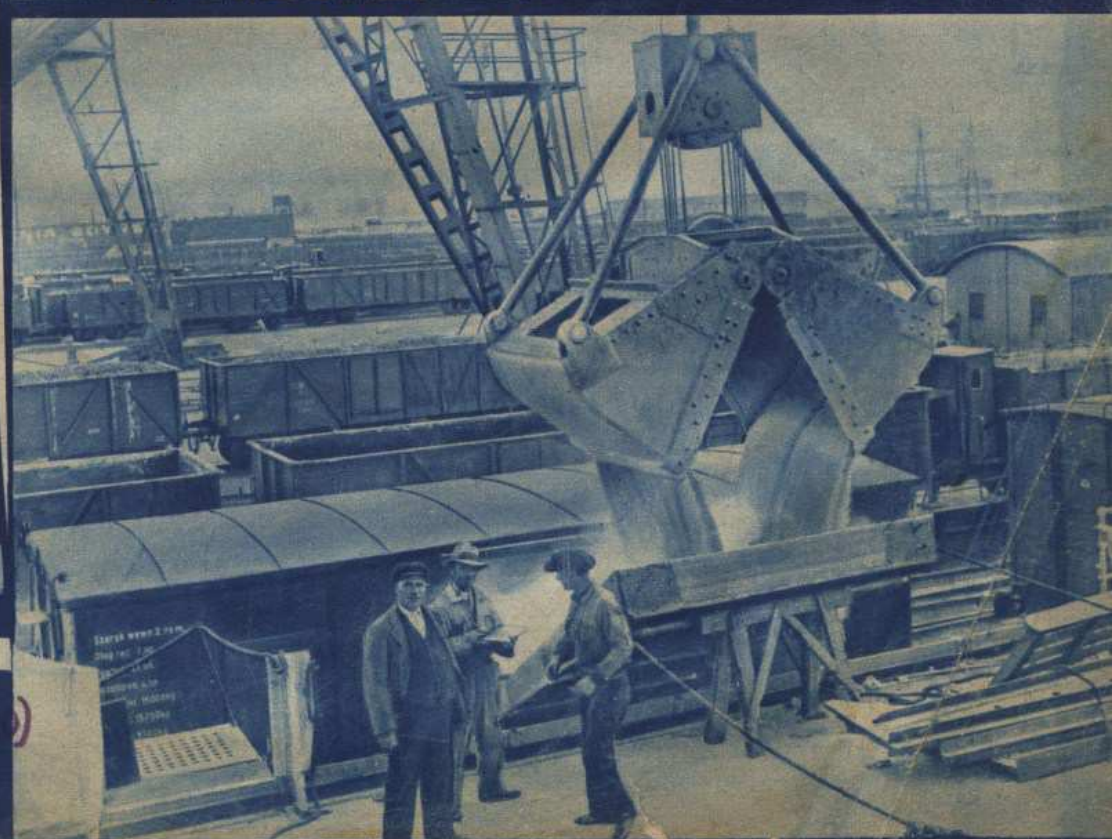
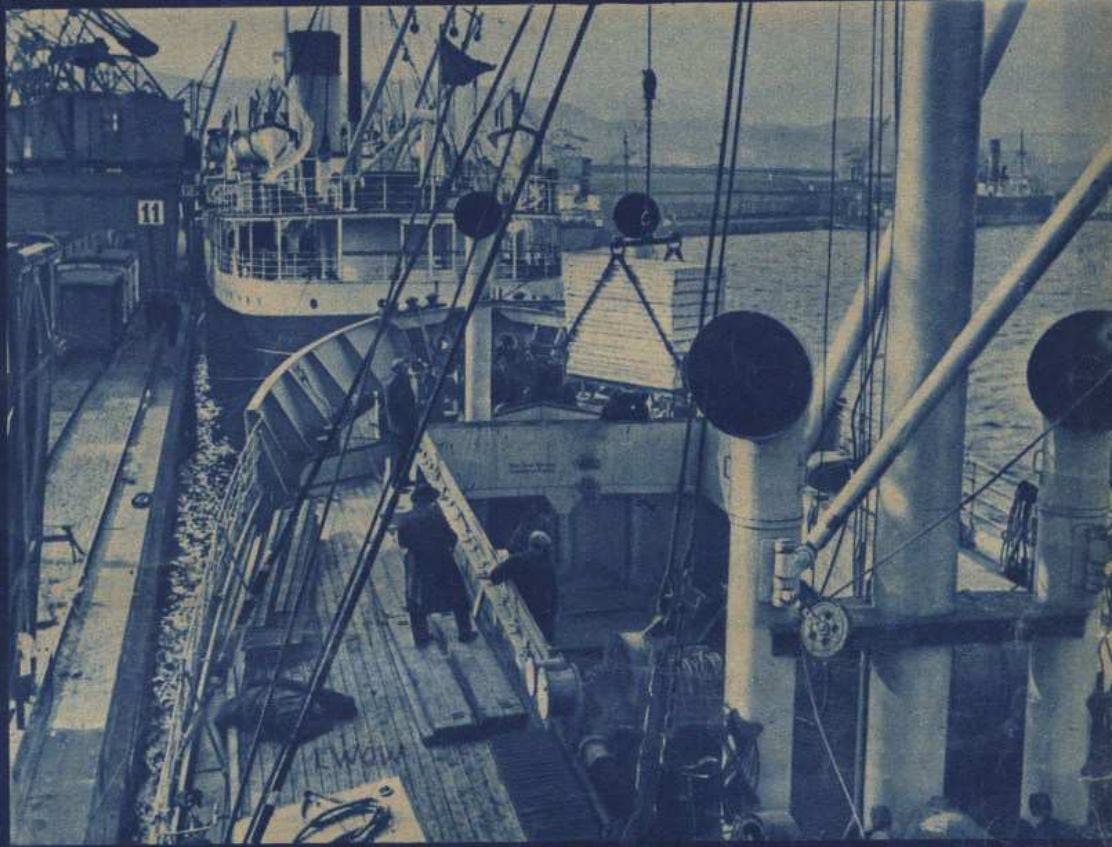


ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ



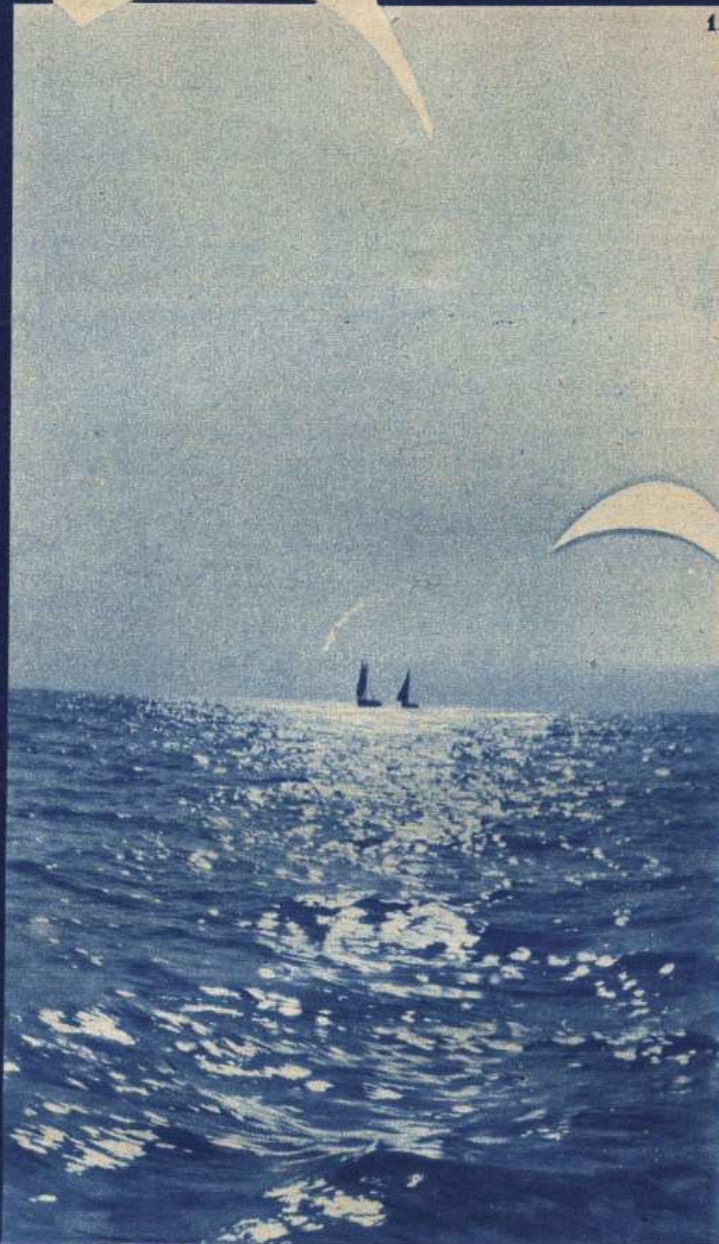
ZESZYT 12
GRUDZIEŃ 1933

Wydawca: Związek Morski w portu gdańskim.
Wydruk: 1000 egz.

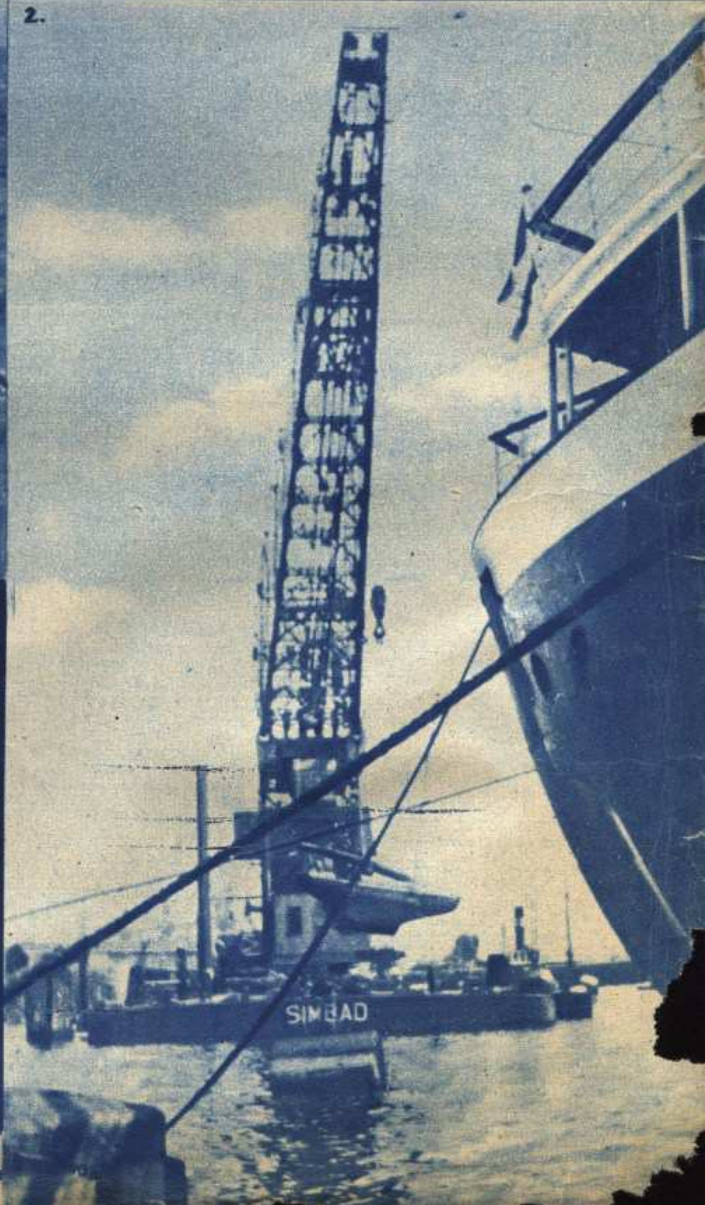
JACHTEM „DAL” Z GDYNI NA BERMUDY

ANTYKWARIAT MORSKI
„SEDINA”
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214

(DO ARTYKUŁU WEWNĄTRZ NUMERU



2.



3.



1) „Dal” spotyka kutry rybackie w La Manche, 22.VI. 1933.

2) Wielki dźwig na stoczni w Hawrze podnosi „Dal” z wody, 27.VI. 1933.

3) Po spotkaniu z cyklonem. Parodja grota, 24.VIII. 1933.

Nakład 75.000 egzemplarzy

Cena numeru zł. 1.20

MORZE

ORGAN • LIGI • MORSKIEJ • KOLONIALNEJ

Nr. 12 (110)

Warszawa, grudzień 1933 rok

Rok X

TREŚĆ NUMERU: 1. Doniosła uroczystość. 2. Akademia morza — inż. Julian Ginsbert. 3. Bandera polska na oceanie Indyjskim w 1729 i 1730 r. — Stanisław Zieliński. 4. Jachtem „Dal” z Gdyni na Bermudy — Jan Witkowski. 5) Rola i zadania niemieckiego „Flottenvereinu” — Nauticus. 6. Ostatnia podróż statku „Petrel” — Stanisław Kosko. 7. Z życia marynarki wojennej. 8. Miasto wielkiej przyszłości — Ig. 9. Kronika. 10. Dział oficjalny L. M. i K. 11. Sąd na s/s „City of San Diego” (nowela) — Janusz Makarczyk. 12. Książki i czasopisma nadesłane. PIONIER KOLONIALNY: 13. Konsekwencje wystąpienia Niemiec z Ligi Narodów — Hubert Sukiennicki. 14. W góry Ameryki Południowej. 15. Jak Niemcy gospodarczo podbiły świat — Kazimierz Warchałowski. 16. Sprawy kolonialne na Zachodzie — dr. Jan Rozwadowski. 17. Przegląd kolonialny — Fr. Lyp. 18. Przygody Krzysztofa Arceiszewskiego — Jerzy Bohdan Rychliński. 19. Wspomnienia z podróży afrykańskich w latach 1882 — 1886 — Leopold Janikowski.

30 FOTOGRAFIJ I RYSUNKÓW.

DONIOSŁA UROCZYSTOŚĆ

Dnia 8 grudnia r. b. odbędzie się w Gdyni uroczystość niezwykła, doniosłością swą wybiegająca niewspółmiernie ponad inne podobne obchody. Będzie to uroczystość całej Polski. Mianowicie dnia tego, w obecności wysokich dostojników państwowych i przedstawicieli szerokich rzesz społeczeństwa, J. E. ks. biskup chełmiński, dr. Stanisław Okoniewski, dokonają uroczystego aktu poświęcenia portu gdyńskiego.

Będzie to także wielka uroczystość dla naszej organizacji, która w okresie, gdy się ważyły plany budowy własnego portu na wybrzeżu Bałtyku, odegrała poważną rolę. Godzi się przypomnieć, że już w roku 1921 na łamach „Bandery Polskiej”, pisma, wydawanego przez Ligę Żeglugi Polskiej, poprzedniczkę dzisiejszej Ligi Morskiej i Kolonialnej, pisał o projekcie budowy portu w Gdyni inż. Tadeusz Wenda, twórca jego planów i po dziś dzień kierownik budowy portu. Kiedy zaś sprawa ta rozważana była w Sejmie, Liga wyteżyła wszystkie swe siły, aby rzecz została zdecydowana w sensie pozytywnym. Odbływały się wówczas w Lidze wieczory dyskusyjne, na których w obecności najwyższych przedstawicieli państwa fachowcy z dziedziny budownictwa portowe-

go i znawcy życia morskiego brnili zawzięcie tego projektu przed małoduszością i niezrozumieniem ważności zagadnienia morskiego w Polsce, które tak bardzo ciążyły nad nami w pierwszych latach niepodległości. Kiedy wreszcie wniesiono do Sejmu projekt ustawy o budowie portu w Gdyni, a nie było jeszcze pewności, czy projekt ten uzyska niezbędną większość, wówczas Liga w gorącym tempie przygotowała specjalny memoriał, który w zwięzłej i treściwej formie uzasadniał konieczność tej inwestycji państwowej. Memoriał ten w dniu głosowania został szeroko rozpowyszczniony w Sejmie i niewątpliwie przyczynił się do uchwalenia ustawy z dn. 23 września 1922 roku o budowie portu w Gdyni.

Ustawa ta w artykule pierwszym powiada:

„Upoważnia się rząd do poczynienia wszelkich, niezbędnych zarządzeń, celem wykonania budowy portu morskiego przy Gdyni na Pomorzu, jako portu użyteczności publicznej”.

Artykuł drugi brzmi:

„Budowa portu wykonana będzie stopniowo według takiego planu, aby przez częściowe jej urzeczywistnienie stworzyć port mniejszych rozmiarów i aby dalszy rozwój portu był możliwy i planowy”.

Wreszcie art. 4 powiada:

„Kredyty, niezbędne dla budowy portu, będą corocznie wstawiane do budżetu”.

W latach następnych budowa portu w Gdyni postępuje jednak żółwiemi krokami naprzód.

Dopiero w roku 1926, kiedy władzę objął rząd Marszałka Piłsudskiego, a tekę Ministra Przemysłu i Handlu otrzymał inż. Eugeniusz Kwiatkowski, roboty przy budowie portu nabrały imponującego rozmachu.

Dziś port w Gdyni jest faktem dokonanym, jest czynem realnym, który więcej zrobił dla propagandy spraw polskich zagranicą, niż wszelkie najbardziej płomienne deklaracje. O znaczeniu jego dla naszego życia gospodarczego w „Morzu” rozpisywać się już nie potrzeba.

W dniu 8 grudnia 1933 roku przez poświęcenie portu zostanie niejako uroczystość podkreślone zamknięcie pierwszego okresu prac przy jego budowie.

Na uroczystości te zwołuje Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej do Gdyni zjazd prezesów okręgów naszej organizacji. Jednocześnie istnieje zamiar wysłania do Gdyni z Warszawy, a jeżeli się da, także z innych miejscowości pociągu popularnego, aby umożliwić szerokim rzeszom członków Ligi uczestnictwo w tej historycznej uroczystości.

Port w Gdyni niech żyje i rozwija się po wieczne czasy!

AKADEMJA MORZA

Napisal inż. **JuŹjan Gĩnsbert**, Warszawa

Polska stoi dźiś bezwzględnę pod znakiem morza. Zaznacza się to juź we wszelkich przejawach życia państwowego, społecznego, gospodarczego, kulturalnego. Oczy wszystkich rozumnych obywateli zwrócone sa juź ku morzu — tej odwiecznej kolebce wolności i dobrobytu narodów. Inni — dotychczas obojętni — też zaczynają powoli nawracać się, zrywać z lądową mentalnością i spoglądać ku morzu. Słusznie minister Kwiatkowski, powiedział, że to, co się na wybrzeżu dzieje, jest sprawdzianem zmiany usposobienia narodowego, przejściem z lądowego marazmu do morskiego czynu.

Tem więcej jednak należy zwracać uwagę, aby zmiana mentalności narodu postępowała planowo, rzeczowo i z pożytkiem dla sprawy, a nie stawiała się polem popisów czy eksperymentów. Żerowiskiem dla ludzi nieuciecznych, lekkomyślnych czy niepowołanych. Dźiś, kiedy Polska na morzu nie jest juź efemeryda, ale zjawiskiem, opartym na trwałych posadach, winniśmy dołożyć wszelkich starań, by poznać tę morze i stworzyć czyn morski we wszelkich dziedzinach życia. Prawdziwy czyn morski, a nie jego parodie, opartą na błędnym stosowaniu przesłanek, zwyczajów i praw lądowych, na usiłowaniu nagięcia morza do lądu, w miejsce jednej właściwej drogi: zrozumienia dzięki poźiębieniu wiedzy i fachowych studjom, morza oraz dziedzin z nim zwaźanych i rozpoczęcia potem twórczej i owocnej pracy. Do tego dąży właśnie Liga Morska i Kolonialna.

Niestety, pod tym względem źle się jeszcze w Polsce dzieje. Zamiast uczyć się, czym jest morze i jego królestwo, usiłujemy gwałtem przesczepić na Bałtyk nasze dawne lądowe przyzwyczajenia, nasze zaściankowe poglądy. Różni aferzyści intelektualni czy materialni, próbują uczynić morze terenem swych wyczynów. Tęgo rodzaju posunięcia ośmieszają nas zewnątrznie, a szkoda wewnątrznie. W każdym zaś razie hamują rozwój prawdy morskiej na lata całe, utrudniają pionierom morza ich działalność, zmniejszają korzyści i zwiększają wysiłki, z których część, miast na pracę twórczą, obracać trzeba na walkę z ignorancją morską, niechęcią i złą wolą.

Prasa i literatura, które tak wiele dobrego dla sprawy zrobićby mogły, poza kilkoma wyjątkami nie stoi na wysokości zadania. Wieksość pisarzy czy dziennikarzy bądź ignoruje morze, bądź uważa je za odskocznię zarobkowa do sensacyjnych opowiadań i kroniki katastrof,

nie tylko wypaczając zupełnie pocucie rzeczywistości, ale często-kroć wprowadzając w błąd całe społeczeństwo. To co się w prasie polskiej o morzu pisze, jest naogół tak mało poważne i ściśle, że wola wprost o surowa kontrole.

Młodzież nasza garnie się juź do morza, ale w szkołach po dźiś dzień brak regularnych na ten temat wykładów, brak podrecznika historii i polityki morskiej. Prawnicy często-kroć nie wiedzą, że prawo międzynarodowe od morza wywodzi swój początek. Politvecy dali dowód, że nie orientują się w sprawach wód terytorjalnych. Malarze i rzeźbiarze operują szablonami, w których nie ma krztu oddechu morza, czy szerszych horyzontów. Nawet w najbardziej do dźiś dnia rozwiniętej ze wszystkich dziedzin morskiego życia Polski — w przemyśle i handlu — większość ludzi ignoruje rzeczywiste korzyści, jakie z morza płynąć mogą i nie wie jak wziąć się do rzeczy. Zamiast ruszyć w świat i zdobywać dla swej produkcji rynki obce, kupiec czy przemysłowiec polski czeka aż doń po towar przyjdzie... i oddaje go za pół ceny obcym pośrednikom.

Z tego wszystkiego wypływa wniosek jasny: w sprawach morskich musimy się jeszcze wielu rzeczy nauczyć. I to poważnie. A więc stworzyć trzeba odpowiedni organ, który pouczając z jednej strony, z drugiej centralizowałby wszystkie wysiłki intelektualne i społeczne w kierunku morza idące, z trzeciej wreszcie stał na straży uczciwości i powagi tych wysiłków.

Instytucje państwowe — ministerstwa, departamenty czy urzędy — przez sam swój urzędowy charakter roli tej odegrać nie mogą. Nie może jej też wziąć na siebie całkowicie Liga Morska i Kolonialna, albowiem ten to właśnie charakter popularno - społeczny i sama jej organizacja stała temu na przeszkodzie. Natomiast pierwsza i druga mogą współpracować nad stworzeniem nowej instytucji, mającej trzymać straż nad czystością i powagą spraw morza, a złożonej oczywiście z ich przedstawicieli.

Instytucja taka istnieje we Francji pod nazwą: „Academie de Marine”. Nie znaczy to, jak sądzić można — „Akademia Morska” czy „Akademia Marynarki”. Tłumaczenie jest trudne. Od biedy powiedziećby można „Akademia Morza” lub lepiej „Instytut Spraw Morskich”. Zresztą kwestia nazwy w tej chwili nie gra roli. Jakież jest zadanie francuskiej „Academie de Marine”?

W czerwcu 1926 roku rząd francuski uznał instytucję tą za równo-

rzędną z sześcioma „akademiami” stanowiącymi „Institut de France” i przyznał jej prawa użyteczności publicznej. W rzeczywistości „akademia” istniała juź w XVIII wieku, a działalność jej przynosiła wielkie pożytki.

Artykuł pierwszy statutu głosi:

„Akademia ustanowiona jako instytucja państwowa o charakterze państwowo-publicznym, ma za zadanie prace nad ciągłością i ułatwianiem wyższych studiów z dziedziny morskiej... Jej prace, jej publikacje, jej rozprawy, konkursy, nagrody i t. d., zmierzają do stworzenia ideowego ruchu w dziedzinie morskiej, do pobudzenia studiów, poszukiwań, inicjatyw, doświadczeń, mogących interesować marynarkę wojenną czy handlową...”

Artykuł drugi przewiduje 50 członków rzeczywistych i 20 członków-koadjutorów (associés). Połowa tych ostatnich może składać się z cudzoziemców. Pozatem jest 20 członków-korespondentów, nie mających jednak prawa głosu. Pierwszymi „akademikami”, zatwierdzonymi dekretem Prezydenta, zostali członkowie francuskiej Ligi Morskiej i Kolonialnej z której Iona Akademia w roku 1921 wydzielona została.

