewski — Propaganda korytarsza zagranicą	" 5.50	J. Borowik — Obrona Pomorza	Zł. 20.—
A. Siebenschen i H. Strassberger — Spór o Gdynię	" 15.—	" — Polskie Pomorze, t. I	" 55.—
Pozatem Administracja „Morza” posiada na składzie pewną ilość roczników „Morza” za lata ubiegłe, w pięknej oprawie po cenie: zł. 18.—, oraz pocztówki propagandowe na cele rozbudowy Marynarki Wojennej.		" — Przeciw propagandzie Korytarszowej	" 15.—
Widoki Gdyni (serie po 5 sztuk)	" 1.00	Pierwsza polska łódź podwodna „Wilk” (wg akwaroli Marin’a) sztuka	Zł. 0.30

DO NABYCIA W ZARZĄDZIE GŁÓWNYM LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ
w Warszawie, ul. Nowy Świat 35. III piętro.

UWAGA: Instytut Wydawniczy L. M. i K. wysyła wymienione książki i broszury oraz pocztówki za zaliczeniem pocztowym, dodając do ich ceny koszty przesyłki wzgl. po uprzednim nadesłaniu znaczków pocztowych. Przy większych zamówieniach — rabat. Od Wydawnictw Instytutu Bałtyckiego rabatu się nie udziela.

PRENUMERATA: Rocznie zł. 12.—, półrocznie 6.—, kwartalnie 3.—. Członkowie L. M. i K. otrzymują czasopismo bezpłatnie.

CENNIK OGŁOSZEŃ

Znaleziono na: www.mademar.com.pl	1/4	1/2	3/4	1	1 1/2	2
za tekstem	600	320	170	90	50	25
1 str. ekladki	800	420	220	—	—	—
2 „	700	370	190	—	—	—

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

Konto Administracji w P. K. O. 97-47. Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Nowy Świat Nr. 35. III piętro. Telefon: Redakcji 533-40 i Administracji 315-88. Redaktor, lub zastępca redaktora, przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki, w godz. 18-20. Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.