Artykuł czwarty przewiduje sześć sekcji: historyczna, administracyjno-prawna, wojskowa, żegluga, zaopatrzenia wojenno-morskiego, ekonomiczna. Prezydium składa się z przewodniczącego (prezesa), jego zastępcy, sekretarza dożywotniego i sekretarza zwykłego. Administracja sprawowana jest nadto przez czterech członków, wybranych z pośród grona akademików.

Artykuł dziewiąty przewiduje środki finansowe: ustawowa subwencja roczna skarbu państwa, dotacje i darowizny, wpływy z imprez i dochody poboczne.

Ile pożytku dla spraw morza i dziedzin, z niem związanych, akademia przyniosła, o tem sądzić można z kolosalnego rozwoju tak samej propagandy, jak i jej skutków bezpośrednich: rozbudowy marynarki wojennej, ekspedycji naukowych, hydrograficznych i polarnych, pomocy rybakom, znacznej ilości poważnych prac naukowych, rozwoju sportu żeglarskiego i t. d. Specjalna nieczolowitość otoczony jest dział kolonialny, oczywiście pod morskim kątem widzenia (marynarka, podróże, hydrografia, porty, komunikacje).

Akademia jest więc logicznym dopełnieniem ministerstwa marynarki wojennej i podsekretariatu stanu marynarki handlowej. Współpracuje też wydatnie z ministerstwem robót pu-

bielonych oraz z „Instytutem Francji”.

Tyle co do Francji. A teraz Polska. Jak to już zaznaczyliśmy — instytucja taka jest jej bardzo potrzebna. Wbrew temu, co niektórzy sądzą — znacznie więcej, niż Francji. Albowiem we Francji jest ona tylko dopełnieniem istniejących organizacji, jest udoskonaleniem. Ale gdyby jej nie stało, ministerstwa obu marynarek istniałyby podawnemu i podawnemu okręty trójkolorowej bandery pływalyby po świecie. Brak Akademii odbiłby się więcej na stronie naukowej i społecznej, niż narodowej czy ekonomicznej.

U nas jest naodwrot, U nas trzeba zaczynać niemal od początku, trzeba uczyć naród abecadła morskiego, trzeba wspierać wszelkie poważniejsze odruchy i wysiłki, trzeba na wszelkich szczeblach hierarchii państwowej czy społecznej tłumaczyć, czym jest morze i jakie są nasze względem niego obowiązki. Francuzi znają morze od początku swych dziejów. My naprawdę zaczynamy je poznawać dopiero od lat kilkumiesięcznych. Różnica jest ogromna.

I choć to, co na morzu posiadamy jest znacznie mniejsze od państwa morskiego Francji, jednak właśnie dlatego „polskie morze” ma dla nas

stokroć większą wartość. I żaden wysiłek nie powinien być zmarnowany.

Liga Morska i Kolonialna, za przykładem swej francuskiej siostrzyczki, ma więc przed sobą ważne zadanie. Wydzielenie ze siebie „Akademii Morza”, która pospolu z istniejącą już „Akademią Literatury” stałaby się zaczątkiem „Instytutu Polski”^{*)}. Pożytek stąd byłby olbrzymi.

*) Istniejący w Toruniu, chlubnie zasłużony Instytut Bałtycki mógłby stać się bądź zaczątkiem, bądź częścią składową Akademii.

BANDERA POLSKA NA OCEANIE INDYJSKIM W 1729 I 1730 R.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Na wystawie polsko - belgijskiej w Antwerpii znajdują się materiały rękopiśmienne, odnoszące się do akcji „Kampanii Ostendzkiej”, która w latach 1728—1730 posiadała dwa statki, pływające na Oceanie Indyjskim pod banderą polską. Wobec tego, że p. Tadeusz Kowalski, magister nauk morskich, znalazł rzeczony materiał (w archiwum w Antwerpii) i podał częściowo ich treść w prasie codziennej, uważamy za wskazane przypomnieć naszym czytelnikom, że relacja ta nie powinna stanowić dla nich nowości, gdyż już w grudniowym zeszyście „Morza” z r. ub. wiadomość tę podał Stanisław Zieliński, streszczając artykuł Adolfa Pawińskiego, który rzeczona aferę opisał w „Tygodniku Ilustrowanym” już przed 52 laty. Zwróciliśmy się do p. Zielińskiego z prośbą o wypowiedzenie się w sprawie tej relacji i niżej podajemy jego uwagi.

Redakcja.

CHLUBNA CZY SMUTNA KARTA?

W numerze 272 „Kurier Poranne” ukazała się sensacyjna rewelacja magistra nauk morskich p. Tadeusza Kowalskiego p. t. „Dramatyczna wyprawa dwóch polskich statków do Indyi”. Autor nieznajomy odkrył w archiwum miejskim w Antwerpii, mianowicie znalazł tam akta z sławnej i potężnej gongis Kompanii Ostendzkiej i stwierdził, że „losy tej kompanii, jej egzystencja nawet, uzależniona była od bandery polskiej i protekcji króla Augusta II”.

„Znaczenie tego faktu jest dużej wagi dla przeszłości marynarki polskiej. Stanowi on niezmiernie ważną pozycję w skromnych aktywach naszych posunięć morskich w czasach przedrozbiorowych”, powiada autor rewelacji, który na podstawie przestudiowanych materiałów sądzi, iż „początkiem to obliczone było na dłuższą metę, zaczątek poniekąd dalekomorskich ekspedycji w okresie pełnego rozkładu Państwa i w przeddzień jego upadku. Aczkolwiek grubo opóźniona, inicjatywa powzięta przez króla Augusta II świadczy dobitnie o dalekosiężnie zamierzonej akcji, której wczesne załamanie się przypisać należy jedynie ówczesnej konstelacji politycznej”.

Tak oceniwszy akcję, która zaznaczyła się „zniewagą flagi polskiej na wodach Gangesu”, opisuje p. Kowalski

wypadek z „Neptunem” i „Cheval Blanc”, dwoma statkami Kompanii Ostendzkiej, które pod banderą polską pływały na Oceanie Indyjskim.

Inaczej ocenia te afery Adolf Pawiński. Bo trzeba wiedzieć, że odkrył, jakim uraczył prasę p. Kowalski w r. 1933, uczynił Pawiński przeszło pół wieku temu, ale nie uczynił z tego sensacji, lecz spokojnie zdał z niego relację w „Tygodniku Ilustrowanym” (1881 r. Nr. 317). Relację tę opublikowałem w numerze grudniowym „Morza” z 1932 r. („Bandera polska na Oceanie Indyjskim w r. 1729 i 1730”). Opowiadanie swe poprzedził wytrawny badacz uwagami, które niżej pozwolę sobie cytować:

Pawiński pisze:

„Zniewaga flagi polskiej na wodach Gangesu w Indiach Wschodnich w państwie Wielkiego Monzola, w 1730 roku. Notatka historyczna z archiwum niderlandzkiego w Hadze. Na tytule, jak wiadomo, nieraz wiele zależy. Tytuł dobrze obmyślony, trafnie użyty, szczególnie wyrażony, przyczynia się zaiste do powodzenia książki, pisma ulotnego, powieści lub sztuki teatralnej.

Nie gorszego dla autora, na przykład komedii, jak niezręczny tytuł. Jest to pierwszy krok do samobójstwa moralnego. Nie zaś szerszego nad ujmujący, efektowny tytuł. On pociąga, wabi, imponuje. Chwilowe chociaż powodzenie jest wtedy zapewnione. O książkach poważniejszych to samo powiedziećby można. Pewne napisy, niby hasła zrezygnowane wypowiedziane, gromadzą czytelników. One tym pracom torują drogę, wśród obojętnego na rzeczy naukowe ogółu. Ten sam los dzieła i artykuły w pismach parodycznych. Tajemnica poczytności i w tym względzie polega nieraz na trafnym zareklamowaniu swej pracy. Czytelnik, który gotów nam może w całości te lub tym podobne przypisać myśli i przekonania, gotów nas również posadzić o to, żeśmy dla reklamy jarmarcznej taki tytuł krzykliwy umieścili na czele naszej szupłej notatki historycznej. Wahałem się nawet długo, wyznaję otwarcie, ażali mam ten szumny kłasek napis na ulotnej kartce, prawdziwie efemerycznej, którą nazajutrz po jej wydrukowaniu pochłonie przepaść zapomnienia. Zarzut reklamy ze strony czytelnika ukazywał mi się już zdala w całej swej grozie i pobudzał czułość sumienia autorskiego. Ale przewidywałem

wszelkie skrupuły i przy raz napisanym tytule pozostać postanowiłem, a to gwoździł nie czemu innemu, jeno właśnie ścisłości historycznej. Bo po tej drodze polskich zwierzeń, idąc dalej, muszę i to także otwarcie wyznać, że nie mnie się należy zaszczyt ojcostwa tego tytułu. Mogę również zapewnić, że go nie pożyczyl od żadnego z powieściopisarzy dzisiejszej lub dawniejszej doby. Tylko oto tak zdarzyło się, że mi kartka wpadła do ręki z takim szumnym napisem, kartka z początku przeszłego wieku, najzupełniej wiarogodna. Nie zdawało mi się zaś właściwem, abym korzystając z niej, zacierał piętą ówczesnego autora czy pisarza.

Rzecz się miała w następującym sposobie. Kilka tygodni temu przeglądałem wielkie pod względem historycznym bogactwa niderlandzkiego archiwum w Hadze. Znalazło się tam niemało ciekawych i ważnych papierów, które dotyczą naszych stosunków politycznych z Holandją w XVII i XVIII wieku i o których wypadnie nam gdzieś indziej obszerniejszą dać wiadomość. Wśród przeglądania ogromnych i nieuporządkowanych jeszcze plików korespondencji dyplomatycznej z minionego stulecia ministrów holenderskich, którzy, jako posłowie Stanów Zjednoczonych Niderlandów, byli uwierzytelnieni przy dworze polskim, spotkałem między innymi papierami memoriał z powyższym tytułem i jedne w tej materii relacja Karola Rumpfa, ówczesnego w Warszawie pełnomocnika holenderskiego.

Zrazu na widok memoriału z przywiedzionym wyżej tytułem, oczom swym nie dowierzałem. Ze zdziwieniem pytałem w duchu sam siebie: Flaga polska w XVIII wieku na wodach Gangesu? Czy to nie mistyfikacja? Wiarogodna atoli obok korespondencja ministra wszelką w tej mierze nakazywała usunąć wątpliwość.

Rzecz się niebawem rozjaśniła. Sprawa nie była wogóle tak wielką i tak groźną, jak się z tytułu zdawać mogło. Była to raczej burza... w szkalne wody, ale cokolwiek bądź burza, która zamęciła morze, lub płytkie, stosunków międzynarodowych ówczesnej Polski, obojętnej niemocą, która w szpiaku jej kości nurtowała. Chociaż więc owa zniewaga flagi polskiej nie spowodowała wojny europejskiej lub głośniego zatargu sąsiedzkiego, wypadek ten jednak, jakkolwiek blady, zasługuje na

uwagę. Stanowi on w każdym razie przyczynek do charakterystyki ówczesnej dyplomacji polskiej, albo raczej dyplomacji augustowsko-saskiej, oraz stosunku Polski z owego okresu do mocarstw europejskich, które tak już lekceważyły przywykły Rzeczpospolitą, pod niedoleżnym sterem „Mocnego Augusta”.

Istotnie, wydaje mi się, że całą tę sprawę należałoby raczej uważać za „afere” przygodną, w której bandera polska służyła tylko za parawan, że nie był to początek dalekomorskich ekspedycji, że nie była to inicjatywa Augusta, a tem mniej inicjatywa „dalekosieżnie zamierzonej akcji” (Sasa!). Tak też pojął rzecz uczony tej miary, co Pawiński, jak to wynika ze wstępu, w którym sumituje się, że podaje do publicznej wiadomości sensację.

Nuż jednak u gruntu tej afery tkwiła jakaś szersza myśl? — Rzecz autora, powtórną po półsetce lat uczynionego odkrycia, jest gruntowne zbadanie sprawy i przedstawienie wyniku badań do wiadomości publicznej. Jest to tem więcej pożądane, że autor obecnej rewelacji poucza współczesnych bada-

czy, jak mają pracować.

„...Współcześni badacze wydobywają stopniowo poszczególne fakty, składają je i tworzą gorliwie historie bandery polskiej — pisze p. Kowalski — zachajac umiejętnie braki dawnych i krótkotrwałych prób, bez żadnej metodycznej ciągłości, aby w ten sposób dać czytelnikowi obraz dzieł pociągających może swą zewnętrzną kolorystyką, lecz w gruncie rzeczy nieśmiały i niezdeterminowanych przedsięwzięć morskich. Porwani entuzjazmem hasła „Polski na morzu”, przejęci podziwem czynu gdyńskiego, stają się oni pohołni do emocjonalnego i nastrojowego odzwierciedlenia nikłych poczynań minionej epoki, snując w sugestywny sposób pieśni, której w wielu wypadkach brak istotnej treści”.

Otóż taka „pieśń bez treści”, to raczej może owa sensacja, odkryta przez Pawińskiego i dziś omawiana przez p. Kowalskiego, ale poczynania Władysława IV i t. d., to nie „pieśń bez treści”, a współcześni Czołowscy bynajmniej nie są badaczami „pohołniami” do emocjonalnego i nastrojowego odzwierciedlenia nikłych poczyną minionej epo-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

ki”, którzy snują w sugestywny sposób pieśni.

A o ile chodzi o poczynania morsko-kolonialne, to mimochodem zauważę, że daleko więcej „istotnej treści” wydaje mi się posiadać akcja Jakóba Kurlandzkiego, niż afera Augusta.

Pozwolę sobie wreszcie na skromną radę: pożądane byłoby, aby specjalista w sprawach morskich, jakim jest „magister nauk morskich”, autor sensacyjnego artykułu i pouczeń, które wyżej cytowałem, przyjrzał się dokładniej powojennemu polskiemu piśmiennictwu morskemu przed apodyktycznym wygłaszaniem mentorskich wskazań, nie mniej, aby śledził bacznie chociażby dwa miesięczniki polskie, specjalnie sprawom morskim poświęcone jak „Przegląd Morski” i „Morze”. Wówczas uchroniłby się od tego, aby podawać jako nowość fakty, o których przed zgorą 50 laty pisało.

Nakomic: „Marynarka Odrodzonej Polski jest impreza nowa” — pisze p. Kowalski. Marynarka nasza to nie dancing lub t. d.



STANISŁAW ZIELIŃSKI.

JACHTEM „DAL” Z GDYNI NA BERMUDY

Napisał Jan B. Witkowski, por. mar. handl., Gdynia

Czytelnicy „Morza” przypominają sobie zapewne wiadomość, która w końcu sierpnia r. b. obiegła błyskawicą całą prasę zagraniczną i polską, a która mówiła o tem, że trzech śmiałków-Polaków przepłynęło w niewielkiej łodzi żaglowej Atlantyk i dotarło do wysp Bermudzkich, położonych po drugiej stronie Oceanu, już w pobliżu kontynentu Ameryki. Było to bezpośrednio po wspaniałym samotnym przełocie kapitana Skarżyńskiego na aparacie turystycznym przez Atlantyk do Ameryki Południowej i stanowiło niejako u-

zupełnienie tego wydarzenia, które zelektryzowało wówczas całe społeczeństwo polskie. Dlatego może zachwala i ryzykancka przeprawa jachtu „Dal” przez Atlantyk pozostawała nieco w cieniu tamtej, nie mniej zachwalej i ryzykanckiej, podniebnej przeprawy. W dodatku los tak sprawił, że pierwotny zamiar organizatorów wyprawy na jachcie „Dal” — dotarcia na międzynarodową wystawę w Chicago — nie mógł być urzeczywistniony, z powodu ciężkiej choroby jednego z członków załogi. Złożyła go choroba z nóg niemal już u progu Ameryki, gdy największe przeciwności i trudy podróży załoga jachtu miała już poza sobą i gdy jacht przepłynął już dziewięć dziesiątych wytkniętej dla siebie trasy. Niemniej jednak dzieje tej przeprawy jachtu „Dal”, podczas której małeńki stateczek przeszedł oko cyklonu — rzecz zanotowana dopiero po raz drugi w kronikach żeglarstwa — stanowią jedną z najsympatyczniejszych kart yachtingu światowego.

Poniżej podajemy Czytelnikowi opis tej przeprawy, który wyszedł z pod pióra jednego z jej uczestników p. Jana Witkowskiego. Jak wiadomo — jacht „Dal” zawrócił z drogi do Nowego Jorku na Bermudy, gdzie znajduje się obecnie. Pozostali przy nim p. p. Świechowski i Bohomolec, który przeprowadza na Bermudach kurację, trzeci członek załogi zaś p.

Witkowski powrócił do Polski przez Nowy Jork. Na wiosnę wszyscy trzej, jak przystało na upartych żeglarzy, mają zamiar kontynuować swą podróż, dotrzeć do Nowego Jorku, a następnie odbyć ponowną przeprawę przez Atlantyk w odwrotnym kierunku i przyprowadzić „Dal” do Gdyni.

Red.

Podróż jachtem „Dal” dostarczyła tak ciekawego materiału, że jeden z członków załogi, por. Bohomolec, ma zamiar wydać książkę na ten temat. Podam więc tutaj tylko ciekawsze wydarzenia, które dadzą pojęcie, co to jest przebywanie dużych przestrzeni morskich na małej jednostce, posługującej się tylko żaglami.

Jacht „Dal” wynaleźliśmy po dwuletnich poszukiwaniach w Gdańsku. Kapłan go od p. Sładera por. Bohomolec. Wymiary jachtu są następujące: długość 8,75 m, szerokość 2,15 m, zanurzenie 1,35 m, górny tonaż około 4 ton, waga kila 1,5 tony, powierzchnia żagla 46 m kw. typ — sloop.

Po przeróbkach, dokonanych w Gdyni, przedstawia on 80% walorów pełnomorskich; poprzednio był jachtem żaglowym.

Wyruszyliśmy z Gdyni dnia 6 czerwca r. b. w składzie: Jerzy Świechowski, por. marynarki handlowej, Andrzej Bohomolec, porucznik 26 p. ułanów, i ja, jako członkowie Oficerskiego Yacht-Klu-



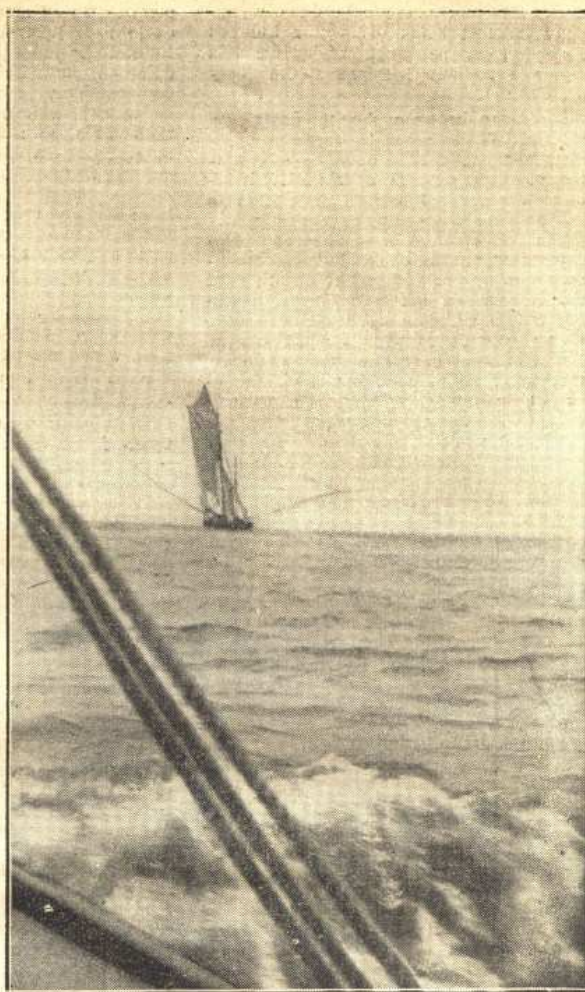
Przygotowania do podróży w Gdyni. Autor przy pracy koło takelunku.



Jacht „Dal” mija latarnię morską Cap de la Hève, 24.VI. 1933.



Le Havre. Jacht „Dal” w locie... 27.VI.1933



W zatoce Biskajskiej, przy szybkości 8 bierzemy rybaka... 21.VII.1933

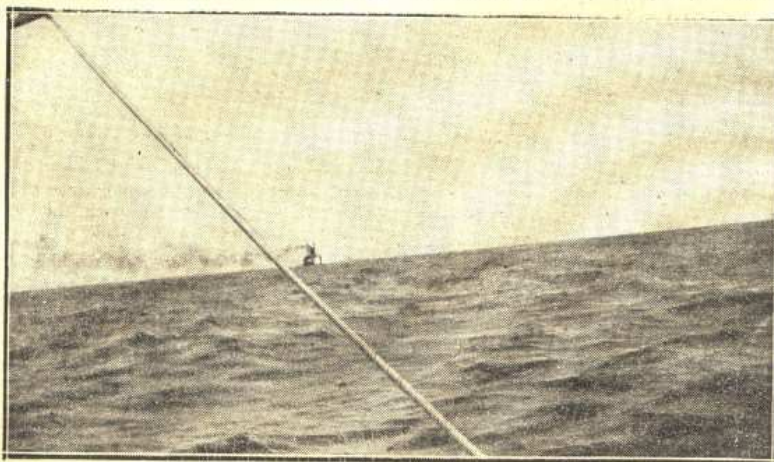
bu R. P., p.d jego banderą. W czasie podróży z Odyny do Kopenhagi mieliśmy o 20 metrów statek szkolny „Dar Pomorza”, którego załozde, na jej zapytania, dokąd jedziemy, nie zdradziliśmy celu naszej podróży, nie chcąc narażać się na wyśmianie.

Podróż Kopenhaga — Ostenda mieliśmy o wiele więcej urozmaiconą. U wyjścia z Sundu, prawie na wysokości Kullen (latarnia morska) zagraża nam pierwszy raz niebezpieczeństw... W ciemną noc, idąc bez świateł, ujrzeliśmy przed sobą zbliżający się rybacki kuter żaglowy, również nieoświetlony. Widocznie na kuterze sternik spał; na nasze oświetlenie żagli raptownie się obudził i stracił głowę, ponieważ, idąc p.d żaglami i motorem, walił prosto na nas. Zderzenie zdawało się nieuniknione, więc, ratując jacht, momentalnie zawróciliśmy na miejsce, ryzykując podarcie żagla, i zaczęliśmy uciekać od najeżdżającego na nas kutra. Rybak, ocuciwszy się już pewnie po błogim śnie, zorientował się w sytuacji i także powrócił. Jacht i kuter wymiły się w odległości 10 metrów.

Przy mijaniu zachodniej strony wyspy Anholt (Kattegat) groziło nam posadze-

nie jachtu na kamieniach, bo przez całą noc mglistą i bezwietrzną zniósł nas prąd na niebezpieczne mielizny, od których uciekliśmy przy pomocy wiosel, a później lekkiego porannego wiatorku. Po

wyminieciu statku latarnianego Skagen, udaje nam się pierwszy raz ustawić samosterowność na fordewind i „Dal” przez parę godzin, bez pomocy sternika, plynie sama w pożądanym kierunku.



Spotkany przez „Dal” na Atlantyku statek angielski podaje pozycję, którą sam może zobaczyć, 12.VIII.1933.

ku. Na Morzu Północnym spotykamy śady sztormu; przez całą dobę wymijamy kilkadziesiąt belek drzewa, z których dwie łowimy na jacht. Wdocznie fala zmyła z pokładu jakiegoś statku cały ładunek.

Nedalego brzegów Anglii dostajemy sztorm. W południe 16 czerwca barometr zaczyna spadać nadół, a sła wiatru wzmacnia się. O godzinie 17 barometr leci nadół 3 mm na godzinę, a to już całkiem źle — idzie sztorm z kierunku Sud-West. A więc do pracy! Mocujemy wszystko na pokładzie, zmniejszamy ożaglenie z 46 m² na 20 m², i już nie kursujemy, ale jak tylko można nabliżej wiatru, idziemy na brzeg francuski. O godzinie 21 zaczyna się już sztorm. Zmniejszamy ożaglenie do minimum, trzymając się przeciw wiatrowi. Zaczyna się huśtawka połączona z przyspieszeniem. „Dali” dostaje drgawek, rzuca się, jak ryba w sieci, lecz dzielnie nie daje się falam. Wiatr wzmacnia się tak, że podrywa w dół z załamujących się fal i wali tym słonym deszczem w żagle i w sternik, zalewając go całego i boleśnie ślejąc po twarzy. Choć człowiek przemoczony do nitki, z błądząc oczami i z niewyraźnym żółdkiem musi siedzieć i uważnie kierować na falę, bo każda omyłka grozi złamaniem masztu i porwaniem żagli.

Na pokładzie jeszcze pół biedy, lecz gdy p. zmianie zeszło się do kabiny i człowiek chciał leć na koi, to znalazł się niespodziewanie na ścianie (dzięki gwałtownym, dużym przechyłom). W kabinie wszystko żyło. Naczynia kuchenne otworzyły szafki i wędowały raz na głowę, raz na nogi, a trudno je było złapać i gdzieś umocować, bo uciekały. Książki i inne przedmioty gwałtem ciągnęły do wody, która przelewała się między kojami.

Człowiekowi niedobrze w środku, chciałby trochę spocząć, a tu pępnął wodę, która akurat jak na złość w ogromnej ilości wpływa do wnętrza jachtu, jakby jej za mało było nagórze. Miłajłszy w te noc udźwignąć dużo statków i jedyną podłogą naszą było to, że i one kłują się nienajlepiej i ich fala zalewa, bo zawsze przyjemniej, gdy nikt tylko samemu się cępi.

Oprócz niebezpieczeństwa fal i wiatru, przybyło jeszcze jedno: w te sztormy nie mogły nas widzieć, a mogły rozjechać, co nie jest rzeczą przyjemną, bo równa się śmierci. Czekałmy ranka, jak zbawienia. No i rozwidniało się, z jednocześnie wzrostem wiatru do takiej sły, że nasz przedni żagielek powiedział „nie wytrzymam”, i w jednej chwili z żagielka zostało trachę strzępów płótna, furkoczących na wietrze. Zaraz ściągnęliśmy to wspomnienie po żagle i skrzętnie schowaliśmy na pamięć.

Dopiero koło południa 17 czerwca wiatr osłabł i, skreśliwszy pozycję, wzięliśmy kurs na Ostendę, gdzie o godzinie 15 zakotwiliśmy się w Jacht-Klubie.

Na odległość Ostendy — Havre zmuszeni byliśmy stawiać dwukrotnie na kotwicy z powodu ciszy, a przeciwnych prądów. Podczas jednego z postojów, w odległości 3 mł od przylądka Cape Gris Nez, nad ranem przystaliśmy do podszczenia kotwicy. A praca była niełatwa, ponieważ stał się na znacznej głębokości i liny kotwicznej wraz z łańcuchem było za burtą około 100 metrów.

Przytem prąd się wzmógł i wyciągnięcie pierwszych 50 metrów twardej liny podarło nam już ręce do krwi. Pierwsze 10 metrów łańcucha jakoś poszło, lecz dalej ani rusz. Zakładamy jedną talję; pociągnęliśmy „a razem!” — pękła linka w talji, a łańcuch nie idzie. Jedna talia mało, to zakładamy trzy, kombinując jedną za drugą tak, że zwiększamy siłę dziesięciokrotnie. Gdy cała kombinacja już była naciągnięta, wszyscy trzej na kłębę pociągnęliśmy. Skutek niebywały: my leżymy na pokładzie, a „Dali”, zwolniona z uwięzi, płynnie spokojnie i z prądem i szybko oddała się od upartej kotwicy, która tak ście zaczęła o dno skaliste, że łańcuch kotwiczny o 4-milimetrowym przekroju pękł, a ona nie puściła.

Po wyjściu z Havru, zasadniczo przesto do New Yorku, mamy pogodę sztormową i wiatr przeciwny. I znowu „Dali” rzuca się na wszystkie strony i otrzasa z siebie wodę. Jachtowi dobrze tańczyć, bo nie ma żółdka i nie wie, co to choroba morska, ale z nami to inna sprawa. Zgóra dwa tygodnie postoju w porcie odzwyczaiło już nasze wnętrza ści od obijania się o krzyże i mięśnie brzuszne, więc ból głowy i nudność znowu nam dokuczają. Jak zwykle powolotku, ubrania nasze, my sami i wnętrza jachtu zaczyna nasiąkać „kuchnią”, słoną wodą.

Po trzech dniach takiej żegluzi zmuszani jesteśmy zmienić kurs na najbliższy port Plymouth (Anglia) z powodu ataku sercowego naszego kolegi. Lecz sprawa nie jest taka łatwa, bo noc zapada ciemna, a my musimy wejść do nieznanego portu, mając bardzo niedokładną, starą mapę, pocięwą nie mieliśmy zamiaru zabrzyniwać się w Angli. Na mapie widzimy, że wejście do portu jest bardzo szerokie, bo około półtora mili; z obu stron skały, więc śmiało jedziemy naprzód. Szybkość mamy dużą, światła Plymouth w oczach rosną; początkowo idziemy na środek wejścia, lecz potem intuicyjnie skręcamy bliżej lewego brzegu. Dla pewności śnie wpatrujemy się przed siebie. Naraz widzimy, że tam, gdzie powinna być woda, wylamują się jakieś już 100 do 150 metrów przed dno skały, na których z wściekłością rozbija się fala. Więc ster na burtę i w lewo, bierzemy jak najwcześniej, można wiatru, który wieje z przodu, i uciekamy jaknajdalej od skał. Udało nam się, wraz z rozpędem jachtu, wyminać w odległości kilkudziesięciu metrów koniec mł i wejść w łewo wąskie przejście do portu Plymouth. Okazało się potem, że Anglicy usypali molo, zamykające szerokie wejście do portu, z stawiając po obu stronach tego mola dwa wąskie kanały, co nie było zaznaczone na naszej starej mapie. Tylko dzięki bardzo dobremu wzrokowi uniknęliśmy w te ciemna, burzliwą noc całkowitego rozbicia jachtu.

W czasie postoju w Jacht-Klubie, po raz drugi groziło nam niebezpieczeństwo rozbicia, gdyż mimo zapewnień Anglików, że stomy pewnie i nie nam silny wiatr nie zrobi, kotwica jednak puściła. I „Dali” napewno rozstrząsałaby się o skały, gdyż nie było czasu na podniesienie żagli, a druga rzucana kotwica też nie złapała, gdyby nie przejeżdżająca motorówka, która nas wzięła na hol i zaprowadziła w bezpieczne miejsce.

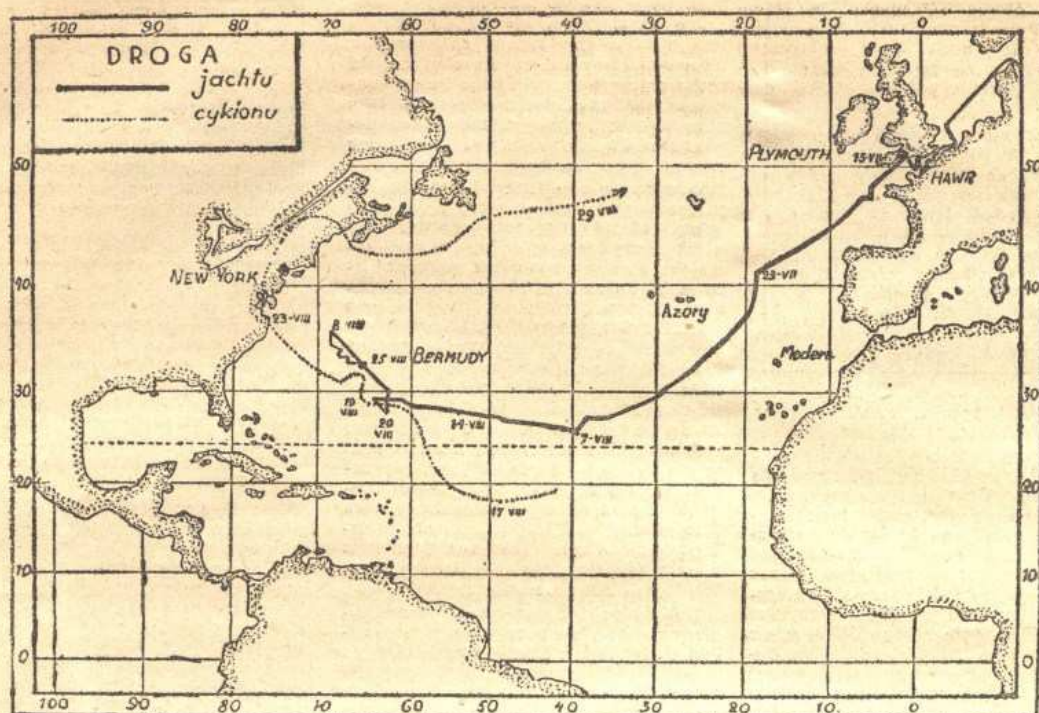
Dnia 15 lipca wyszliśmy z Plymouth.

Pogoda sztormowa, wiatry przeciwnie. Dopiero od połowy zatoki Biskajskiej zaczyna się wiatry przychylne, a pogoda robi się coraz lepsza, i p. woli, powoli zaczęło się robić coraz cieplej, coraz przyjemniej. Nastają cudne noce księżycowe, podczas których jacht, kłując się trachę, cicho przecina srebrzyste fale. Piękno i spokój przyrody dodatnio wpływają na naszą psychikę i nerwy, nadszarpane poprzednią trudnością.

Dnia 29 lipca wchodzimy w passat, Zaczyna się normalna pogoda passatowa. A więc wiatr ztylny o sile bardzo nierównej, w nocy pioruny kuliste przecinają niebo w różnych kierunkach. Nocnym naszym towarzyszem była szara mew, w dzień zaś — pięć białych mew, o długich, bardzo cienkich ogonach, które nie opuszczały nas przez cały Atlantyk. Odlatywały na parę godzin, to znowu krążyły nad „Dali”, a czasami starały się dziobnąć sternika w kapełusz. Pogoda naogół śliczna; ciepło, słonecznie. Na „Dali” wszystko idzie normalnym trybem, tylko ciągle zmieniamy systemy ożagowania; zwiększamy powierzchnię żagli, aby osiągnąć jak największą szybkość. To dążenie do jak największej szybkości fatalnie się kończy dla naszego wielkiego balon-żagla, który przez dzień pięknie ciągnął, lecz w nocy nie wytrzymał naprężenia wiatru i „był żagiel, chwila — niema żagla”, skończył się tak, że gdyśmy podartę to płótno szybko spuścił nadół, to ledwo 1/4 część była cała.

Dnia 7 sierpnia przebyliśmy połowę Atlantyku i na te intencje czerwone, francuskie wiatry lato się strumieniem w nasze, zawsze suche, gardła. Lecz jak człowiekowi jest dobrze i pięknie jedzie, robiąc średnio na dobę 120 mil, to chce jechać lepiej. Wiatr wzmacniał się zawsze w nocnych godzinach, więc zmniejszaliśmy zawsze na noc ożaglenie. Lecz pewnie nocy postanowiliśmy być we dwóch na służbie i ożaglenie jeszcze zwiększamy. Szybko zapada noc, tak jak to zwykle bywa pod zwrotnikami. Jacht przejeżdża fale nierówne, to wchodząc lekko w górę i zarywając dziobem w dolinę, to ryle górę, równo żeglując po dolinach.

Sternikowi aż dusza się radowała, że szybkość wzrastała i jacht pędził w tę szkalistą i pełnym wiatrem z wydętymi żaglami, bezpiecznie, choć nierówną. Zaczęła się noc, ciemna, bezkłęzycowa z gęstymi obłokami, zakrywającymi gwiazdy. Watek piękny wieczorem, zaczął się gnawać i robić szuszy. To prawie go nie czuć, to dmucha nagle w różniące jego kierunek uszy sternika; a jacht się podrywa jak koń, uderzony biczem. Fordewind, pełen grot, bał n na mł, tyła, to nie żarty, trzeba uważać! Aż, gdy minęła 11 w nocy, zaczęła się diabelska jazda. Wiatr przechodził w szwał i to takie prawdziwe, do 8, a grot pełny i bał n niezwiniony. Co robić? Zwinąć żagle, to znaczy podrzeć je w kawałki; nie zwinąć — czy maszt, osadzony przez fahowców patykami, wytrzyma? Krótka rada — rezultat idziemy dalej na dwóch — musi wytrzymać! Jacht staje się delfinem, to na krótkiej wysokości fali, wyskakuje prawie z morza, przelatując nad spienioną przez siebie wodą, to przebiega się przez fale, biorąc ją przez siebie. Cały jacht żyje, p. cząwszy od niesiornego rumpla sterowego, który raz pod naporem obydwa rąk i pleców ster-



nika nie chce ustąpić, to znowu niespodziewanie sam ciągnę w pożądanym kierunku. Każda lina wraz z masztem, pęstkując od pracy, a żagle w ciemności mając jak dwie białe plamy, to unosząc się wysoko nad pokładem, to nisko spadając, że zdaje się leca do wody. Plamy białe raz się zwiększają, raz maleją zdaje się, że żagle oddychają, to nabierają powietrza, to je wypuszczają. A kadłub rzuca się, jakby go siły diabelskie cagnały w mroczne głębiny. Nie daje się im jednak, wyrwa się w górę, chce oderwać się od wody, robiąc szalone skoki w jedną w drugą stronę. Morze do koła gniewa się, peni, bryzga, wdziera się na dół i burty, ale jacht zawsze zwycięża i strząsa wodę z siebie.

Jazda ta trwała w tak szalonym tempie aż do rana. Oszałamiali chwilami szybkość do 14 mil na godzinę. A gdy się rozwidniało, wiatr nawet osłabł trochę, biedaczysko balon - żagiel nie wytrzymał więcej i rozdarł się: uratowaliśmy go wszakże od zupełnego zniszczenia, momentalnie spuszczając go nadół.

W drugiej połowie sierpnia pogoda zaczęła się psuć. Nadchodzili dymy, szwały deszczowe, a po nocach zaczęły hulać na niebie błyskawice. Noc z dnia 14 na 15 sierpnia pokazała nam coś, czego lumina nie taka, jakiej żadna siła ludzka nigdy nie stworzy. Mynie twierdzą ludzie, że na pełnym morzu niema piorunów. Otóż były: to leżące z silnymi grzmotami, nie mówiąc już o błyskawicach, których było po kilka i kilkanaście na sekundę. Przecinały niebo w formie najrozmaitszych zygzaków, ognistych piorunów, świetlistych szachownic i w innych, najwyszukańszych kształtach.

Całe powietrze do tego stopnia było przeniknięte elektrycznością, że nawet do wszystkich naszych manilowych li-

nek, zmoczonych deszczem, a dobrze nieuziemionych, nie można było się dotknąć, bo nieprzyjemnie raziło prądem. Było pięknie, lecz nieprzyjemnie. Nie chodzi o drobne wyładowania elektryczne; te cagle w nas były, ale nuż zechce się jakimś solidnemu porucznikowi spróbować, czy nasz maszt dobrze prąd przewodzi, a wtenczas byłoby źle - bo p żar gotowy. Na dobitkę wdzimy, że za nami szybko się zbliża ogromna, czarna chmura z deszczem a więc będzie szkwał. I przyszedł, ale o takiej sile, że m mentalnie nasz pełen grot-żagiel dotknął morza, a maszt wygiął się jak trzcina. Tylko dzięki śmiałości a zarazem niebezpiecznemu manewrowi, nie daliśmy zamoczyć żagla i, wytrzymując tak silny napór wiatru, położeni prawie na burtę, jechaliśmy z dużą szybkością, cały czas myśląc o maszcie i żaglu: „nie pęknie!”. No i jeszcze nie pękł.

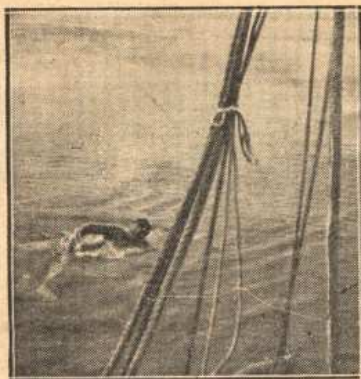
W poniedziałek, dnia 15 sierpnia ujrzeliśmy pierwszy statek po 19 dniach żegluga. Był to statek kanadyjski, półpasażerski, który z baczyl „Dal” podszedł do nas na odległość około ćwierć mili i myślać, że jesteśmy jak mś zablokowanym jachtem, podał nam pozycję którą, jak się okazało w naszej obserwacji, była niedokładna o 30 mil. Widać jednak, że nie od niego nie chcemy, oddał się szybko i zniknął na północy.

Dnia 16 sierpnia, po nocy urozmaiconej błyskawicami, nastął dzień pogodny i bezwietrzny. Znowu ujrzeliśmy zbliżający się statek, lecz ten szedł prosto na nas. Był to statek niemiecki „Frieda Horn”, który, podszedłszy do nas na odległość 50 metrów, zastopował maszynę. Kapitan z mostku zapytał się nas czy czego nie potrzebujemy i czy wszystko u nas jest w porządku. Poprosiliśmy go tylko, aby dał znać o nas do kraju, podaliśmy mu naszą nazwę i rozeszliśmy się. Widzieliśmy na twarzach załogi o-

raz pasażerów i wnioskowaliśmy z odnośnienia się tych ludzi do nas że uważają nas za straceńców. Gdy statek oddalił się od nas, zrobiło się nam trochę przykro, bo wiedzeliśmy, że wchodzimy znowu na wodę, nieuczczeszczane przez statki, a nadchodzi w tych okolicach czas cyklonów.

Dnia 16 sierpnia po południu ukazał się na zupełnie czystym niebie pierwszy zwiastun nadchodzącego cyklonu. Był to krąg świetlisty naokoło słońca, zwany w meteorologii „halo”. Następnie niebo pokryło się drugim zwiastunem złej pogody, bardzo wysokim, p strzępieniem, w formie piorunów chmurami, zwanymi „cyrussy”. Noc z 16 na 17 sierpnia przeszła spokojnie, tylko pioruny, jak zwykle, przecinały niebo we wszystkich kierunkach. Dnia 17 sierpnia wiał znowu dosyć słaby wiatr, a przed zachodem słońca niebo zaciągnęło się chmurami, ale takimi, jakich najbardziej fantastyczny pedzel malarz nigdy nie oddał na płótnie. Widzieliśmy wszystkie rodzaje chmur, jakie tylko można sobie wyobrazić. Układały się one w najrozmaitsze kształty, a nawet figury. Przy blaskach zachodzącego słońca, niebo przyjęło najfantastyczniejsze kolory co tworzyło cudowny widok, który byłby bardzo przyjemny, gdyby nie to, że widzieliśmy, że będzie cyklon.

Czy go przetrzymamy? Już w nocy z 17 na 18 sierpnia wiatr wzmógł się trochę na sile. Dzień 18 sierpnia zrobił się szary, ponury, z niebem zaciągniętym ołowianymi chmurami i wiatrem, w którym cagle wzrastającym. Szybkość nasza zwiększyła się: popołudniu szliśmy już średnio 7 do 8 mil na godzinę. Fala i wiatr wzmagały się tak, że na noc zwinęliśmy zasadnicze żagle, mocno je wiążąc i mocując do pokładu, a postawiliśmy komplet żagli sztormowych. Barometr stale spadał, wiatr, pra-



Atlantyk. W czasie szlifu Bohomolec holuje. 1.VIII.1933.

widlowo, jak zwykle się dzieje podczas cyklonu, wolno zmieniał kierunek. Dało to nam możliwość określenia, gdzie znajduje się oko cyklonu. I zaczyna się ucieczka według prawideł meteorologii przed nadejściem cyklonu. Przez całą noc, aż do południa dnia 19 sierpnia uciekamy, pomimo już olbrzymiej fali i wiatru bardzo silnego. W południe już dalsza ucieczka staje się niemożliwa, bo pod minimalnym, sztormowym ożagieniem, maszt tak się gnę, że lada chwila może pęknąć. Zresztą fala jest już za duża, tak że „Dal” zarywa się w wodzie, zalewając stale, i traci szybkość. O godzinie 12 w południe zjawiają się wszystkie żagle i wyrzucamy z dziobu dryf-kotwę za burty. Dzięki tej kotwicy i małej kotwicy żagielkowi, zaciągniętemu na rufie, jacht ustawił się bezpiecznie 4 do 3 rumbów do wiatru. Byliśmy wszyscy jak najlepszej myśli, chociaż wiedzieliśmy, że będzie źle i nawet po umocowaniu wszystkich i przygotowaniu jachtu na huragan wykapaliśmy się w zburzonym morzu.

Już w parę godzin po ustawieniu się na dryf-kotwie, barometr spadł szybko na dół, a wiatr i fala zwiększyły się do tego stopnia, że było niepodobieństwem przebywać na pokładzie. Wszyscy trzej musieliśmy siedzieć w kabine, przygotowani, aby móc w każdej chwili wyskoczyć na górę i zamocować, co się obluźuje. Przez jacht przelewały się ogromne masy wody, lecz naogół „Dal” trzymała się bezpiecznie. Już pod wieczór wiatr szalał z siłą huraganu, tak olbrzymia, że nie da się opisać. Jacht wytrzymał za każdym zderzeniem co-

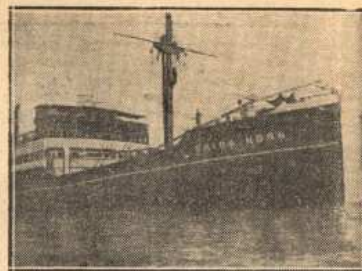
fajając się o wściekle uderzenia fal, naturalnie kiwał się w niemożliwy sposób, lecz my już tym razem, na szczęście, nie cierpieliśmy na morską chorobę. Od czasu do czasu przechodziły ulewę, prawie oberwania chmur, bardzo przez nas mile widziane, ponieważ taka ulewa dusiła chwilowo grzebieńie załamujących się fal.

W nocy o godzinie 3-ej nastąpiła parosekundowa cisza, lecz po niej wiatr uderzył z przeciwnego kierunku z tak olbrzymią siłą, że zerwał nam silnie przymocowany brezent, zakrywający wiaz do kabiny. Przeszło przez nas oko cyklonu. Barometr, który cały czas opadał nadół, zatrzymał się na 734 milimetrach i po godzinie lekko drgnął na 734 i pół mm. Choć wiatr i fala jeszcze były silniejsze, to jednakże uważaliśmy się za uratowanych aż do godziny 8 dnia 20 sierpnia. Wszyscy trzej leżeliśmy; Bohomolec na lewej koi, Świechowski na prawej, ja — między kojami, gdy naraż znajduję się na suficie z prawej strony kabiny, a na sobie czuję Bohomolca i za chwilę obydwa leżymy na Świechowskim. Przez zakryty brezentem wiaz woda wdarła się do środka i zalała kabine równo z kojami.

Bohomolec i Świechowski momentalnie wzięli się do pompy, ja wyskoczyłem na pokład i byłem świadkiem, jak maszt, który wyszedł z wody pęknięty i skrzywiony, wicher złamał na dwie części. Prócz tego zobaczyłem, że lina dryf-kotwy pękła i jesteśmy na tasce fal i wichru, rzućani na wszystkie strony. Wszystkie beki zapasowe zostały zerwane i razem z ułamkami większą częścią masztu, wszystko bije w burty. Lecz ratunek, pomimo ryzyka splukania z pokładu, był szybki. W kilkanaście minut ułamany maszt, belki i inne drobiazgi były umocowane; wypuściliśmy drugą morską kotwę, lecz zrobioną naprędce z powiązanych belek i jacht ustawił się bezpiecznie do fali i wiatru — 9 rumbów. O godzinie 11 tego samego dnia nastąpił drugi przechyl z górą 90 stopni, i znowu masa wody zalała kabine. Z tą chwilę, widząc, że nasz pokład nie wytrzyma obrotu dookoła, oczekiwaliśmy zrezygnowani nowej synchronizacji fali z jachtem, wiedząc, że grozi nam śmierć.

W tej niepewności byliśmy przez 36 godzin, do dnia 22 sierpnia. Przechylty ciagle dochodziły do 70 stopni, ciagle pompowaliśmy wodę, lecz tej trzęsiej fali nie było — no i nie przyszła.

Dnia 22 sierpnia udaje się nam, po siedmiodzinnej pracy, podczas prze-



Atlantyk. „Frida Horn” zapytuje, czy nie potrzebujemy pomocy. 16.VIII.1933.

chylów do 50 st., i silnej fali i wiatru, postawić 4 metrowej wysokości maszt i o 13 godzinie postawić pierwszy żagiel po cyklonie. Określamy pozycję i kładziemy się na kurs na Bermudy, odległe od nas około 360 mil.

Dnia 25 sierpnia o godzinie 20 ukazują się nam latarnia H.L.G.B.s na Bermudach, o dwa stopnie na prawo od kursu. Całą noc do 6 rano 26 sierpnia stoimy w dryfie pod Bermudami, czekając dnia. Naturalnie noc mamy szkwaistą i wiatr rwie nam grot-żagiel. Rano ruszamy do Bermud, posługując się jedynie locia, ponieważ mapy Bermudów nie mamy. Idziemy od południa, kierując się na wejście do portów od zachodniej strony wysp. Posuwamy się wolno wzdłuż brzegów w odległości 2 mil. Woda jest tak przezroczysta, że na głębokości kilkunastu metrów widać dno. Z początku wszystko idzie dobrze. Pilotując z burty, wymijamy liczne rafy koralowe; lecz po godzinie żegluga dostajemy się w zamknięty atol raf podwójnych. Sondujemy głębokość: „o zgrozo! jeden metr!”, to jest całkiem źle! Zawracając nagle po co, więc, mając kil metrów, wybieramy najlepsze przejście i przeskakujemy przy pomocy sztucznych przechyłów jachtu niebezpieczną mieliznę.

Po parogodzinnej żegludze w bardzo ciężkich warunkach, gdyż trzeba było uważnie wymijać szybkimi zwrotami niebezpieczne miejsca, dostaliśmy się do małego portu Ellys, gdzie spyaliśmy się pierwszego napotkanego rybaka o drogę do portu Hamilton. Z Ellys wzięliśmy tego rybaka jako pilota na hol i przybyliśmy do portu Sommerset, gdzie stanęliśmy na kotwicy, czekając na wizytę lekarza portowego, który odwiedził nasz jacht wraz z licznymi gośćmi. Z Sommerset, holowani przez motorów-



Bermudy. Jeden z luksusowych hoteli na Bermudach i malownicza droga w lesie cedrowym, podszytym oleandrami.

kę, zawinęliśmy do Hamiltonu 26 sierpnia o godz. 15, owacyjnie witani przez mieszkańców miasta. Na brzegu czekali miejscowi dostojnicy, zarząd Brytyjskiego Królewskiego Yacht-Klubu i tłumy publiczności.

„Dal” odprowadzono do stoczni, a nas od lokalu klubowego, gdzie czekał zorganizowany na naszą cześć bankiet. Wieczorem rozmieszczono nas na kwatery prywatnych.

Po tygodniowym pobycie w Bermudach, przez który to czas przeprowadzono na „Dal” konieczny remont, 3-go września rano wyszliśmy z Hamiltonu, kierując się na New York. Od 3 do 5 września panuje cisza, 5 września wie-

czorem łamie się nadwyrężony już poprzednio o bursztyk. Dnia 7 września por. B-homolec dostaje silnego ataku sercowego, więc po radzie, postanawiamy wracać na Bermudy, wypatrując po drodze statku, aby oddać chorego. Dnia 10 września cumujemy się z portem w porcie Sommerset.

Podróż została przerwana i odłożona na pewien przeciąg czasu.

Cała nasza podróż trwała 95 dni, z tego 36 dni zeszło na postoje w portach. Razem „Dal” przebyła 6.100 mil. Drogę Plymouth — Bermudy (4.065 mil) przebyliśmy w 42 dni 16 godzin. W czasie podróży mieliśmy 10 dni kompletnej ciszy, 4 dni mgły, 7 pogód sztormowych

3 szkwały o sile do 11 Beauforta, kilka dziesiąt szkwałów o mniejszej sile. 12 godzin sztormu na morzu Północnym i czterodniowy cyklon przed Bermudami.

Wszystko to wskazuje, że, aby przetrzymać to i nie utopić ani jachtu ani ludzi, trzeba mieć bardzo silny jacht, a następnie duże wyrobienie żeglarskie, bo z morzem żartów n'ema. Nikomu, kto nie posiada tych warunków, nie radzę wypuszczać się na dalekie wyprawy żeglarskie.

Obecnie moim dążeniem jest dokonać przejazdu północnego Atlantyku na jednostce 5 m 90 cm długości, aby badając polską postawić na pierwszym miejscu w międzynarodowym żeglarskim so-



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

ROLA I ZADANIA NIEMIECKIEGO „FLOTTENVEREINU“

Napisał Nauticus

Umiłowanie morza i spraw morskich, jakaś przepiękna, niepocho- wana siła praca masy niemieckiego narodu do wzmocnienia floty wojennej i żeglugi handlowej, wszystkie wspaniałe rezultaty działalności „Flottenvereinu”, o jakich nie marzyli nawet jego założyciele — to zasługa przede wszystkim pism, poświęconych zagadnieniom organizacyjnym niemieckiej Ligi morskiej oraz zagadnieniom morskim. Wielkie zasługi położyło zwłaszcza czasopismo „Die See” — stojące długie lata na wyłącznych usługach „Flottenvereinu” aż do czasu stworzenia osobnego tygodnika „Die Flotte”. „Die See” nie przestało ośmielić mi- no stworzenia specjalnego nowego organu „Flottenvereinu”, — lecz wychodził do dzisiaj, jako organ Zjednoczonych Związków Morskich (Vereinigte Seevereine) w Berlinie.

Wobec coraz większego zainteresowania się sprawami morza — popierał „Flottenverein” akcje podporządkowanych mu stowarzyszeń, zmierzających do stworzenia jeszcze i innych pism, poświęconych morzu. I tak oto powstały kolejno: „Deutsche Meeres-Zeitung” i „Deutschland zur See”, powstała „Nautische Rundschau”, wychodząca w Hamburgu oraz barwna „Marine Rundschau” i „Marine Zeitung” — nie mówiąc już o innych wielkich pismach, poświęcających bardzo dużo uwagi sprawom morskim, jak np. „Hamburger Fremdenblatt”.

We wszystkich powyżej cytowanych tygodnikach i miesięcznikach, rozchodzących się w dziesiątkach tysięcy egzemplarzy i to nie tylko w kraju, lecz i zagranicą, można było znaleźć obok artykułów, ściśle naukowych i fachowych — opisy podróży, zestawienia statystyczne z dziedziny marynarki całego świata, sprawozdania stowarzyszeń i organizacji morskich, a nadewszystko artykuły propagandowe.

Na specjalną uwagę zasługuje stworzona przez „Flottenverein” bi-

blioteczka popularna pod nazwą „Meereskunde — Sammlung Volkstümlicher Vorträge zum Verständnis der Nationalen Bedeutung von Meer und Seewesen”.

Broszury takie, mające na celu spopularyzowanie wiedzy i zrozumienia narodowej doniosłości morza oraz spraw morskich, wychodziły regularnie co miesiąc i kosztowały zaledwie 50 fenigów. Drukowaniem i rozpowszechnianiem tych broszur zajmowała się na zlecenie „Flottenvereinu” Księgarnia Ernesta Siegfrieda Mittlra i Syna przy Kochstrasse w Berlinie.

Broszury pisane bardzo przystępnie i zajmująco, miały ogromny zbyt, gdyż nabywali je nie tylko członkowie „Flottenvereinu”, ale także szerokie warstwy inteligencji, robotników i ludności wiejskiej. Obejmowały one niejako całokształt wiedzy, dotyczącej morza i poruszały różne jej dziedziny, jak np. dziedziny morskiego życia roślinnego i zwierzęcego, dziedziny znajomości morza, wybrzeży morskich, historii żeglugi, korsarstwa, techniki i handlu zamorskiego, floty wojennej, żeglugi handlowej, a nawet dziedziny lekarskiej. Ukazywały się zatem, jeżeli weźmiemy np. rok 1909 broszury na tematy następujące: „Zachodnio indyjskie rafy koralowe”, — „Kraina śmierci na dnie morskim”, — „Wędrówki zwierząt morskich”, — „O początkach badań podbiegunowych”, — „Korsarze morsey”, — „Wyprawy morskie w średniowieczu”, — „Łodzie podwodne”, — „Torpedy”, — „Wielkie i małe krążowniki”, — „Załoga okrętów wojennych”, — „Służba bezpieczeństwa na pokładzie”, — „Karjera marynarza” i t. d.

Wspominałem już poprzednio, że powstawały w Niemczech także silne prądy, utrudniające przenikanie idei morskiej do szerokich mas. Z tego rodzaju kontrykacja, prowadzona zwłaszcza przez organizacje socjalistyczne, rozpoczął „Flottenverein” zacieklą walkę. Rozsyłano po całym

kraju wyszkolonych prelegentów, którzy wygłaszali po wsiach i miastach odczyty popularne na temat morza, a po odczytach odpowiadali na podnoszone ze strony audytorjum obiekcje, zarzuty, czy zastrzeżenia.

Cele i zadania „Flottenvereinu” sięgały jednakże daleko poza samą akcję na rzecz rozbudowy floty. Niepoślednie miejsce w czynnościach jego zajmowały badania geograficzne i handlowe, które przybierały coraz szerszy zakres, w miarę wzrastania zrozumienia potrzeb ekonomicznych kraju ze strony społeczeństwa i rządu. Niewiele osób u nas, w Polsce, wie zapewne o tem, że nie rząd niemiecki, tylko „Flottenverein” zaczął wysyłać uczonych, korporacje przez morza, aby poznawał obce, dalekie kraje i zdawał dokładne relacje ze swoich podróży.

Zainteresowanie sprawami geograficznymi i handlowymi wzmogło się do tego stopnia, że trzeba było przystąpić do założenia specjalnego oddziału, specjalnej sekcji, mającej na celu popieranie kolonizacji niemieckiej.

Najciekawsze jest to, że akcja „Flottenvereinu” wpłynęła również na pobudzenie emigracji zarobkującej ludności w daleki świat za chlebem. Niemcy stanęli, dzięki wzmocnionej akcji „Flottenvereinu”, wobec faktu, że dawniejsza polityka anti-emigracyjna weszła nagle na tory polityki kolonizacyjnej, która dążyła nie do tłumienia, lecz do ułatwienia emigracji w taki sposób, aby ubytek ludności obracał się na korzyść ekonomicznego rozwoju Niemiec.

„Flottenverein” pod względem realizacji swoich celów miał ułatwione zadanie o tyle, że w tym samym czasie wysunięty został projekt rządu, subwencjonowania statków niemieckich, krążących między Niemcami a państwami zamorskimi. We wszystkich „dziennikach i czasopismach, zarówno naukowych, fachowych, jak i politycznych, zawrzało; wysuwano najrozmaitsze argumenty

za i przeciw temu projektowi. Wówczas prezes „Flottenvereinu” wystąpił z publicznym podziękowaniem dla kanclerza Rzeszy za posunięcie rządu, dając tem samem do zrozumienia, że za projektem rządowym opowiadają się także szerokie rzesze niemieckiego społeczeństwa, zgrupowane w potężnej już wówczas organizacji „Flottenvereinu”. Jednocześnie organizacja ta, obok hasła rozbudowy floty, rozpoczęła intensywną propagandę kolonizacji zamorskiej.

Z inicjatywy „Flottenvereinu” odbyło się dnia 1 maja 1892 roku w Berlinie w wielkiej sali „Kaiserhofu” zebranie, podczas którego okazało się, że „Flottenverein” pozakładał już całą sieć pododdziałów Towarzystwa Kolonialnych i po półtorarocznym ich istnieniu postanowił zorganizować w Berlinie Zjednoczenie centralne, aby działalności kolonizacyjnej tem większą nadać spójność. Ks. Hohenlohe — Langenburg, prezes Sekcji Kolonialnej niemieckiego „Flottenvereinu”, zdając sprawę z działalności tejże sekcji, podał potrzebę zachowania tajemnicy, co do planów i przyszłych zabiegów zarządu i oświadczył, że sekcja kolonialna pracuje nad tem, aby w jednym z portów niemieckich urządzić skład towarów i wszelkich przedmiotów, potrzebnych do handlu wymiennego z krajami zamorskimi, szczególnie zaś z Afryką.

Po ks. Hohenlohe — Langenburgu zabrał głos tajny radca hr. Gefken, który w świetnym przemówieniu wykazywał nagłą potrzebę zakładania niemieckich kolonii. Dowodził on na podstawie liczb, że zajęcie się sprawą kolonizacji stało się dla kraju polityczną i społeczną koniecznością, wobec wytwarzającej się dysproporcji między podażą i popytem towarów, a zwłaszcza wobec ogromnego przyrostu ludności, potrzebującej pracy i wyżywienia. Dr. Gefken twierdził, że Niemcy tracą wpraw-

dzie wskutek emigracji sporo dolarów, ale zmniejszony kapitał nie będzie stracony, o ile pokieruje się go ku kolonjom, bo kolonie nie tylko zwiększają potęgę państwa, ale dają narodowemu przemysłowi stałe i pewne rynki zbytu. Mówca powoływał się na przykład Anglii, która rozszerzała stałe swe kolonialne posiadłości. W kwestii kolonizacji nie powinno chodzić tyle o rozszerzenie potęgi państwowej, ile o zapewnienie eksportu krajowych produktów za morza.

„Niemcy i bez kolonii postąpiły znacznie naprzód w swym handlu zamorskim — mówił dr. Gefken dosłownie — ale wzrost ten byłby niewiele większy, gdyby miały swoje posiadłości kolonialne, które obok powyższej i te jeszcze dają korzyść, że ułatwiają zużytkowanie zbyt wielu sił roboczych, tudzież lokatę kapitałów.

Niemiecka jedność — wołał mówca — przez założenie kolonii nie nie cierpi, gdyż każda nowa niemiecka osada poza morzami — nowymi spojami weszłami”.

Pod koniec zebrania przemawiał jeszcze wybitny działacz „Flottenvereinu” dr. Fabri, który rozwodził się nad koniecznością przeniesienia idei kolonialnej w sferę parlamentarną, aby między reprezentantami ludu rozkrzewić zdrowe pojęcia o politycznej konieczności rozszerzania wpływu niemieckiego na kraje zamorskie i przypominał rządowi ważne jego obowiązki przy zawieraniu traktatów handlowych.

Podczas tego zebrania, na którym położono niejako kamień węgielny pod budowę „Towarzystwa Kolonialnego” — mówiono bardzo szeroko o stworzeniu potężnej żeglugi handlowej. Odnośnie wyjaśnienia dawał dyrektor departamentu kolonialnego dr. Sellien, który zapewniał zebranych, że w myśl projektu, wysunietego przez „Flottenverein” — rząd niemiecki, biorąc pod uwagę zarów-

no wzrost kupieckiej floty w Anglii i Francji, jak i spekulacyjne obniżenie frachtów do niebywałych cen — przyjdzie żegludze niemieckiej z wydatną pomocą.

Na propozycję wice-prezesa „Flottenvereinu” kontr-admirała Schleinitza, reprezentującego jednocześnie Towarzystwo Geograficzne oraz na analogiczny wniosek dr. Jacnoscha, występującego w imieniu Tow. Handlowo-Geograficznego — postanowiono zostawić sekcji kolonialnej pełną autonomię przy rozbudowie osobnego: „Towarzystwa Kolonialnego”.

W tydzień po założeniu Towarzystwa tego zapisało się do niego 1000 członków, płacących roczną składkę po 12 marek oraz 700 członków, którzy zobowiązali się płacić po 300 marek rocznie i więcej. Jednocześnie powstał też własny organ Towarzystwa Kolonialnego pod nazwą: „Deutsche Kolonialzeitung”.

Rozwodził się nad kolonialną sekcją „Flottenvereinu” obszerniej, aby dać czytelnikom pojęcie o powstaniu potężnego Towarzystwa Kolonialnego, odgrywającego w życiu przedwojennych Niemiec — ogromną rolę.

Działalność „Flottenvereinu” spotkała się nie tylko z całkowitem zrozumieniem społeczeństwa, które dawało na cele morskie wielkie sumy, — ale znalazła również zasłużoną ocenę i poparcie rządu niemieckiego, który wyznaczył specjalne sumy na jej prace, propagandowa. Wyłożone przez rząd na ten cel pieniądze powracały do kas państwowych w olbrzymim oprocentowaniu.

Jak przedstawiał się cały dorobek morskiej, twardej i nieustannej pracy „Flottenvereinu”, jaki był płon początkowej akcji tych kilku ludzi, którzy stworzyli najpotężniejszą w Niemczech organizację, liczącą blisko 2 miliony aktywnych członków — zobaczymy w następnym końcowym już artykule.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



OSTATNIA PODRÓŻ STATKU „PETREL”

Napisał Stanisław Kosko, Warszawa

Historia ostatniej podróży *) osiemdziesięcioletniego, dwumasztowego żaglowca „Petrel” z portu ojczywego Lerwick na wyspach Szkockich jest prawie nieznana. A jest ona opowieścią o straszliwym i niespodziewanym niebezpieczeństwie, odwadze i niecodziennym hartu ducha w obliczu przemocy, opowieścią o zdarzeniu, które po mimo całej swej niezwykłości jest jednak od początku do końca prawdziwe.

Zdarzenie z „Petrel” to jedyny autentyczny wypadek, gdy statek, obróciwszy się wokół swej wzdłużonej osi, powrócił do pierwotnego położenia. Wiemy o tym wypadku tylko dzięki doświadczeniu żeglarskiemu załogi, któ-

ra bez niczyjej pomocy doprowadziła rozbity statek do portu.

„Petrel” rozpoczął swą służbę, jako jacht. Był to mocny, zgrabny statek, który po zakończeniu kariery jachtowej, w ciągu wielu lat stanowił własność firmy P. Garriock et Co. w Lerwick, i używany był przeważnie do połowu ryb na wodach Rockall, Farrer i Islandji. Podczas zimowych miesięcy „Petrel” pływał do portów węglowych północno-wschodnich wybrzeży Anglii, lub do Norwegii, jako statek towarowy.

Jak twardy żywot przypadł mu w udziale, trudno jest dziś to sobie nawet wyobrazić. „Petrel” wiódł go jednak w ciągu długich lat, zwycięsko wychodząc z najcięższych sztormów pa-

niących na wodach pomiędzy Rockall a północnym kołem biegunowym.

Ostatnim kapitanem jego był od dwu lat Peter Hawick, podówczas jeszcze młody człowiek, lecz już cieszący się opinią zdolnego i doświadczonego marynarza.

W r. 1888 statek przybył do Lerwick z wód Islandji późną jesienią. Po zwolnieniu na ład rybackiej załogi i po zakończeniu przygotowań do nowej podróży, statek wyruszył w dniu 6 listopada 1888 r. do Lyngøer w Christiania Fiord w Norwegii po ładunek łożu. Prócz znacznej ilości ołowianego balastu statek „Petrel” wziął dla obciążenia jeszcze 20 ton żużli i kamieni, które zostały zsypane na kupę w ładowni bezpośrednio pod luką.

*) Wg. „Sea Breezes” Nr. 164.

Załogę statku stanowiły cztery osoby: kapitan Peter Hawick, jego zastępca J. Mail i marynarze R. Mail i R. Irvine.

„Petrel” opuścił Lerwick z dość silnym, niezbyt pomyślnym wiatrem. Następnego dnia wiatr stał się jeszcze bardziej niepomyślny, wiejąc z południowo - wschodu, a jednocześnie wzmógł się i wkrótce czasie przeszedł w sztorm. Pod silnie zarefowanymi żaglami statek szedł ostrym biej-dewindem, póki rano 13 listopada nie ukazała się leżąca przy brzegach Norwegii wyspa Udsire. Wiatr teraz skręcił bardziej na południe i zamienił się w huragan, zupełnie udermniając posuwanie się w pożądanym dla statku kierunku. Zastanowiwszy się nad sytuacją, kapitan Hawick zdecydował się pójść z huraganem. Statek umykał z wiatrem aż do 7 rano dnia następnego, kiedy na pewien czas wiatr osłabł. Kapitan Hawick, któremu żal było oddalać się od celu podróży, znowu skierował statek do wiatru, kładąc go w biej-dewind prawego halsu.

Burza jednak po chwilowym osłabieniu wzmogła się do rozmiarów jeszcze większych, niż poprzednio. Wystawiony na cały impet furii morza Północnego, statek przedzierał się przez chłostę sztormu, ciężko kładąc się na boki. W południe, w porze zmiany wachty, służbę na pokładzie objął Robert Mail, pozostali zaś zajęli się przygotowaniem posiłku. Przytulony do masztu Mail ujrzał w pewnej chwili olbrzymią górę wodną, zbliżającą się od strony wiatru. Przez sekunde błysnęła w nim nadzieja, że może fala ta nie załamie się przed dopadnięciem do statku i „Petrel” będzie mógł wspiąć się na jej grzbiet, — w następnej jednak chwili wierzchołek fali znalazłszy się wysoko nad jego głową, załamał się. Mail błyskawicznie skoczył ku kablinie i na czas jeszcze zdał się wpaść do środka. Co stało się następnie należy pozostawić wyobraźni. Nieopisany tumult i chaos, trwający zdawało się całe wieki. Postępujący ruch góry wodnej odrzucił prawdopodobnie w stronę podwierzchną dziób statku, przedtem skierowany ukosem do fali, i „Petrel” całą siłą uderzenia przyjął burzą nawietrzną.

Podczas, gdy statek obracało wokół jego wzdłużonej osi, masy wody wyparty pokrywe wlatu do kajuty oraz tuk świetlny i wdarty się do wnętrza, na pół zatapiając znajdujących się tam ludzi. Przez straszliwą chwilę statek leżał dnem do góry. Zdawało się, że nie ma już ratunku. A jednak, dzięki stracie obydwu masztów, które pekły przy samym pokładzie, „Petrel” wreszcie obrócił się na drugi bok a potem wrócił do swej normalnej pozycji.

Bez tchu, przemoknięci i skostniałi od lodowatej zimnej wody, która zatopila do połowy kajutę, dotkliwie potłuczeni (u Irvina stwierdzono potem kilka złamanych żeber) i zaledwie zdający sobie sprawę z tego, co zaszło, czterej mężczyźni wypełzli na pokład przez roboty wżaz kajutowy. Widok, jaki im się tu przedstawił, mógł złamać na duchu najsilniejszego człowieka. To, co jeszcze przed pięciu minutami było zgrabnym i solidnym statkiem, zamieniło się w pożałowania godny wrak, zafopiony do połowy przez wodę. Obydwa maszty zostały zniszczone, bursztyn złamany przy samej stwie, części masztów i żagli pływały wokół

statku, część olinowania ruchomego owinęła kadłub statku; porce i nadburcie, jak również i pokrywę luk zostały zniszczone, przy prawej burcie w miejscu, gdzie styka się ona z pokładem, powstała wzdłuż całego statku szpara o szerokości dwóch cali.

Przedni pokład pomiędzy masztem a windą kotwiczną został wgnieciony. Pod pokładem sytuacja przedstawiała się jeszcze bardziej rozpaczliwie. Pompa, główny przyrząd ratunkowy w takiej sytuacji, została potamana i była zupełnie nie do użytku. Na powierzchni wody, która załapała ładunek do połowy, unosiły się powyrwane z zawiasów drzwi, pościel, różne narzędzie, biskopki i t. p.

Lecz na desperację nie było czasu. Każdej chwili nowa fala mogła dokończyć rozpoczęte dzieło zniszczenia. To też czterej zmaltretowani marynarze natychmiast wzięli się do gorączkowej pracy, starając się naprawić, o ile się da, uszkodzenia.

Pierwszą rzeczą było jak najszybciej odciąć maszty i inne drewna, które, wlokąc się na sztagach i wantach waliły o statek i groziły mu przebieciem burty. Przy pracy tej ocalono pewną ilość płótna żaglowego, co pozwoliło przykryć zgnieciony w kilku miejscach pokład, luki i wżazy przy pomocy znalezionych na szczęcie gwoździ.

Następnie czem tylko się dało uszczelniono szpary w pokładzie. Zanim najpilniejsze prace ratunkowe zostały ukończone, zapadła ciemność i załoga stanęła w obliczu innego niebezpieczeństwa. Kolyśanie statku stawało się coraz bardziej nierówne, woda w kadłubie przybierała, wdzierając się przez pozostałe otwory za każdym większym przechylem. Pompa była nie do użytku. Wprawdzie narzędzia do wylewania wody znajdowały się na statku, lecz odnalezienie ich przechodziło ludzkie możliwości.

Grozę położenia potęgował fakt, że prawie cały balast żużlowy znikł, wysnując się przez lukę, gdy statek był przewrócony do góry dnem. Nie mając odpowiedniego balastu, „Petrel” stracił swą stateczność i przy każdej większej fali mógł znowu znaleźć się w sytuacji, z której dopiero cudem ocalał.

Trzymając się jeden drugiego, głęboko brodząc w lodowatej wodzie i wśród nieprzeniknionych ciemności, czterej żeglarze przedostali się z kajuty przez międzypokład do kubryku, gdzie pomocnicy wywołili kilka wiader oraz garnek do gotowania i rozpoczęli czerpanie wody. Sztorm szalał w dalszym ciągu, lecz tłusta, brudna woda, sącząc się z nawietrznej burty dryfującego statku łagodziła nieco fale i stwarzała pozory względnego bezpieczeństwa.

Szary świt zastał sztorm na przelomie, ludzi zaś zajętych czerpaniem wody; dopiero jednak dobrze po południu, po dwudziestu ośmiu godzinach rozpaczliwej walki o życie, wobec zcichającej burzy i po uniewnieniu się, że napływ wody do kadłuba ustał, pomyślała załoga o jedzeniu.

Kwestia jedzenia przedstawiała się również rozpaczliwie. Cały prowiant został zniszczony przez słoną wodę. Z produktów, które można było użyć, znaleziono tylko worek kartofli i beczkę z niewielką ilością solonego mięsa. Z mięsem tem jednakże trzeba było obchodzić się nadzwyczaj ostrożnie, ponieważ zapas słodkiej wody także znikł.

Znaleziony prowiant, spożywany na surowo, stanowił całe pożywienie ciężko w ciągu następnych pięciu dni pracującej załogi. Bez ognia, ani też sposobu rozniecenia go, bez możliwości wysuszenia przemokłej odzieży, prawie bez snu, groziło jej szybkie wyczerpanie. Wiatr, słabnąc w dalszym ciągu, wiał z kierunku południowo - wschodniego i pędził statek od lądu na Ocean Północny. Rankiem jednak 16 listopada zmienił się na zachodni i nadzieje znowu odżyły. Według przybliżonych obliczeń „Petrel” w dniu tym znalazł się w odległości 70 — 80 mil morskich od wybrzeży Norwegii, to też gdy zachodni wiatr nie ustawał, załoga wzięła się do sporządzenia prowizorycznego ożaglenia. Jedynym kawałkiem drewna, który ocalał, była lodowa gałąź o długości około 12 stóp, wyłowiona w jednym z fiordów poprzedniej zimy. Użyto jej zamiast masztu, umocowując czem tylko się dało w miejscu, gdzie poprzednio stał przedni maszt oraz rozciągnięto kawał uratowanego żagla i „Petrel” zwrócił swój dziób na wschód.

Początkowo statek posuwał się bardzo wolno, wkrótce jednak wiatr nieco wzmógł się, utrzymując nadal pomyślny kierunek. To też zrana 18 listopada ukazał się na kursie wysoki ląd. Była to wyspa Bremangerland. W południe następnego dnia rzucano kotwicę w zatoczce, leżącej naprzeciwko wioski Bremangerpool.

Sztorm i zniszczenie szalały po morzu Północnem przez dwa tygodnie. Wiele statków, podobnie jak „Petrel”, uległo zniszczeniu. Dziennik „The Shetland News” z dnia 24 listopada 1888 r. pisał: „W tym tygodniu otrzymano pierwszą, niepokojąco brzmiącą wiadomość o żaglowcu „Petrel” z Lerwick, który niedawno opuścił ten port, udając się do Lyngøer po ładunek łożu. Szkutner „Snaefell”, który przybył tu w poniedziałek, doniósł, że zeszłej soboty widział w odległości około 120 mil morskich od Naze żaglowiec, według wszelkiego prawdopodobieństwa „Petrel”, dryfowany przez huragan. Wyrażano przytem obawę, że statek sztormu nie wytrzyma. W środe jednak nadeszła od kapitana „Petrel” depesza, donosząca, że statek przybył do Bremangerpool mając maszty, żagle, nadburcia i luki zniszczone, a część pokładu przedziurawioną. Załoga ocalała”.

Nieco później właściciel statku P. Garriock, otrzymał od kapitana Hawick list, który zaczynał się następującem zdaniem: „Szanowny Panie! Jestem szczęśliwy, że mogę napisać jeszcze raz do Pana, a sądziłem już, że nie będę w stanie tego uczynić...”

Tych pięć minut w uścisku Ojca Neptuna wykończyło „Petrel”, nie wykończyło jednak załogi, która przeżyła tę ponurą chwilę przed 45 laty. Trzech z pośród niej żyje dotychczas, chociaż żaden nie rozstał się ze służbą na morzu. Kapitan Hawick dowodził jeszcze wielu statkami, przeszedł przez niejednen sztorm i przeniósł się na ląd dopiero niedawno, osiadając w rodzinnem mieście.

I Robert Mail pozostał na morzu, dowodząc w ciągu wielu lat statkami w żegludze przybrzeżnej. Podczas wojny służył on na jednostkach pomocniczych. W ciągu swej służby morskiej nie raz znalazł się w ciężkiej opresji, żadna jednak nie została mu w pamięci tak, jak ta, gdy oglądał nad głową dno „Petrel”.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

JUBILEUSZ ŁODZI PODWODNEJ

W roku przyszłym przypada pięćdziesiąta rocznica budowy pierwszej łodzi podwodnej o napędzie mechanicznym. Rocznicą tembardziej znaczącą, że pierwsza łódź podwodna tego rodzaju została skonstruowana przez Polaka, inżyniera marynarki rosyjskiej Drzewieckiego.

Stefan Drzewiecki urodził się w roku 1844 na Podolu. Studia wyższe odbył w École Centrale w Paryżu, następnie podczas wojny rosyjsko - tureckiej zaangażował się ochotniczo do marynarki rosyjskiej, a po wojnie poświęcił się pracy w dziedzinie wynalazków. Pierwsze jego wynalazki z zakresu mechaniki były eksponowane na wystawie powszechnej w Wiedniu w 1873 roku. Jednakże specjalny rozgłos pozyskał inżynier Drzewiecki dzięki swoim projektom budowy łodzi podwodnych. Rząd rosyjski zainteresował się temi projektami i wyasygnował potrzebne pieniądze na przeprowadzenie doświadczeń. Po szeregu prób inżynier Drzewiecki skonstruował w roku 1884 łódź podwodną na której zastosował dopiero co wynalezione akumulatory elektryczne, jako źródło energii dla ruchu pod wodą.

Wynalazek inżyniera Drzewieckiego stanowił punkt zwrotny w dziedzinie konstrukcji łodzi podwodnych, ponieważ rozwiązał najważniejszy problem zaopatrzenia ich w praktyczny silnik, umożliwiający ruch pod wodą.

Łódź podwodna, skonstruowana przez Drzewieckiego miała 4,5 m. długości i 1,5 m. średnicy. Zewnętrzny kształt łodzi podwodnej przypominał nieco członko tkackie z małą wieżyczką, wystającą u góry; umieszczone tu były przyrządy do kierowania. Najważniejszym ulepszeniem, zastosowanym na tej łodzi podwodnej było ustawienie silnika elektrycznego, który poraz pierwszy zastosowano na łodzi podwodnej.

Ponadto łódź podwodna otrzymała peryskop, również zupełnie nowy, nieznanym przedtem wynalazek.

Prawie jednocześnie z doświadczeniami Drzewieckiego, w Szwecji wybudowano inny typ łodzi podwodnej, również zaopatrzonej w napęd mechaniczny. Łódź podwodna została skonstruowana przez inżyniera Nordenfelda. Miała ona kształt cygara długości 20 mtr. przy średnicy 3,6 mtr. Pojemność jej wynosiła około 100 ton. Ze względu na sposób poruszania łodzi podwodna Nordenfelda była swego rodzaju osobliwością, gdyż poruszała się przy pomocy maszyny parowej. Na łodzi podwodnej zostały umieszczone dwa zbiorniki, służące do magazynowania pary, pobieranej z ładu. Przed wyjściem łodzi podwodnej z portu do zbiorników tych tłoczono parę pod ciśnieniem 100 atmosfer; ilość zabieranej pary w zupełności wystarczała na cztery godziny ruchu pod wodą lub też na powierzchnię. Silnik parowy dawał łodzi podwodnej możliwość rozwijania szybkości 4 węzłów pod wodą i 9 węzłów nad wodą.

Łodzie podwodne Drzewieckiego i Nordenfelda były pierwszymi jednostkami podwodnymi, które otrzymały uzbrojenie torpedowe. W pierwszym wypadku zastosowano dwie miny, załadowano 50 kg. dynamitu; wybuch tych min następował na skutek prądu elektrycznego. Na łodzi podwodnej Nordenfelda po raz pierwszy zastosowano świeżo wówczas wynalezione torpedy automatyczne Withead'a.

Możemy być słusznie dumni, że jednym z czołowych wynalazców w dziedzinie konstrukcji łodzi podwodnych był Polak. Skoro zatem marynarka szwedzka zamierza uroczystie uczcić rocznicę wynalazku, dokonanego przez Nordenfelda, to nie należy zapominać, że jednocześnie niemniej cenne zasługi w tej dziedzinie położył Polak — Drzewiecki.

SILNA MARYNARKA—OSTOJA POKOJU

Przemawiając na zebraniu wyborców w Barrow, pierwszy lord Admiralicji, sir Bolton Monsell uzasadniał konieczność posiadania w Anglii silnej floty wojennej. Sir Monsell wyszedł przytem z założenia, że tylko silna flota wojenna jest w stanie zabezpieczyć normalny stan stosunków handlowych Anglii i dać jej gwarancję stałego pokoju.

W chwili obecnej obrót towarowy portów angielskich wyraża się imponującymi liczbami 110.000 ton różnych towarów i 50.000 ton żywności, które przybywają każdego dnia do portów Anglii. Ładunki te nadchodzą w niektórych wypadkach z odległości ponad 80.000 mil morskich i jest kwestją życia dla Anglii zapewnienie swobodnego korzystania z tych dróg morskich, gdyż w przeciwnym wypadku czekałoby ją kompletne wygłodzenie.

Dają się słyszeć częste narzekania, że utrzymanie marynarki wojennej kosztuje zbyt drogo, bo blisko 50.000.000 funtów szt. rocznie. Jednakże koszty te należy zestawić z wartością handlu zagranicznego Anglii. Skoro się zwąży, że wartość handlu zagranicznego wynosi przeszło 2.000 milionów funtów szt., to okaże się, że utrzymanie marynarki wojennej stanowi zaledwie 2½% wartości handlu zagranicznego. Odsetek ten nie jest zbyt wysoki, skoro się oceni go z punktu widzenia gwarancji bezpieczeństwa handlu morskiego. Tem więcej że 90% kosztów utrzymania marynarki pochłaniają pobory fachowców - marynarzy, którzy nie dadzą się zastąpić w razie potrzeby.

Sir Monsell starał się odeprzeć zarzuty jakoby silna marynarka angielska stała miłą na przeszkodzie ku zrealizowaniu powszechnego dążenia do rozbrojenia. Wreć odwrotnie, wówczas gdy od roku 1914 Anglia zmniejszyła skład swej floty o 47%, w tym samym okresie Italia zwiększyła swoją flotę o 20 proc., Ameryka o 29 proc., a Japonia o 37 proc. Anglia nie może się zgodzić na jednostronne rozbrojenie, gdyż — jak wykazują fakty historyczne — silna flota angielska nigdy nie była zarzewiem wojny — odwrotnie była właśnie tym środkiem zapobiegawczym.

Cały szereg przykładów historycznych — oświadczył mówca — wskazuje, że dobrobyt Anglii wzrastał w takich okresach kiedy miała ona silną flotę wojenną, i odwrotnie. Dość przytoczyć jako przykład okres panowania Jana I, kiedy flota angielska podpadała do tego stopnia, że nie była w stanie odperzeć najazdów korsarzy, bezkarnie najeżdżających porty angielskie i uprowadzających w ciągu pięciu lat aż 286 okrętów handlowych. Odwrotnie, po wojnach napoleońskich, kiedy flota angielska osiągnęła szczyt swego rozwoju — Anglia przez całe prawie stulecie cieszyła się zupełnym pokojem. Gdyby w roku 1914 flota angielska była nieco silniejsza, groźba wojny światowej z pewnością zostałaby zażegnana.

Minister angielski zakończył swe przemówienie stwierdzeniem, że silna flota angielska jest najpewniejszą gwarantką pokoju nie tylko dla Anglii lecz i dla całego świata.



Z życia Szkoły Oficerskiej Francuskiej Marynarki Wojennej w Brest, Defilada nowoprzyjętych wychowanków przed prefektem morskim w Brest, wiceadmirałem Laurent.

ZACIEŚNIENIE STOSUNKÓW SOWIECKO-WŁOSKICH

Mamy do zanotowania znamienny fakt wymiany wizyt pomiędzy flotą sowiecką a włoską.

W maju tego roku dwie włoskie łodzie podwodne „Trichero” i „Delphino” odwiedziły port sowiecki w Batumie. Jest to pierwszy wypadek wizyty cudzoziemskich okrętów wojennych w porcie sowieckim. Okrety włoskie zostały powitane nadzwyczaj przyjaźnie. Do Batumu przybył specjalnie z Sewastopola krążownik, przywożąc dowódcę floty sowieckiej na morzu Czarnym.

W odpowiedzi na te wizyty eskadra sowiecka, złożona z jednego krążownika i dwóch kontrtorpedowców przybyła do Neapolu, rewizytując flotę włoską.

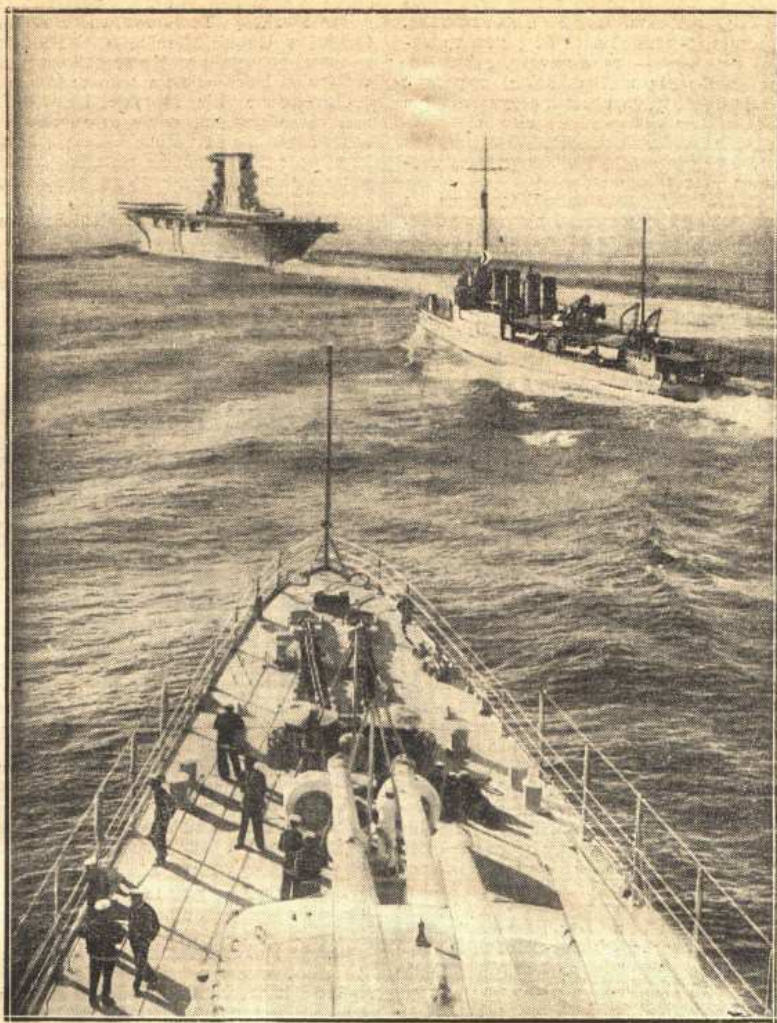
Eskadra sowiecka spotkała się z bardzo przyjaznym przyjęciem ze strony włoskich władz wojskowych i cywilnych, minister marynarki Siriani osobiście przybył, by powitać gości.

Wymiana tych wizyt oznacza wyraźne dążenie Związku Radzieckiego do zdobycia sobie rynków zbytu na morzu Śródziemnym. Zwrot ten jest zupełnie uzasadniony, skoro się zważy, że porty na morzu Bałtyckim przez kilka miesięcy w roku są nieużyteczne z powodu zamarzania. Zresztą są one zbyt oddalone od ośrodków zagłębia naftowego i żyznych pól Ukrainy, głównych źródeł masowego eksportu sowieckiego. Porty bałtyckie, jak zresztą było dawniej zachowywały swe znaczenie tylko dla importu. Eksport odbywa się przeważnie przez porty, położone na morzu Czarnym.

Z punktu widzenia wojskowego morze Czarne w życiu Sowietów ma również znacznie większe znaczenie, niż morze Bałtyckie. Podejścia do Lenina, gradu są nadzwyczaj trudne i mogą być łatwo zamknięte przy pomocy min zagrodowych. Zresztą z chwilą przeniesienia stolicy do Moskwy zupełnie się zmieniły warunki strategiczne na tym odcinku.

Nie mając, wreszcie, możliwości utrzymania swej przewagi na morzu Bałtyckim — Sowiety zwracają całą swoją uwagę na zdobycie zupełnego panowania na morzu Czarnym, gdzie widzą przed sobą większe widoki dla ekspansji.

Stąd też geneza przesunięcia kilku większych jednostek bojowych z morza Bałtyckiego na morze Czarne, co zostało już przeprowadzone.



Manewry jesienne floty amerykańskiej na Oceanie Spokojnym w pobliżu Los Angeles. Widoczne są: lotniskowiec „Saratoga”, krążownik „Brome” i działo krążownika „Pensacola”.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl 

MIASTO WIELKIEJ PRZYSZŁOŚCI

„...Jakoby z ręki legendarnego kaszubskiego wielkoluda Stolema, który z Oxywskiego półwyspu ciskał wielkie glazy w Redłowo, sypia się na redłowskim pobrzeżu nowe piękne osiedla”...

Stefan Żeromski.

Niezaprzeczalnie pewca morza w swej poetyckiej wizerunkowej jakby przeniknął dzień dzisiejszy. W dźwięk z przed lat, zaklęte w pięknych strachach „Między-morza” iści się dziś w uporczywym wysiłku pracy, na terenach miasta wielkiej przyszłości — Gdyni.

Port i jego wspaniałe, najbardziej współczesne urządzenia stanowią obecnie całość, bezmala doskonale skonstruowaną. Wszystko poza tym, a więc włącznie miasto, jego domy, ulice, ogrody są w stanie tworzenia na najlepszej drodze

rozwoju. Wzmagający się z dnia na dzień ruch portowy wywołuje stały wzrost miasta, do czego w nie małym stopniu przyczynia się również spontaniczny i uzasadniony pęd do osiedlania się nad morzem.

Ziemia, która jeszcze dwa - trzy miesiące temu leżała odłogiem, jakby nagle i zaniedbana, dziś pokryta się mnóstwem domów i pięknymi w linii ich zarysami. Redłowo i Witomino, najbliższe centrum miasta położone, przylegają z jednej strony do brzegu morskiego, a z drugiej aż po rezerwat leśny, przyszyły park narodowy. tętnią pracą wielu rąk robotniczych. Jak za czy mś niewidzialnym rozkazem sypią się te piękne osiedla, świadcząc o zdrowych warunkach rozwojowych Gdyni, jak również o umiętym rozwiązaniu kwestii budowlanej.

Na wymienionych terenach w ostatnim roku stanęło przeszło 300 budynków, różnego typu i wielkości, stanowiąc pierwszy etap w planach rozbudowy miasta.

Zarząd Gminy, pragnąc w sposób jak najbardziej praktyczny i rzeczowy zapewnić Gdyni należyty rozwój, powołał do życia specjalne Towarzystwo Budowy Osiedli, które skupiło całą politykę gruntową, finansową i budowlaną, miasta w zakresie osiedleńczym. To scalenie w jednych rękach zagadnień budowlanych dało miastu z jednej strony duże zyski — z drugiej szereg nowych domów.

Stosunek uczuciowy społeczeństwa polskiego do Gdyni jest powszechnie znany. Jednak z pewnością neliczni tylko zdają sobie dokładnie sprawę z jej możliwości w zakresie gospodarczym

Gdynia, jako teren do pracy, jest mimo stałego rozrostu, wciąż niewyżytkana. Energia, przedsiębiorczść i pewen zasób środków — to elementy, z którymi na wybrzeżu można sobie zapewnić przyszłość. Gdynia jest nieograniczonym warsztatem dla pracy i ekspansji jednostek przedsiębiorczych. Jest prężnym pod każdym względem korzystnym źródłem lokaty kapitałów.

Każda pięć ziemi na wybrzeżu ma dla nas wartość bezcenną. I z tego względu ruch osiedleńczy na terenach Gdyni musi być poparty jaknajskuteczniej przez tych wszystkich, którzy milują morze i widzą w nim źródło wielkości i dobrobytu państwa.

Liga Morska i Kolonjalna, doceniając potrzebę rozbudowy Gdyni, drogą osie-

dlała się w tem mieście, postanowiła poprzeć akcję Towarzystwa Budowy Osiedli w Gdyni, które jako instytucja miejska, pozostaje w sferze całkowitych wpływów kierownictwa tego miasta.

Członkowie Ligi Morskiej i Kolonjalnej, okazujący tak wiele zrozumienia i sentymentu dla spraw morza, mają dzięki temu sposobność do realnego czynu w umocnienie naszego stanu posiadania nad Bałtykiem.

Pomoc Ligi Morskiej i Kolonjalnej w szerzeniu hasła na rzecz osiedlania się w Gdyni, będzie miała i tę dobrą stronę, że jej liczni członkowie będą mogli korzystać z szeregu ułg przy nabywaniu ziemi na wybrzeżu. Szczegóły w tej sprawie ogłoszone zostaną w najbliższym numerze „Morza”.

ły tak poważne, a morze tak wzburzone, że z godziny na godzinę statek pogrążał się coraz głębiej.

Wreszcie po 6 godzinach holowania, o godz. 21 m. 20, sześciocalowe liny, łączące obydwa statki, pękły i „Horst Wessel” zginął w ciemności i śnieżnej zawiei za ruiną „Kościszki”.

I znowu nie przecelił smugi wołających pomocy rakiet, wypuszczanych tym razem przez polską załogę „Horst Wessel”. Gdy „Kościszka” zbliżył się do p. nownie, tonący statek był w takim stanie, że trudno było leczyć na jego dłuższe utrzymanie się na powierzchni. A ponieważ z przedziału maszynowego wydierał się w obfitości gaz powstały na skutek zetknięcia się wody z karbodem, używanym na tym statku do oświetlenia, załogę mógł grozić także wybuch w wypadku niestrożnego obchodzenia się z ogniem.

Wobec tego załoga polska wróciła na „Kościszkę”. „Horst Wessel” zaś porzucony na morzu, niebawem zatonał.

Po dwóch dniach podróży rozbitkowie opuścili pokład polskiego statku w Gdyni, gdzie został oddany pod opiekę niemieckiego konsula.

Pomoc, udzielona przez naszych marynarzy marynarzom niemieckim, niewątpliwie zasługuje na uznanie, nie jest jednak niczem niezwykłym. Obowiązek udzielania pomocy będącym na morzu w potrzebie należy do jednego z najpierwszych i najbardziej szanowanych obowiązków na morzu. Niejednokrotnie zdarza się, że niesienie pomocy połączone jest dla ratujących z narażeniem własnego życia, niesłychanie rzadkie są jednak wypadki, ażeby pomocy takiej nie udzielić.

Prawo to i obowiązek jest chyba tak dawne, jak dawna jest żegluga; dość przytoczyć, że najstarszy — z pośród znanych — kodeks Hammurabiego z około 2200 lat przed narodziem Chrystusa już mówi o obowiązku udzielania pomocy na morzu.

Kodeks ten, wyrity pismem klinowym na kamiennej kolumnie, stał przez wieki w świątyni babilońskiej, — dziś oglądać go można w zbiorach paryskiego Louvru.

URATOWANIE ZAŁOGI „HORST WESSEL”

W drugiej połowie listopada r. b. przyniosły pisma wiadomość o uratowaniu przez załogę statku „Kościszka” załogi niemieckiego statku rybackiego „Horst Wessel”.

Posiewać nie było wykluczone, że uda się uratować także i sam zagrożony zatonięciem statek, dowódca „Kościszka”, kapitan Eustazy Borkowski, obsadził polską załogą opuszczony „Horst Wessel”, zajmując go w myśl prawa morskiego na rzecz Ligi Gdynia — Ameryka, jako rzecz niczyją, i podnosząc na jego rufie polską banderę.

Dla niejednego z czytelników „Morza” będzie rzeczą ciekawą i nasuwającą refleksje o sprawiedliwości dziełowej, dowiedzieć się, że bandera polska p. w. ewa obecnie nad kilku jednostkami morskimi, które w swoim czasie nosiły bandery państw zaborczych. Obecny „Pulaski” to dawny rosyjski „Car”, „Kościszka” — „Carica”, „Półnia” — to były „Kursk”, a „Dar Pomorza” nosił banderę czarno-białą — czerwoną nad ruiną, na której widniał napis „Princess Ethel Friedrich”.

Statek „Kościszka”, wracając ostatnio z Nowego Yorku, wytrzymał na morzu Północnem silną czterodniową burzę

z huraganowym wiatrem z zachodu o sile 11—12 st. pni. W dniu 12 listopada, gdy znalazł się na wodach Skagerraku, w odległości około 40 mł morskich od zachodniego wybrzeża Danii, z pokładu jego ostrzeżono rakietą, wzywającą pomocy. Statek natychmiast zmienił kurs i podążył w kierunku sygnałów.

Jak okazało się, pomocy wzywał niemiecki parowiec rybacki „Horst Wessel”, który podczas burzy odniósł poważne uszkodzenia i zaczął tonąć.

Gdy już „Kościszka” zbliżył się doń na nieznaczną odległość, od burty niemieckiego statku odbiła ratunkowa łódź z całą załogą w składzie 12 ludzi.

Uratowanych przyjęto na „Kościszkę” według zwyczaju morskiego — jaknajgościnniej i otoczono ich należytą opieką.

Co się tyczy porzuconego statku, to ten na zlecenie kapitana Borkowskiego, został obsadzony przez polską załogę w składzie 1 oficera i 3 marynarzy, którzy po umocowaniu na „Horst Wessel” i h. łownych z „Kościszki”, pozostali na zatopionym do połowy statku na czas holowania go do najbliższego portu. Niestety, uszkodzenia „Horst Wessel” by-

KRONIKA

REKORD MIESIĘCZNEGO PRZELADUNKU W PORCIE GDYŃSKIM

W miesiącu październiku r. b. obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły nowy rekord, wyrażający się liczbą 626.306 ton, z czego na obrót zamorski wypadło 611.463 ton i na obrót przybrzeżny łącznie z obrotem drogą wodną z wnętrzem kraju 14.843 ton.

Poprzedni rekord, ustanowiony w miesiącu lipcu r. b., wynosił 608.804 tony.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

W ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy r. b. statki polskich przedsiębiorstw żeglugowych przewoziły ogółem 674.062 tony różnych towarów. Największą ilość przewoził w przypadku na statki „Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego” „Robór” — 347.408 ton

(głównie węgiel), na inne zaś: „Zeguga Polska” 247.244 ton, „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe” — 71.296 ton i „Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe” 8.114 ton.

ODDZIAŁ LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING W GDYNI

W październiku r. b. został otwarty w Gdyni Oddział Lloyd's Register of Shipping, największej na świecie instytucji zajmującej się klasyfikacją i inspekcją statków handlowych.

Założenie oddziału L. R. w Gdyni wskazuje wymownie na wzrost znaczenia portu gdyńskiego w żegludze i handlu morskim na Bałtyku.

Z PODRÓŻY „DARU POMORZA”

Statek szkolny „Dar Pomorza”, odbywający podróż do Brazylii, po opuszczeniu w dniu 22 listopada Las Palmas

na wyspach Kanaryjskich, przybył wieczorem 2 listopada do Mindello na wyspie Sao Vincente w grupie wysp Zielonego Przylądka.

Po trzydniowym postoju statek wyruszył w dalszą podróż i w dniu 13 listopada przeszedł przez równik pod 25-y m stopniem długości zachodniej.

Z okazji przejścia równika odbyła się na statku tradycyjna uroczystość, podczas której zostali „ochrzczeni” wszyscy nowoprzyjści w r. b. do Państwowej Szkoły Morskiej kandydaci.

Kapitan Maciejewicz donosi przez radio, że wszystko na statku w porządku.

Z OFICERSKIEGO YACHT KLUBU R. P.

Oficerski Yacht-Klub R. P., Oddział Morski w Gdyni, zawiązany został w dniu 15.III.1933 r. — Pierwszy tymczasowy zarząd Klubu miał za zadanie zorganizowanie Oddziału, spisanie po-

Realizujmy hasło „frontem do morza” — konkretnym czynem. Osiedlajmy się w Gdyni, mieście wspaniałej przyszłości gospodarczej. Wszelkie z tem związane sprawy załatwia z ramienia zarządu miasta Towarzystwo Budowy Osiedli w Gdyni.

trzebnych regulaminów, wybudowanie przystani, oraz kupno nowych jednostek pływających. Oddział Morski liczył w tym czasie około 30 członków.

Zarząd Oddziału, przy wydatnej współpracy Zarządu Głównego Oficerskiego Yacht-Klubu w Warszawie, sprostował zadaniu. Wybudował w krótkim czasie przystań i magazyn dla Klubu w basenie Prezydenta na nabrzeżu Wilsona. Kupił 3 nowe yachty: „Wodnik”, „Chochlik” i „Smigły”, opracował potrzebne dla życia Klubu regulaminy i przeprowadził werbunek nowych członków.

Na walnym zebraniu członków w dniu 9.VII.1933 r. wybrano stały zarząd Klubu. Prace nowego zarządu dały dalsze pomyślne wyniki dla Klubu w formie dwóch nagród pierwszych i jednej drugiej, zdobytych przez yachty „Chochlik”, „Smigły” i „Mohort” na regatach morskich międzyklubowych.

Obecnie Oddział Morski liczy około 120 członków, posiada 4 yachty klubowe, 4 prywatne i 3 jole morskie.

Zamierzone jest kupno nowych jednostek dla szkolenia, oraz zorganizowanie stałego kursu żeglarskiego dla yachtsmanów.

IV KONEFERENCJA HYDROLOGICZNA PAŃSTW BAŁTYCKICH

W dniach od 6 do 14 września b. r. obradowała w Leningradzie IV Konferencja hydrologiczna Państw bałtyckich, a program obrad obejmował następujące zagadnienia:

1) Badania hydrologiczne, 2) odpływ, 3) rzeki, 4) jeziora 5) bagna, 6) wody gruntowe, 7) morze 8) hydrologia teoretyczna i 9) hydrometria

Sekretarzem generalnym konferencji był prof. Lachnicki. W pracach konferencji wzięli udział delegaci wszystkich państw bałtyckich, a więc i Polski, połączono z Polski nadesłano następujące re-

feraty: inż. Zubrzyckiego o porównaniu przepływu przy małej wodzie rzek dorzecza Bałtyku w Polsce, inż. Dębskiego o sposobie obliczania odpływu w zimie, dr. Matusiewicza o badaniu ciepłoty wód bieżących, inż. Rudolfa o wodach gruntowych, prof. dr. Matakiewicza o nowych badaniach nad obliczaniem chylności w korytach naturalnych, dr. Dobrowolskiego o metamorfosie powłoki lodowej, oraz drugi referat o potrzebie utworzenia instytutu międzynarodowego dla badania zjawisk lodowych, inż. Fausta o sposobach badania przepływu w korytach zarośniętych, inż. Herbicha o określeniu wpływu roślin na poziom zwierciadła wody i prof. Rybczyńskiego w sprawie oznaczania charakterystycznych stanów wody.

W czasie konferencji zwiedzano niektóre interesujące obiekty w okolicy Leningradu, a od 15 do 20 września odbyły się wycieczki do Moskwy i Kijowa, przyczem zwiedzono m. in. Instytut Hydro-Meteorologiczny w Moskwie, zakłady elektryczne na Dnieprze (Dniepro — G. E. S.), instytuty naukowe w Kijowie itd.

Na zakończenie kilka słów wyjaśnienia. Przed kilku laty utworzył się nowego rodzaju Związek hydrologiczny państw leżących nad Bałtykiem. Do tego Związku należały: Szwecja, Finlandia, Rosja, Estonia, Litwa, Łotwa, Polska i Gdańsk, Niemcy i Danja. Pierwsza wspólna konferencja odbyła się w r. 1926 w Łodzi, zaś trzecia w r. 1930 w Warszawie.

SOWIECKA FLOTA HANDLOWA

Tonaż sowieckiej floty handlowej wykazuje stały, dość poważny przyrost. W ciągu ostatnich sześciu lat flota sowiecka wzrosła o 376.262 t. rej. brutto i liczy obecnie 449 statków o łącznej pojemności 685.144 tony.

Przy tej okazji warto przypomnieć, że w czerwcu 1914 r., t. j. przed wybuchem

wojny, flotę rosyjską stanowiło 1.254 statków o pojemności 1.054.818 ton rej. br.

PLYWAJĄCE WYSPY NA ATLANTYKU

Amerykańskie towarzystwo „Seadrome Ocean Dock Corp.” przedłożyło rządowi waszyngtońskiemu memorial, zawierający projekt budowy na Atlantyku pięciu pływających wysp, które pozwoliłyby na utrzymywanie regularnej komunikacji lotniczej pomiędzy Nowym Yorkiem a Paryżem. Na zrealizowanie tego projektu towarzystwo potrzebowałoby kredytu w wysokości 30 milionów dolarów.

Według projektu cztery wyspy zostałyby rozmieszczone na drodze z Nowego Yorku do wysp Azorskich, jedna zaś pomiędzy temi wyspami a wybrzeżem Hiszpanii.

Projekt podkreśla, że budowa tych wysp zapewniłaby pracę 10.000 ludzi w przeciągu 24 — 30 miesięcy.

FLOTA HANDLOWA STANÓW ZJEDNOCZONYCH AMERYKI

Flota handlowa Stanów Zjednoczonych Ameryki jest obecnie druga pod względem wielkości na świecie.

Gdy w r. 1914 liczyła ona 4.237.000 ton rej. brutto, obecnie liczy 15.060.157, pomimo zmniejszenia od zeszłego roku prawie o 5 proc.

Dwie trzecie tej floty (10.350.000 ton) zatrudnione jest w żegludze przybrzeżnej, reszta zaś w żegludze międzynarodowej.

GÓRA POLSKA KSIĄŻKA

Na międzynarodowej wystawie we Florencji Główna Księgarnia Wojskowa z Warszawy otrzymała złoty medal i grand prix za piękną szatę graficzną swych wydawnictw. Sprężystemu kierownictwu tej ruchliwej placówki wydawniczej, gratulujemy na tem miejscu sukcesu, na który w pełni zasłużyła.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

ZEBRANIE ORGANIZACYJNE WYDZIAŁU MORSKIEGO

W dniu 20 października r. b. w lokalu Zarządu Głównego L. M. i K. odbyło się zebranie organizacyjne Wydziału Morskiego w którym wzięło udział około 40 osób.

Zebranie zajął przewodniczący Wydziału p. F. Rostkowski, który w dłuższym przemówieniu nakreślił program prac Wydziału na rok najbliższy. Między innymi Wydział dążyć będzie do pogłębienia wiedzy ogólnej o naszych zagadnieniach morskich w drodze zorganizowania serii wieczorów dyskusyjnych. Mając za temat najbardziej aktualne zagadnienia morskie, gromadząc znawców i osoby bliżej interesujące się nimi, wieczory te pozwolą zbliżyć do zagadnień morskich, większe grono osób, niż dotychczas. Następnie

Wydział przystąpi do zorganizowania szeregu odczytów na prowincji, opracowania i opublikowania serii artykułów, książek i broszur, mając na uwadze głównie konieczność wypełnienia tych luk, jakie jeszcze istnieją w polskim piśmiennictwie morskim.

Wydział Morski zajmie się w szczególności następującymi sprawami: stosunków polsko - gdańskich, rybołówstwa morskiego i przemysłów z niem związanych, marynarki handlowej, opieki nad marynarzem, popierania nauk morskich i t. p.

Dla realizowania tych zainteresowań Wydział podzielił się pomiędzy odpowiednie sekcje, których w r. b. zorganizowano 5: 1) ogólna — dla spraw propagandy, odczytów, wieczorów dyskusyjnych i t. p. — kierownik p. F. Rostkowski, 2) rybacka — kier. p. G.

Piotrowski, 3) gdańska — p. S. Zalewski, 4) marynarki handlowej — p. Moluchy, 5) opieki nad marynarzem — p. L. Kotarbińska.

SEKCJA PALESTYŃSKA

Liga Morska i Kolonjalna powołała do życia przy Wydziale Kolonjalnym sekcję Palestyńską, której przewodnictwem objął red. Janusz Makarezyk. Na zebraniu organizacyjnym dokonano wyborów uzupełniających, przyczem wybrani zostali: na wiceprzewodniczącą prezes Izby Handlowej Polsko Palestyńskiej p. Levite i na sekretarza k. t. Langner. Sekcja podzieliła się na referaty: gospodarczy, propagandowy i turystyczny, które rozpoczęły już swoje prace. Referat gospodarczy nie ogranicza się terytorjalnie do Palestyny, lecz będzie prowadził także penetrację całego Środkowego Wschodu.

WIECZOR DYSKUSYJNY

Wzorem lat ubiegłych Wydział Morski Zarządu Głównego L. M. i K. rozpoczął organizowanie zamkniętych wieczorów dyskusyjnych, na których omawiane są sprawy z dziedziny aktualnych zagadnień morskich. Pierwszy taki wieczór dyskusyjny odbył się w sali konferencyjnej Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Warszawie (ul. Widok 10) i poświęcony był omówieniu zawartych ostatnio umów polsko-gdańskich. Obszerny i rzeczowy referat na ten temat wygłosił dyrektor Rady Interesantów Portu w Gdyni, dr. Bolesław Kasprowicz. Po referacie wywiązała się ożywiona dyskusja, w której zabierali głos przedstawiciele życia społecznego stolicy oraz reprezentanci sfer gospodarczych Gdyni.

POKAZ FILMU ZE SPŁYWU „PRZEZ POLSKĘ DO MORZA”

W niedzielę, dnia 12 listopada 1933 r., w sali kinoteatru „Stylowy” w Warszawie odbył się uroczysty pokaz filmu z tegorocznego spływu wioślarzy, żeglarczy i kajakowców, zorganizowanego przez Ligę Morską i Kolonjalną pod hasłem „Przez Polskę do morza”. Przed pokazem wygłosił przemówienie wiceprezes Zarządu Głównego L. M. i K. i Komandor Honorowy spływu p. gen. Stanisław Kwaśniewski, podnosząc w krótkich, żołnierskich słowach znaczenie wychowawcze sportów i turystyki wodnej oraz hart i wytrzymałość uczestników spływu. Przemówienie to przerwane było kilkakrotnie oklaskami.

Następnie pokazano film, składający się z bardzo udatnych naogół zdjęć fragmentów spływu. Przesuwały się kolejno przez ekran sceny przygotowań do spływu w Pińsku, w Puławach, w Warszawie, a później różne etapy samego spływu trasą Wisły aż do Gdańska i do Gdyni.

Sala, wypełniona prawie po brzegi przez widzów, przyjmowała poszczególne fragmenty filmu bardzo gorąco.

SEKCJA SPORTOWA

Sekcja Sportowa L. M. i K. (Oddział im. Jana z Kolna) podaje do wiadomości, że po zorganizowaniu się i ustaleniu planu działalności obejmuje dwie grupy: męską i żeńską i dla każdej następujące działy: 1) gimnastyki, 2) sportów wodnych i 3) sportów zimowych.

Czynne są: 1) ćwiczenia gimnastyczne (2 razy w tygodniu w godzinach wieczorowych), 2) nauka pływania w pływalniach krytych (Yacht Klub oficerski i pływalnia A. Z. S. dwa razy w tygodniu — niedziela od 14 — 15-ej i środa od 18—19-ej).

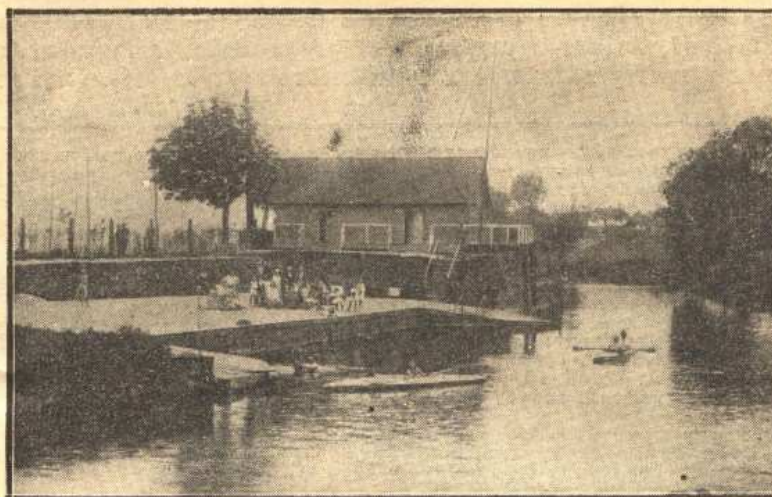
Wszystkie ćwiczenia są prowadzone przez fachowych instruktorów i instruktorów.

Członkami Sekcji Sportowej mogą być wszyscy członkowie L. M. i K. za dodatkową opłatą 50 gr. miesięcznie na sprzęt sportowy.

Zapisy przyjmuje i informacji udziela Okręg Warszawski L. M. i K., Widok 10, tel. 297-47 w godzinach 10—14 codziennie, zaś w środy i piątki od 17 do 19 w bibliotece L. M. i K.

KONFERENCJA W LUBLINIE

W niedzielę, dnia 29 października r. b. odbyła się w Lublinie pod przewodnictwem płk. dypl. Stefana Iwanowskiego konferencja prezesów Oddziałów Ligi Morskiej i Kolonjalnej z terenu woj. Lubelskiego. W konferencji wzięło udział kilkadziesiąt osób a między innymi członkowie zarządu Okręgu w Lublinie



Przystań i pływalnia Oddziału L. M. i K. w Hrubieszowie.

i przedstawiciele zarządu głównego Ligi.

Na konferencji omówiono całokształt bieżących spraw organizacyjnych, jak: sprawa ostatecznej likwidacji tegorocznego „Święta Morza”, prace Ligi na najbliższą przyszłość, sprawa dalszej organizacji oddziałów, kół gminnych i kół szkolnych, akcja wycieczkowa nad morze w r. 1934, kurs prelegentów, organizacja zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej i t. p.

Konferencja wykazała niezwykłą żywotność Ligi na terenie województwa lubelskiego; wystarczy wskazać, iż od „Święta Morza” ilość oddziałów wzrosła dwukrotnie. Sądząc z nastroju, jaki panował na konferencji, należy się spodziewać dalszego imponującego rozwoju Ligi Morskiej i Kolonjalnej na tym terenie.

ODDZIAŁ LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ W HRUBIESZOWIE

Powstały przed rokiem zarząd Oddziału L. M. i K. w Hrubieszowie, z płk. Kulcsza na czele, rozwija intensywną działalność. Obecnie Oddział posiada już 400 członków. Wiele pracy włożono koło rozwoju sportu wodnego nieistniejącego dotychczas w Hrubieszowie.

Nad rzeką Nucza została wybudowana pływalnia i przystań oraz kilka budynków (mieszkalny dla gospodarza, rozbieralnie i schron dla kajaków). Koło basenu pływackiego zrobiono sztuczną plażę otoczoną skwerami i ogrodzeniem siatkowym. Całość obejmuje około 3 hektarów.

Rzeka w tym roku zaroiła się kąpiącymi i pływającymi na kajakach, które w ilości 30 sztuk zrobił Oddział Ligi Morskiej w Hrubieszowie dla swych członków; obecnie przystapiono już do roboty dalszych 30 kajaków.

Dwa razy w tygodniu przygrywała na pływalni orkiestra 2 p. strz. kon. a niemal każdej niedzieli urządzane są zawody kajaków oraz pływackie, które dają coraz lepsze rezultaty.

Z ODDZIAŁU L. M. i K. W GRU-DZIADZU

Nowy zarząd ukonstytuował się jak następuje: prezes — mjr. Gasiorowski, wiceprezes — ppłk. dypl. Płonka, sekretarz — por. Sierz, zastępca — p. Turkowa, skarbnik — p. Antoniewiczowa, zastępca — p. Ehrenkrantz, gospodarz — dr. Bisztyga.

Na referenta marynarki wojennej, który ma się zająć sprawą zbiórki funduszu na rozbudowę floty wybrano wiceprezesa — ppłk. dypl. Płonkę.

ODDZIAŁ L. M. i K. PRZY IV MIEJSKIM GIMNAZJUM MĘSKIM W WARSZAWIE

Dnia 4 listopada 1933 roku na N. W. Z. Koła Nr. 28 nastąpiła reorganizacja Koła na Oddział. Liczba członków Oddziału wynosi 78 osób. Zarząd stanowią: dyr. gimn. B. F. Łaganowski — opiekun Oddz., J. Damski — członek zarządu, Ożarowski A. — prezes, Jachowicz J. — wiceprezes, Karbownik E. — sekretarz, Torchalski J. — skarbnik.

Komisja rewizyjna: Redke R., Przedpełski S. i Buchwald L.

Z ŻYCIA MŁODZIEŻY LIGOWEJ W JAROSŁAWIU

Koło szkolne L. M. i K. szkół średnich w Jarosławiu zorganizowały z inicjatywy p. dyr. inż. Bromewskiego, międzyszkolny Komitet L. M. i K.

Jednym z przejawów pożytecznej działalności Międzyszkolnego Komitetu jest wydawanie pisma „Frontem do morza”. Wychodzi ono raz na miesiąc i w każdym miesiącu pismo wydawane jest przez inne Koło.

Ostatni, już czwarty numer tego pisma wydało Koło L. M. i K. przy Państwowej Szkole Budownictwa w Jarosławiu. Opiekunem Koła jest prof. Tadeusz Nowakowski, prezesem zaś St. Rysak, ucz. IV kursu.

Na treść numeru, pisanego na maszynie i odbitego na cyklostylu, składają się następujące prace: St. Rysak, ucz. IV kursu — Niema Polski bez morza — niema morza bez floty wojennej, Tadeusz Kiryczewski ucz. IV kursu — Życie rybaków kaszubskich, St. Rysak — Refleksje ze spływu przez „Polskę do Morza”, Jan Sulkowski, ucz. III kursu — Zwyczaje morskie, Jerzy Praszałowicz, ucz. II kursu — Kurs żeglarski w Sandomierzu oraz Kronika. Numer zamyka bardzo udatna winieta, przedstawiająca statek szkolny „Dar Pomorza” pod wszystkimi żaglami.

Ozdoba numeru jest gustowna okładka, wykonana i malowana ręcznie przez prezesa Koła, St. Rysaka.

Sympatycznemu piśmu z Jarosławia życzymy z całego serca pełni powodzenia.

Brudas oczyma mrugał, nosem śnął, chciał do swej koi podejść i się położyć, ale ospowaty zatrzymał go.

— Słuchaj ty, albo ty z własnej woli z okretu szoruj, albo skacz za burtę rybom na pokarm, albo rób jak się patrzy, bo jak który z nas zauważy, że się lenisz, to lepiej sam sobie odrazu nitka zeby powyrywaj, bo i tak je stracisz.

Brudas znów nosem śnął i słuchał.

— Jak sterujesz, to nie myśl ani o dziewczynach, ani o żarciu, tylko o sterze. Sam z toba do steru pójść i zobaczyć, czy nie umiesz, czy się gapisz a jak się gapisz, to odrazu sobie łóżko w szpitalu zamawiaj. A teraz nos wytrzyj i gadać, dlaczego się nie myjesz.

Brudas chwile nie odpowiadał, jakby szukał słowa a jeszcze trzeba wredzieć, że on Bułgarem był i po angielsku strasznie podłe mówił, wreszcie powiada:

— Mydło.

— Co mydło?

— Nie mam mydła.

— Nie mogłeś kupić?

Brudas spojrział po nas, chrząknął i wreszcie mruknął.

— Forsa.

— Nihi, co jest, tyle zarabiasz, nie i my.

— Nie mam.

— Zaraz bracie, ty nie żyj, bo za to można potem zimne okłady sobie do policzków przykładać, co z forsa robisz?

Brudas stał chwile i patrzył w podłogę.

— No co jest?

— Siostrę mam.

— No to, co jest, wielki gwałt, moja mama ma nas dziesięcioro.

— Sierota i chora, jak my przyjechali do Ameryki — mówił z wy-



— Nie więcej nie masz?

słkiem — ojciec zmarł, a ona bardzo chora, wołałem lekarza, to kazał posłać w góry, posłałem. Tam taki szpital, ale bardzo drogo.

Ospowaty spłukał.

— Ile ma lat?

— Dwanaście.

— I chora niby jak?

— To — wskazał na płuca.

— Wszystko posyłasz?

— Wszystko.

— To dlatego nie palisz?

— Dlatego.

Bardzo się cicho zrobiło i popatrzyliśmy na siebie i na brudasę, a ospowaty znów splunął do swej koi podszedł, mydło z kufereka wyjął i do mnie i do pekatego krzyknął:

— Przynieście dużo wody.

Przynieśliśmy. Wchodzimy z wodą do kabryku, brudas nagi stoi, aż zgłupieliśmy, cholera jakaś, nie

człowiek, piersi zapadnięte, muskuły jak u dziocka.

Spojrzelśmy po sobie, a ospowaty maca brudasę.

— Co ty taki? Słaby jesteś?

A brudas żył ma w oczach i mózgu.

— Taki bardzo słaby, to nie.

To się nam jeszcze głupiej zrobiło, ale nie, ospowaty brudasę, ku nam potracił i zaczęliśmy go szorować. Zadyszka go własną brzytwą ogolił, a tymczasem ospowaty jego kuferek otworzył, patrzymy a tam podarty sweter i fotografia dziewczynki.

— Nic więcej nie masz?

Cisza taka, że niech ją. To zaraz każdy w kufereku pogrzebał, ubrahśmy go na czysto, odrazu, jakiś inny się zrobił.

A potem patrzymy na fotografię, siostra, ładna, śliczna dziewczynka i chora, psia krewa. Ospowaty coś z Zadyszka poszeptał i powiada:

— Te, umyty, to już my ci pomożemy i smarkata jakoś wyleczymy, a te gacie com ci pożyczyl, to sobie zatrzymaj, są twoje.

— I moja koszula, też — powiada Zadyszka.

Wiec i ja powiadam, że te portki to już jego, dwa dolary za nie dałem, bo były z nieprzemakalnego płótna.

A obdarowany w bek.

Wiec ospowaty powiada.

— I już tam tak bardzo linek nie docinał, boś słaby, żyj dobrze, na powietrzu siedź, to i boda z ciebie ludzie, już ci pomożemy, ale żałuję, żeś kolegom nie powiedział, sam dawniej i o siostrze i o biedzie, to ci powiem żeś świnia, rozumiesz?

— Rozumiem, — powiada i — niech go wszyscy diabli wezmą — rozbechał się.

Bardzo była głupia historia.

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESLANE

Podręcznik kajakowca — Antoni Heinrich (Tommy). Cena zł. 5,50.

Sport kajakowy rozwija się u nas coraz bardziej. W parze z tem idzie wzrost i wzbogacenie się naszej literatury fachowej z tego zakresu i to zarówno w odniesieniu do podręczników konstrukcyjnych, jak i prac techniczno-informacyjnych. W piśmiennictwie z tej dziedziny poczesne miejsce zajmuje teoretyki praktyki kajakowego sportu. Antoni Heinrich. Z pod jego pióra wyszły już „Szlaki wodne Polski” i „Budowa kajaków drewnianych”. Nie licząc mniejszych artykułów w „Sporcie Wodnym” i w innych czasopiśmie sportowych. Obecnie ukazuje się trzecia książka tegoż autora p. t. „Podręcznik kajakowca”. W odróżnieniu od dwóch poprzednich prac, omawiany podręcznik zapoznaje czytelnika ze stroną techniczną sportu kajakowego. Opierając się na swym bogatym doświadczeniu w licznych wyprawach oraz ołitej literaturze obcej z tej dziedziny dał on całokształt tego, co powinien wiedzieć kajakowiec.

Dlaczego podręcznik ten ukazuje się dopiero teraz — na jesień? Zdaniem autora, kajakarstwo powinno być uprawiane równie dobrze zimą jak i latem. Prze-

cież sam sprzęt przybył do nas nie z słonecznych krajów południa lecz przeciwnie z krajów wiecznej zimy i lodów. Odpowiednio dostosowany do warunków ubór, podobny do narciarskiego, z tem jednakże, by nogi były ciepłe zabezpieczone i to w nieobcisłe ubranie — pozwoli kajakowcowi zażywać dowoli tych samych rozkoszy w zimie co i w lecie.

Gen. M. Zaruski Zasadnicze komendy i rozkazy przy manewrach na statkach żeglownych. — Warszawa. 1933. Cena 2,50 zł.

W naszej literaturze morskiej odczuwać się dawał brak zbioru rozkazów i komend, które wydane się na statkach żeglownych. Wprowadzić z pomocą przychodzi tu „Słownik morski” lecz jest to



dzielo duże, a co zatem idzie mało poręczne i dość drogie. Omawiana książeczka wydana niedawno przez G. K. W. zapełnia tę lukę. Zawiera ona słowo wstępne, w którym autor wyjaśnia ogólne zasady wydawania rozkazów na statkach, poczem daje on wykaz zasadniczych rozkazów i komend. Wykaz ten został zestawiony działowo, co ułatwia odszukanie właściwej komendy. Zbiorek został uzgodniony z komendantami, przjętymi przez Kierownictwo Marynarki Wojennej oraz zalecony przez Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu do użytku na statkach handlowych.

Pozatem niemniej ważna jest ta książeczka dla naszych inżynierów którzy odbywają z każdym rokiem coraz liczniejsze i dalsze wyprawy morskie.

—***—
„Młody Polak w Niemczech”. — Nr. 11 tego bardzo dobrze redagowanego pisma przynosi szereg krótkich artykułów i aktualności. Szata zewnętrzną, ilustracje i układ graficzny bez zarzutu. Pismo wydaje Związek Polaków w Niemczech. Zasługuje w zupełności na to, by się nim zainteresowały także rzesze czytelników w Polsce, zwłaszcza czytelnicy i biblioteki. Adres redakcji i administracji: Brein N. W. 7, Dorotheenstr. 47.



Z CYKLU: „PORTY I MARYNARZE“

Bardzo to była głupia historia, gdy stary zawołał nas na przednią lukę, sam ze swego mostku kapitańskiego zeszedł i zaczął przemawiać.

Szliśmy wtedy po raz trzeci z Nowego Jorku do Vera Cruz, zatrzymując się po drodze w porcie Hawana na Kubie, ale największy płociuch na okręcie chłopak z mesy oficerskiej, opowiadał, że tym razem pójdziemy z Vera Cruz do Limon, które to miasto umiścił z wrozoną mu trzpiotowatością w Hondurasie i dopiero stary Krzywy wyśmiał go, mówiąc, że Limon leży w Costa Rica.

Chłopiec, chcąc nam czemś po swej porażce załajponować, powiedział, że z Limon przejdziemy kanałem Panamskim na Pacyfik do portu Buenaventura i tym razem umieścił to miasto, jak należy, w Kolumbii. Jednak najlepiej się okazuje, jakim był blagierem i co były warcie jego plotki, skoro, opowiadając nam niepotrzebnie o rejsach, których nasz CITY OF SAN DIEGO nigdy nie zrobił, wcale nie uprzedził nas, że kapitan będzie miał do nas gadanie i o czym.

Nigdy się nie mogłem nadziwić, że nawet po tym fackie chłopak znajdował jeszcze chętnych do słuchania jego bajd.

A kapitan, tego dnia, na przedniej luce, mówił mądrze, tylko po każdym zdaniu mocno przez nos wciągał powietrze, że aż gwizdało. A cicho było, bo i my słuchaliśmy uważnie i morze było spokojne i wiatru nie było. A stary tak mówił:

— Słuchajcie chłopcy, ja nikogo na ład do bezrobotnych wyrzucać nie chcę, ale jest między nami jeden brudas, co się nigdy nie myje i tylko fetor po kubiczku roznosi.

Każdy w duchu przyznać musiał, że racja, ale nie, stoimy cicho i słuchamy.

— Ten brudas zawsze ostatni do roboty przychodzi, a co robi, to

jakby malpa na skrzypcach grała, ani burty wymalować, ani brezentów dociągnąć, a do malowania masztu, to go się nawet nie posyla, bo wiadomo, co z tego wyszło.

I znów każdy z nas staremu w myśli raczej przyznać musiał, ale tylko popatrzyliśmy na ospowatego, to i my ani pary z zęby, bo i co gadać? A kapitan nos wytarł i dalej mówi.

— Poza tem ten chłopiec steruje, że nie tylko albo płakać, albo w mordę walić, niezdarny jest, leń cho lerny i tyle. Ja ani obrażać go nie chcę, ani nic złego o nim powiedzieć, ale taki on marynarz, jak ja baletnik albo jak robotnik portowy w Vera Cruz spokojny człowiek, więc pytam was, czy chcecie z nim kolegować, czy nie?

Strasznie głupio się nam zrobiło i cicho stoimy, a stary powiada.

— Pomyślcie o tem, a potem dacie mi odpowiedź.

Poszliśmy do kubiczku, a trzeba wiedzieć, że stary cała hece urządził podczas wachty drugiego oficera a brudas właśnie do tej wachty należał. Ospowaty na mnie kiwnął i na pękatego, żebyśmy z nim razem za stołem zasiadli, reszta się na swoje koje wgramoliła, a ospowaty powiada:

— No i co?

Bardzo to było grzecznie ze strony ospowatego, że się pytał, bo mógł, jak to czasem czynił, powiedzieć poprostu: ma być tak a tak i już, ale ospowaty jak nie był zły, to trzeba przyznać, wychowanie miał i od razu się do bicia nie brał. Wiadomo, był on na pasażerskim okręcie, utrzymującym komunikację z Europą, to się tam eleganckich manier napałował, mówił, że tam było wytwornie, a znów słowo to rozśmieszyło Grubego, to, jak się o wytworność zaczęli spierać, tak ospowaty w pysk Grubego zamalował, że się dziś dopiero z kości zwłóki i właśnie nie kto inny tylko Gruby, którego nazwaliśmy Zadyszka, pierwszy głos zabrał.

Ospowaty nie po sobie nie pokazał i nawet słuchał.

— Co ma być, tak powiem, że cholera jest, bo to, że się ten marcepan nigdy nie myje, to jeszcze nie dowód, żeby nigdy nie jadł.

— Je z apetytem.

— No mówię, a teraz, jak kogo na ład spuszcza, to już zostaje na bieżu i tak łatwo się na okręt nie zamustruje.

— A właśnie dobrze wam gadać, ja koło niego śpie, to w'em, co jest morowe powietrze.

— A jak trzeba co pociągnąć, to niby się wysila, czerwony się robi, że strach za nim stać, a z tego wszystkiego tyle pomocy, co i nie.

— Tylko co jest, żeby nas o to pytać, stary wie, co ma robić, nie?

— No, prawdę mówię, nie słyszałem, żeby kapitan ludzi pytał, czy ma kogo wylać na zbity pysk, czy nie.

Ospowaty uderzył ręką w stół. Gruby splunął, ale nie nic powiedział, owszem pilnie słuchał, co ospowaty powie.

— Zaraz chłopcy, ja z was starego najdłużej znam, zawsze tak z nim. Powiada robota musi być zrobiona, a czy jeden ja zrobi, czy wszyscy, to mu wszystko jedno. Pamiętam, jak raz jeden drugiemu forse zwedził, to też sad marynarski zwołał i my drania z okrętu wyrzucił.

— To i dobrze, złodziej — nie kolega.

— Ale złodziej jedna rzecz, a brudas druga.

Wszyscy gadali tak, jak szło, a Gruby, niby Zadyszka, naraz do ospowatego się nachyla i powiada, że o głos prosi; ospowatemu nie można powiedzieć podobało się, że to Zadyszka się wytworności nauczył, więc do innych odrazu, żeby pyski stulili, Grubego papierosem poczęstował i Gruby zaczął mówić:

— Ze on brudny, to na to rada jest, można mu bez gwałtu grzecznie powiedzieć, że albo się będzie, można powiedzieć, regularnie myć, albo zabki na stół. Co do roboty, to też jest rada, albo będzie robił, albo w zęby, najgorzej ze sterowaniem, bo na co się zdać komuś zęby za burte, jak czegoś nie umie...

Kubiczek rozbrzmiał głosami radzących, radzono zgodnie, tylko trzeba było z pod dolnej koi wyciągnąć chłopca z mesy oficerskiej, który podstuchiwał. Zdradził się, bo kichać zaczął. Wtedy wyciągnęliśmy go i na pokład wyrzucili. Zrobiła się potem chwila ciszy i wtedy ja się odezwałem.

— To zrobimy tak. Niech go za powrotem do Nowego Jorku stary nie wylewa, a jak potem okaże się do niczego, to go już nie będziemy bromili.

Ospowaty wstał na znak, że nie potrzeba już więcej gadać i powiedział:

— Dobrze, tak powiem staremu. Poszedł na górę i po paru minutach wrócił z brudasem.

— Kapitan powiedział, że tego nie wyrzuci, ale powiedział, że my za niego odpowiadamy.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PIONIER KOŁONIALNY



SKUTKI WYSTĄPIENIA NIEMIEC Z LIGI NARODÓW

Napisał **Hubert Subiennicki**, Warszawa

Rzesza Niemiecka oficjalnie przez swego pełnomocnego przedstawiciela wystąpiła z Ligi Narodów i wszystkich jej organów. Uczyniła to mniej więcej w analogicznej formie, jak Japonia, lecz tem samem pogwałciła wyraźny przepis, zawarty w ust. 2 art. 1 Paktu Ligi Narodów.

Przepis ten brzmi, jak następuje:

„Każdy członek Ligi może w dwa lata po uprzedzeniu o swym zamiarze, wystąpić z Ligi pod warunkiem, że wypelni do chwili wystąpienia wszystkie swe międzynarodowe zobowiązania wraz z temi, które wynikają z Paktu”.

Dla nikogo nie ulega wątpliwości, że ze względu na formę wycofania swych reprezentantów z Ligi, Rzesza Niemiecka, w jej zresztą własnem przekonaniu, nie jest więcej członkiem Ligi Narodów, chociaż formalnie Sekretariat Ligi Narodów uważał za wskazane uznać wywołany przez rząd Hitlera akt prawny za zapowiedź wystąpienia Rzeszy w przewidzianym dwuletnim terminie. Tego rodzaju ocena prawna aktów, sprzecznych z wyraźnem brzmieniem postanowienia Paktu Ligi Narodów, może być niebezpiecznym krokiem precedensowym na przyszłość, w którego ślady mogą iść inni członkowie Ligi. Z tych też względów pożądané jest, by Rada Ligi Narodów we własnym imieniu powzięła odpowiednią uchwałę, ocenającą zgodnie ze stanem faktycznym i prawnym wspomniany wyżej akt wystąpienia z Ligi Rzeszy.

Cel wystąpienia Niemiec z Ligi Narodów jest wyraźny. W dążeniu do obalenia Traktatu Wersalskiego, po sukcesach, osiągniętych na tej drodze przez dyploma-

cję niemiecką (ewakuacja Nadrenji, niepłacenie odszkodowań), przyszła kolej na następny fragment — zniszczenia całej i części Traktatu Wersalskiego — Paktu Ligi Narodów.

Systematyczne podważanie autorytetu Ligi znalazło swój wyraz w „Pakcie Czterech” oraz w nieuzasadnionem żadnem względami słuszności wystąpieniu Rzeszy z Ligi. Jako konsekwencję tych posunięć na terenie międzynarodowym należy przewidywać dążenie pewnej grupy mocarstw do dalszego pogłębiania instytucji Ligi Narodów, mającego na celu doprowadzić w ostateczności do likwidacji tej instytucji. Polityka Niemiec i ich protektorów widzi możliwość zrealizowania rewizjonistycznych postulatów Rzeszy nie na tej drodze, jaka została nakreślona dla stosunków międzynarodowych w Pakcie Ligi.

Likwidacja Ligi Narodów pociągnęłaby za sobą przekreślenie całego Paktu wraz z jego art. 22, dotyczącym instytucji międzynarodowych mandatów kolonialnych. Z tą właśnie chwilą wytworzyłaby się sytuacja, której tak pożądamy państwa, mające pretensje do rewizji dzisiejszego stanu posiadania odnośnie terytoriów kolonialnych, objętych mandatami. Obecni mandatarjusze — Wielka Brytania, Francja i Belgia — dążyliby do bezpośredniej aneksji terytoriów mandatowych. Temu stanowisku niewątpliwie sprzeciwiłyby się Italia i Rzesza Niemiecka. Traktat Wersalski, pozbawiony swej i części — Paktu Ligi Narodów — przywróciłby prawo dysponowania terytorjami mandatowemi dawnej grupie Głównych Mocarstw Sprzymierzonych i

Sojusznicych, na którą składały się: Wielka Brytania, Francja, Italia, Japonia i Stany Zjednoczone. To ostatnie mocarstwo z powodu nieratyfikowania Traktatu Wersalskiego, miałoby prawo ewent. decyzji na podstawie umów bilateralnych, zawartych z dziesięcioma mandatarjuszami. Biorąc pod uwagę dzisiejszy układ sił, należy przypuszczać, że dawna Rada Ambasadorów, która decydowała w pierwszym etapie o reparycji mandatów kolonialnych, zastąpiłaby konferencję przedstawicieli państw, związanych „Paktem Czterech”. Na arenę weszłaby wówczas Rzesza Niemiecka, a więc państwo, które w myśl art. 119 Traktatu Wersalskiego rzekło się praw do swej własności zamorskiej. W tym nowym układzie Italia i Rzesza Niemiecka miałyby duże szanse realizacji swych postulatów kolonialnych, przyczem ewentualny nowy podział posiadłości zamorskich nastąpiłby nie przez powierzenie poszczególnym państwom mandatów, lecz w drodze aneksji.

Zanim hipoteza co do likwidacji Ligi Narodów przybierze realniejsze kształty, zasługuje na podkreślenie inny jeszcze moment, prawnie związany z aktem wystąpienia z Ligi Rzeszy Niemieckiej. Jak wiadomo, na mocy specjalnych przepisów, zawartych w aktach mandatowych, na terytoriach, objętych mandatami a i b prawo osiedlania się, prowadzenie handlu i t. d. przysługuje na równi z prawami obywateli mandatarjusza obywatelom państw, wchodzących w skład Ligi Narodów. Na terytoriach mandatowych przebywa znaczna liczba obywateli niemieckich, którzy tracą na tych terytoriach wszelkie

prawa z chwilą wystąpienia ich macierzystego państwa z Ligi i winni być przez mandatarjusza z całą bezwzględnością z terytoriów mandatowych usunięci.

Gdyby z różnych względów inicjatywa taka nie wyszła ze strony mandatarjusza, każdy członek

Ligi Narodów jest uprawniony do odpowiedniej interpelacji w tej sprawie na Radzie. Należałoby wówczas przeprowadzić uchwałę stwierdzającą, że Rzesza Niemiecka nie jest członkiem Ligi Narodów i tem samem, że obywatele niemieccy nie posiadają prawa

przebywania i prowadzenia swych interesów na terytoriach mandatowych.

Nie potrzeba uzasadniać, że wyniki tej ostatniej akcji mogłyby mieć dla naszych zainteresowań kolonialnych poważne znaczenie.

W GÓRY AMERYKI POŁUDNIOWEJ

Wywiad z prezesem Komitetu Organizacyjnego Polskiej Wyprawy Alpinistyczno - Naukowej w góry Ameryki Południowej, kpt. M. B. Lepeckim.

Dnia 8 listopada r. b. grono przedstawicieli życia naukowego, organizacyj społecznych, prasy, stowarzyszeń sportowych oraz kolegów i przyjaciół zebrało na dworcu głównym w Warszawie wyjeżdżających do Ameryki Południowej uczestników polskiej wyprawy alpinistyczno-naukowej, która zamierza przeprowadzić szereg prac naukowych w mało znanej części And Południowych oraz wejść na najwyższy szczyt górski Ameryki, Aconagua (7035 m. nad poziom morza).

Zwróciwszy się z prośbą o bliźsze szczegóły tego zamierzenia do inicjatora i prezesa Komitetu Organizacyjnego wyprawy p. kpt. M. B. Lepeckiego, który udzielił nam uprzejmie następujących wyjaśnień:

— Myśl urządzenia wyprawy naukowej w góry Ameryki Południowej powstała u mnie w głowie. Pierwszym człowiekiem, który wraz ze mną zaczął się krzątać koło tej sprawy, był znany dzennikarz sportowy p. Rytard. Porozumiewaliśmy się z dr. Jodko-Narkiewiczem, asystentem katedry fizyki na Uniwersytecie Warszawskim i jeszcze z kilku osobami i — zdaje się — w marcu r. b. zolał zawiązać Komitet Organizacyjny wyprawy; na prezesa wybrano mnie. Komitet zapewnił sobie protektorat Ligi Morskiej i Kolonialnej oraz Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego — przystąpił do gromadzenia środków. Spotkaliśmy się przytem z licznymi dowodami życzliwości zarówno ze strony organizacji społecznych, instytucji rządowych, jak również ze strony firm, a nawet osób prywatnych. Dokładne zestawienie subwencji, udzieleionych na ten cel, zostanie niebawem ogłoszone w prasie.

Jeśli chodzi o cele wyprawy, to są one dwójakiego rodzaju: przede wszystkim naukowe, chodzi bowiem o przeprowadzenie szeregu prac z dziedziny geografii, meteorologii, geologii i fizyki, poza tem sportowo-turystyczne, któreby rozgłosily imię polskie w krajach Ameryki Południowej. Dorobek naukowy wyprawy po jej powrocie do Europy zostanie opracowany i wydany w druku przy współudziale kilku wybitnych uczonych polskich.

Wyprawa ma zamiar zdobyć najwyższy szczyt na kontynencie amerykańskim Aconagua, który wprowadzić był już doświadczeni parokrotnie stopa ludzka, ale dokonywane to było w rzadkich odstępach czasu i ponowne wyjście na szczyt niewątpliwie będzie miało głośnie echo w całej Ameryce Południowej.

Ponadto wyprawa ma zamiar przeprowadzić badania w części Kordyliarów, znanej w geografii pod nazwą Sierra de Ramada i położonych na granicy argentyńsko-chilijskiej. W górach tych znajduje się szereg szczytów od 6 do 7 tysięcy metrów wysokości, które sa dotychczas zupełnie niezbadane

i nieknie stopa ludzka. Serra de Ramada należą do tych nielicznych maszów górskich, które — podobnie jak Himalaje — sa niezwykle trudno dostępne i dotychczas świecą białymi plamami na mapach. Wyprawa będzie musiała pokonać szereg poważnych trudności. Najbliższa stacja kolejowa w tych okolicach nazywa się Puente del Inca (Most Inkasa) i oddalona jest od terenów, na których wyprawa zamierza prowadzić badania naukowe, o jakieś 200 kilometrów. Na stacji Puente del Inca wyprawa sformuje karawanę mulów i uda się przez nadzwyczaj rzadko zaludnione okolice ścieżkami górskimi w głąb Kordyliarów. Panuje tam obecnie lato, dlatego wyprawa zamierza wykorzystać dla swych celów ten okres.

Dodać należy, że wyprawa przy zdobywaniu szczytów, zamierza stosować zupełnie nową metode. Nie zabiera więc ze sobą butli z tlenem i aparatów, ułatwiających przebywanie na znacznych wysokościach, tylko, poczynając od pewnego poziomu znacznie wspinać się ku górze etapami. Po przebyciu kilkuset metrów w górę uczestnicy wyprawy zatrzymują się na danej wysokości i przez okres jakichś 2 tygodni przechodzą będą proces aklimatyzacji. Po przystosowaniu się organizmu do warunków, panujących na tej wysokości, wyprawa posunie się o dalszych kilkaset metrów w górę i ponownie przechodzić będzie okres aklimatyzacji. W ten sposób wspinać się będzie aż do szczytu. Oczywiście ten sposób pokonywania wysokości da lekarzowi wyprawy obfite pole do obserwacji.

Wyprawa zabrała ze sobą ekwipunek, wykonany całkowicie w Polsce.

— Kto bierze udział w wyprawie? — pytamy.

— W skład wyprawy wchodzi ludzie

młodzi, znajdujący się w dobrej kondycji fizycznej, alpinisci, zaprawieni w wysokogórskich eskapadach. Kierownikiem wyprawy jest dr. Konstanty Jodko-Narkiewicz. Będzie on prowadził prace naukowe głównie z zakresu badań nad promieniami kosmicznymi. Poza tem uczestnikami wyprawy są: inż. Stefan Daszyński (badania geologiczne), inż. Adam Karpiński (obserwacje meteorologiczne), inż. Stefan Osiecki (fotografia dokumentarna i film), dr. Jan Dorawski (lekarz wyprawy) i Wiktor Ostrowski.

— Jaką drogą wyprawa udaje się na miejsce swej przyszłej pracy?

— Czterech uczestników wyjechało do Buenos Aires przez Gdynię — Londyn — Southampton, dwaj inni udali się tam przez Paryż — Bordeaux. W Buenos Aires powstał już nawet pomocniczy komitet dla przyjęcia członków wyprawy, którego głównym protektorem jest poseł R. P. p. min. Mazurkiewicz. Komitet ten nadesłał do Warszawy pismo, w którym zawiadamia, że bierze całkowicie na siebie pobyt uczestników wyprawy w stolicy Argentyny. Władze argentyńskie zapewniły półoficjalnie wszelką pomoc dla wyprawy łącznie z przejazdem koleją do Puente del Inca.

— W komunikatach prasowych podawano, że wyprawa uda się także w góry Parany?

— Istotnie, po ukończeniu prac w Andach ekspedycja zamierza się przenieść na teren Parany i wejść tutaj na najwyższy szczyt gór nadmorskich Marumby oraz zbadać parański wycinek gór Serra do Mar.

Na zakończenie pragne podkreślić, że środków do wyprawy dostarczył rząd tylko w drobnym bardzo procencie, gdyż organizatorzy umyślnie chcieli nadać całej imprezie charakter wybitnie społeczny.



Gmach nowego dworca pasażerskiego w porcie gdynińskim i magazynu tranzytowego. W dniu 8 grudnia r. b. ma się odbyć uroczyste poświęcenie i oddanie do użytku tego gmachu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

JAK NIEMCY PODBIJAŁY ŚWIAT

Napisał **Kazimierz Warchałowski**, Warszawa

Podczas jednej ze swoich podróży do Europy, podjąłem się zamówienia parowczyka dla pewnej firmy w Rio de Janeiro, z którą byłem w bliskich stosunkach. Znałem nieźle warunki żegluga w Brazylii, to też proszono mnie o omówienie z konstruktorami ich żegludę i o uzgodnienie ich z możliwościami technicznymi.

Zaopatrzone w pełnomocnictwa stawiłem się u szefa domu komisowo-bankierskiego pp. W. & Co w Berlinie, za którego pośrednictwem firma dokonywała obrotów i pokrywała należności. Dom bankierski zaopatrzył mnie ze swej strony w odpowiednie listy, z którymi wybrałem się do Hamburga.

Po szczęśliwie załatwionych pertraktacjach w jednej ze stoczní, wróciłem do Berlina, ażeby osiągnąć rezultaty przedstawić domowi bankierskiemu, który przez swego technika miał dokonać przejęcia parowczyka. W dalszej rozmowie, szef domu, dowiedziawszy się, że prowadzę parę przedsiębiorstw w Brazylii, zapytał, kto jest moim komisionerem i bankierem w Europie. Gdy oświadczyłem, że się bez nich obcho-dzę, zaofiarował swoje usługi. Wyraziłem obawę, że skrepuje to moje ruchy, chce bowiem część swych zakupów robić w Polsce, weksli unikać, jak zarazy i wole mniejsze obroty, niż nie-pokój i terminy. Pan W. odpowiedział, że bynajmniej nie ma zamiaru kępować mnie w wyborze towarów, czy krajów produkujących, przeciwnie, sami częstokroć skierowują uwagę klientów na najbardziej odpowiednie dla nich źródła, niekoniecznie niemieckie i gotowi są do jaknajdalszej lojalności, nawet pod względem pewnych idiosynkrazji swoich klientów.

— Niech się Pan namyśli, poczekamy na odpowiedź — dodał wreszcie.

Było południe. Na korytarzu naraz zahuczało; personel gremialnie opuszczał biura, udając się na posiłek; do gabinetu zajrzał zarządzający, prokurent firmy. Szef powiedział mu o swojej propozycji, na co prokurent nie omieszkiał wymienić rozmaite domy w Brazylii, które z ich usług korzystają, wspominał również, że posiadają dużą znajomość rynku i odpowiednio przygotowany personel. W końcu szef zaprosił mnie na śniadanie.

Udałem się jego automobilem do jednej z restauracji śródmieścia. Rozmowa dotyczyła głównie terenu brazylijskiego. Pan W. znał dobrze Kontynent, Anglię, Stany Zjednoczone; do Brazylii wybierał się dopiero. Był przeświadczony o dużej roli, która w przyszłości może ona odegrać. Był to człowiek wykształcony, wytworny w obyczajach, trochę polityk. Wiedział coś niecoś o Polakach w Brazylii i wypytawał mnie dyskretnie o postępy naszej kolonizacji.

Rozstaliśmy się przyjacielsko.

Po trzech dniach, zasiągnawszy niezbędnych informacji i zdecydowany na zawiązanie z pp. W. & Co stosunków handlowych, udałem się do nich po południu.

Po wyczerpującej rozmowie w sprawie warunków, ustaliliśmy wytyczne umowy, które polecono kancelarii spisać w formie listów handlowych.

Transakcja dała mi możliwość korzystania z kredytu do wysokości 100 tysięcy marek na 6 proc. od sta od każdego zakupu rachunek bieżący, kryty rocznie. Zapytano mnie jeszcze, w jakim języku wole prowadzić korespondencję, dając mi kilka do wyboru: niemiecki, portugalski, francuski, angielski czy hiszpański, tłumaczyli się, że nie mają korespondenta polskiego, ale gdyby interesy się rozwinęły to nie mieliby nic przeciw temu, aby takiego zaangażować. Odpowiedziałem, że narazie wybieram portugalski.

— Pozwoli Pan teraz, że zaprezentujemy panu kierownika działu brazylijskiego.

Po chwili wszedł młody człowiek o sympatycznej powierzchowności, który przywitał mnie po portugalsku, jak dawnego znajomego.

— Snr. Casimiro, pan tutaj? Widzę, że pan mnie nie poznaje.

— Przyznaję że nie.

— A ja pana dobrze pamiętam, chociaż właściwie miałem do czynienia tylko z pania, która u nas robiła zakupy; ładna blondynka, średniego wzrostu; zajmowali państwo całą kamienicę na tym samym placu... Jakże się miewa pani? Dona Janina, nieprawdaż? Któżby nie wiedział! A dzieci? A co porabia Julio, pański gerante? Cza-sem spotykaliśmy się w cukierni, bardzo wykształcony człowiek. A czy tartak idzie? A ten siwek pański czy żyje? To był najlepszy koń jakiego znałem w Kurytybie, całe legendy o nim opowiadano. A „Polak” wychodzi? O, pewno, pan lubi trochę politykę, nieprawdaż?

Zdrętwiałem, jak to mówią. Rozmawiał z tymi ludźmi, z zupełnym nieznajomością, a tuż o krok tkwi człowiek, który zna mnie i moje sprawy i to ze wszelkimi szczegółami.

— U kogo pan pracował? — zapytałem.

— Dwa lata byłem starszym subjektem u Hauera, często zastępowałem jednego z wojażerów, pamięta pan tego grubasa, Carla. Pierwej byłem rok w Sao Paulo i rok w Rio, krótko jeszcze w Santa Catharinie; wreszcie zaangażowano mnie do domu tych panów, gdzie już rok pracuję.

— Ciesze się, że znajomego spotykam, ale jak się to stało, żeśmy nie rozmawiali w Kurytybie? Bylbym pana pamiętał.

— A bo pana załatwiał zawsze sam szef, myśmy nie mieli dostępu.

— Widzi pan, że umiemy obsługiwać klientelę — uśmiechnął się p. W. — dla każdego terenu mamy odpowiednio przygotowanych ludzi, a każdy z nich pojechał zapoznać się z jakim krajem, skończył pierwej akademie handlową. Nasz Ernest, także. — Poklepał go po ramieniu.

— Od jutra bedziesz pan na usługi naszego nowego klienta. Mam nadzieję, że będzie z pana zadowolony. Dnia następnego, ledwo ukazałem się w poczekalni, Ernst już był przy mnie; pracowaliśmy trzy tygodnie razem i miałem okazję sprawdzić, że znał wybornie gusty i wymagania klienteli brazylijskiej, przepisy celne i t. p.

*) Zarządzający.

Zaraz pierwszego dnia zabrałem go ze sobą na śniadanie do hotelu, gdzie stałem. Wypraszał się, ale w końcu uległ.

Na drugi dzień, aby nie przerywać rozmów o towarze i firmach znowu zabrałem go, tym razem do jakiejś restauracji. Gdy zażądałem rachunku, okazało się, że był on uregulowany. Zaprotestowałem. Co innego moje zaprosiny, a co innego on. Nie mogę się zgodzić na rewanż z jego strony, w żadnym razie. Chłopak się kręcił, przedkładał, w końcu się przyznał, że jest to na rachunek firm.

— Coś nowego! Bajesz przyjacielu.

— Kiedy to u nas taki zwyczaj.

— I klienci to przyjmują?

— Bez wyjątku; dostaje przecież na to pieniądze, cóż mam z nimi robić. Jest to już wliczone do kosztów handlowych.

— No, ale ja mam inne zwyczaje, więc niech mnie pan z tej općki zwol-ni.

Chłopak pocertował się i wreszcie dał spokój.

Po paru dniach prokurent, z którym omawiałem jakiś zakup przed południem, zaproponował mi zjeść wspólnie śniadanie. Przystałem, żeby czasu nie tracić.

Poszliśmy do Kempfńskiego. Po śniadaniu chce regulować należność.

— Panie, niech pan zostawi. Tutaj ani od pana, ani ode mnie nikt pieniędzy nie weźmie, zresztą, nech pan spróbuje.

Wolał płatniczego. Ten się kłania głęboko.

— Już uregulowane.

— Ależ nikt z nas nie płacił, ani pan do nas nie podchodził.

— Ale rachunek jest pokryty.

Udał, że słyszy jakieś wołanie i pobiegł klusem w głąb sali. Zapytałem, jak się to dzieje.

— Bardzo prosto. Mamy u nich rachunek bieżący. Regulujemy miesięcznie.

Ktoregoś dnia szef domu zaprasza mnie na obiad; obiecuje pokazać potem jakiś kabaret, które były podówczas nowością w Berlinie.

W restauracji ta sama historia. W kabarecie u wejścia spotyka nas jakiś dżentelmen, prowadzi do zamówionego stolika. Stoja już owoce, maszynka z kawą, zamrożony szampan w wiaderku. Przy wyjściu żadnych operacji finansowych. Głębokie ukłony maitre d'hotelu i służby, wskazują że szef jest tu dobrze znany. Wychodzimy.

Jest śliczna noc. Decydujemy się przejść po Unter den Linden. Pociąga nas głównie rozpoczęta rozmowa... o polityce.

Mówiliśmy o kolonizacji; poruszyliśmy kwestię polską. Szef się wywnętrza. Zna historie. Przyznaje, że dzieje się niesprawiedliwość; jest to konsekwencja popełnionych błędów, ale żelazna, nieunikniona. Ktoś musi ustąpić. Niepodobna, aby to zrobił silniejszy. Rewindykacje nasze mogą iść w kierunku wschodu; udadza się, jeśli będziemy przemysłniejsi, zważyć, silniejsi; jeśli nie, powiększymy serię wymarłych narodów. Zginał Egipt, Rzym, Maurowie. Życie idzie naprzód. Boleje nad losem tych, co gina. Ale niema wyboru.

— Nigdy, nigdy! — powtarza jak ten kruk Edgara Poe.

— Niech pan nie ma do mnie żalu, jestem kupcem, operuję realnymi wartościami. Cóż jestem wimen ze rachunek wykazuje saldo na moje dobro. Liczby są nieubłagane. Macie piękną przeszłość i rzetelne wartości: skierujcie inaczej swe ambicje i dążenia. To, o czym pan mówi, nie stanie się nigdy! Nigdy! powtarzam; byłby to początek końca dla nas.

— Panie — odrzekłem — nauczyłem się również was cenić, ale zastosuję do was właśnie pańskie słowa. Wszystko przemija na tym świecie i Rzym przeminął. Będziemy się starali być zwartsi, przemyślniejsi i silniejsi. A teraz chodźmy spać.

Było to w marcu 1912 roku. Muszę dodać, że p. W. odegrał podczas wojny poważną rolę polityczną i finansową.

Lojalność i liberalizm pp. W. & Co., wystawione były przeze mnie na szereg ciężkich prób i muszę przyznać, że nigdy nie zawiodły. Gatunki niektórych towarów, do których rynek brazylijski był przyzwyczajony, nie zawsze znajdowały na rynku niemieckim odpowiednika. Firma robiła wszystko możliwe, aby odależyć odpowiednie źródło. Ani razu nie próbowano we mnie wmawiać, że coś jest podobne, albo da się zastąpić gatunkiem.

Rozpisywano listy, rozsyłano próbki, użyto biur wywiadowczych, izb handlowych i w końcu wynajdywano źródło. Raz było ono w Szwecji, raz w Belgii, w Anglii, w Austrii, we Włoszech i t. p. Odkryto mi przytem cały szereg tajemnic handlu i przemysłu. Naucono mnie odczytywać hieroglify marek, zaznajomiono z tajemnicami katalogów. Któżby przypuszczał, że można z niektórych mieć 75 do 80 proc. rabatu.

Pokazano mi fabryki, gdzie wyrabiano wschodnie brzozy, starożytne zbroje, broń, chińskie drobiazgi, ląki, japońskie jedwabie. Widziałem papier zadrukowany, mający imitować stare dzienniki japońskie, używany do opakowania w celu zwiększenia złudzenia autentyczności wyrobów. Widziałem olbrzymie kamienie wypełnione towarami, gdzie setki ludzi zatrudnionych było jego pakowaniem i dobieraniem; in-

ne, gdzie istniały setki warsztatów, gdzie tkano, szyto, klejono, malowano, toczono tysiące przedmiotów na użytek wszystkich krajów i ludzi. Specjalizacja była tu wybitna. Byli fachowcy od Afryki, Indyi, Chin, wysp Oceanu Spokojnego i t. p. Bez przewodnika można by było zgubić w tych labiryntach i w tych odmianach i odcieniach towarów.

Wrzała tu praca wyleźniona, systematyczna, zorganizowana. Było to jedno z kółek w olbrzymim mechanizmie podboju gospodarczego świata; jedno z najmniej może widocznych i błyskotliwych. Uwiali się tu ludzie zgrabni, pochłonięci pracą, wrzęgnięci w jakieś obejmujące wszystkich jarzmo.

W dużych zakładach i fabrykach praca była zmechanizowana do ostateczności. W mniejszych i tam specjalnie, gdzie maszyna mogła grać rolę jedynie pomocniczą, zmechanizowani byli ludzie.

Czynnikami, który uruchamiał i jedne i drugich, był kupiec - pośrednik, kupiec - komisjoner, kupiec - bankier. Oni rzadzili ten środowiskiem. Oni organizowali wywiady, oni wyszukiwali źródła surowców, klientów, odkrywali i poznawali tereny, gusty, potrzeby i upodobania odbiorców, organizowali ekspedycje, przewóz i sprzedaż, dawali pomysły i inicjatywę, uczyli pakować, klasyfikować, cłi, nieraz sprzedawać. Finansowali wytwórców, transport, propagandę i sprzedaż. Było to źródło myśli, energii, właściwy motor akcji.

Potężnym sprzymierzeńcem, czynnikiem bodaj że decydującym o powodzeniu, była doskonale zorganizowana sieć transportowa, przedewszystkiem komunikacji morskiej; ta ostatnia, świetnie wyposażona, docierała wszędzie, opłatując kulę ziemską, jakby nie miała potwornej sieci pajęczej. Jej taryfy, różniczkowane umiejętnie, preferencyjne dla wielu krajów, potężne, wspierały wszelkie zamierzenia i akcje, paraliżując czestokroć konkurencję.

Ale dostosowana do potrzeb, a nawet upodobań produkcja, doskonały aparat handlowy, znajomość rynku, świetna i tania organizacja transportowa nie są w stanie podbić, a jeszcze bardziej utrzymać aktywność danego rynku. Bodać, że decydującym momentem powo-

dzenia każdej zamierzonej akcji handlowej będzie możliwość stosowania kredytu. Musi on być tani, musi on być długi.

Przewysłowiec angażuje swój kapitał w nieruchomościach, maszynach, surowcach i produkcji; transportowiec w środkach komunikacyjnych i ich eksploatacji; kupiec w towarze; komisjoner w organizacji handlowej; oświadczenie nie mają oni możliwości stosowania sami kredytu bez naruszenia sprawności własnego aparatu. Do łańcucha niezbędnych czynników dla akcji zostaje wprzęgnięte nowe ogniwo — bank eksportowy. I znowu, jego możliwości i jego sprawność uwarunkowane są pewnością stosowanego kredytu i ściślnością w dotrzymywaniu terminów. Do tego niezbędna staje się znajomość klienta, czego logiczną koniecznością jest wywiad, który decyduje o skuteczności całego przedsięwzięcia i jest podstawowym warunkiem powodzenia. Ostatnie to ogniwo reprezentowało w Niemczech w pierwszym rzędzie biuro wywiadowcze Schimmelpfena.

Nie było kraju, miasta, stacji kolejowej, portu, gdzieby nie było jego agenta. Dobierani byli przeważnie ostrożnie, prawie wyłącznie z pośród kolonij niemieckich; byli pilnowani i kontrolowani skrupulatnie. Informacje dotyczyły majątku, sumienności, wartości kredytowej, społecznej, czestokroć politycznej, pochodzenia, przeszłości i działalności każdego klienta. Wszędzie było zbierane i segregowane, każda zmiana sygnalizowana natychmiast.

Każdy niemiecki kupiec, agent, wojaczka, wyjeżdżając w podróż, miał możliwość dokładnego orientowania się wśród klientów, nie szedł poomacku i na niepewne zgóry wiedział, na co i na kogo mógł liczyć, wreszcie w potrzebie udawał się do agenta Schimmelpfena. Byli oni pomocni nieraz przy likwidacji zatargów, upadłościach lub w walce z nesumiennymi klientami. To pewne, że związek niemieckiego handlu z niemieckim wywiadem gwarantował prawie zawsze pierwszeństwo niemieckiemu dostawcy przyścaganiu należności przed wszystkimi innymi. Liczono się z nim i obawiano.

Tak zorganizowany aparat czynił z Niemiec ośrodek kupieckiej inicjatywy i energii, która zmierzała do gospodarczego podboju świata.

SPRAWY KOLONJALNE NA ZACHODZIE

Napisał Dr. Jan Rozwadowski, Warszawa

Już obecnie można zasygnalizować pierwsze wyniki włoskich poczynań kolonizacyjnych w Trypolitanii i w Cyrenajce. Włoskie kolonie afrykańskie, które do niedawna jeszcze nie były uważane za tereny kolonizacyjne, dzisiaj na skutek zmiany, jaka zaszła we włoskich koncepcjach populacyjnych i emigracyjnych dążących do wytworzenia właściwej i celowej polityki kolonialnej, aby w ten sposób zachować we własnych koloniach nadmiar ludności kraju — zostają systematycznie przystosowywane do masowego osadnictwa, wykazując duże możliwości w tej dziedzinie. Techniczne przygotowanie kolonii pod osadnictwo zostało rozpoczęte w r. 1932 i konsekwentnie jest kontynuowane. Państwo wydziela corocznie w budżecie sumę zgórą 400 miljo-

nów lirów, za którą w koloniach prowadzone są wielkie roboty publiczne, jak melioracje rolne oraz budowa osiedli i dróg. W kraju powołano do życia cały szereg instytucji mających na celu zainteresowanie społeczeństwa sprawami kolonii i kolonizacji, na czele których stoi Instytut Kolonialny, mający oddziały we wszystkich ośrodkach miejskich, instytucjach, organizacjach, uczelniach i t. d. Przy Ministerstwie Kolonii istnieje Urząd Studiów, Propagandy, będący centralnym punktem propagandy i uświadamiania kolonialnego kraju. Włoskie Towarzystwo Kolonizacyjne opracowało plan wielkiej kolonizacji kolonii, który ma objąć kilkaset tysięcy ludzi w ciągu najbliższych 2-ch dziesięcioleci lat. Na skutek częściowego zastosowywania tego planu ludność

Trypolitanii wzrosła w ostatnim roku o 25.000 głów. Jednym również z etapów tej pracy jest osadzenie w chwili obecnej w Cyrenajce bezrolnych na koszt państwa. Rodzina taka otrzymuje od Komisariatu dla Migracji i Kolonizacji bezpłatny przejazd i przewóz bagażu. Zostaje ona wprowadzona na już urządzoną uprzednio działkę o 25 ha. z gotowym trzyizbowym domkiem. Poza tem otrzymuje taką rodzinę pożyteczną na zakup inwentarza oraz subsydjum od Komisariatu na przetrzymanie się do czasu pierwszych zbiorów. Solata rat za ziemię oraz pożytki inwentarzowe jest rozłożona na lat 30, przyczem pierwsza rata płatna jest po 5 latach od chwili osadzenia się. Równocześnie został zorganizowany zbyt pewnych plodów produkowa-

nych przez kolonistów przez obowiązkowy ich zakup w pierwszym rzędzie przez przedsiębiorstwa i monopole państwowe.

Dzieje się to wszystko w okresie głębokiego kryzysu gospodarczego, kiedy panuje ogólna, z gruntu fałszywa przekonanie, że wszelka inicjatywa gospodarcza jest niemożliwa i musi czekać na powrót t. zw. dobrej koniunktury.

Można przypuszczać, że Włosi w krótkim czasie dokonają w Afryce wielkiego dzieła skolonizowania obszarów kolonialnych i oddania dla ekspansji szerokich mas swej ludności nowych obszarów ziemi, co bezwzględnie dokonałoby przewrotu w dotychczasowej gospodarce kolonialnej, polegającej wyłącznie na wyciąganiu zysków, idących na rachunek spekulacyjnych jednostek i towarzystw bez wkładania kapitału pracy. Włoskie kolonizacyjne prace przygotowawcze mogą być odpowiednią dla tych ludzi, którzy uporczywie obracają się jeszcze w orbicie sporów na temat — czy Afryka nadaje się pod masową kolonizację białych, czy też nie. Wszelkie rozumowania na ten temat są bezprzedmiotowe. Włosi zrozumieją, że nikt nigdy nie potrafi zgóry określić czy dany teren, nawet najgorszy, posiada wartości kolonizacyjne, ponieważ problem ten może być rozwiązany jedynie na podstawie doświadczeń praktycznych, a mianowicie po zaistnieniu na danym terenie dostatecznej ilości gospodarstw i obserwowaniu na przestrzeni pewnego czasu ich rozwoju oraz warunków bytowania i aklimatyzowania się sprowadzanej ludności osadniczej, oczywiście po kompletnym wyłączeniu z działalności osadników wszelkich momentów spekulacyjnych.

★

Prasa niemiecka, w ostatnich dniach wiele miejsca poświęca sprawie osadnictwa rolnego niemieckiego w Australii. Zdaniem poważnych dzienników niemieckich, jak „Deutsche Allgemeine Zeitung”, Australia podziela zmianę polityki imigracyjnej, rezerwując rzekomo w ramach tej nowej polityki miejsce specjalne dla ruchu wychodźczego z Niemiec. Z tej racji dziennikarze niemieccy wzywają swe czynniki urzędowe do rozpatrzenia projektów australijskich. Australia jest częścią świata, zamieszkałą przeważnie przez białych. Dotychczasowy ruch imigracyjny do Australii był kwestią przypadku. Zasadniczo dostęp do Australii dla osób nie brytyjskiego pochodzenia był nie dozwolony. Tem się tłumaczy fakt, że Japonia, która nie wie co zrobić ze swym wielkim nadmiarem ludności nie zaufa dotychczas swym elementem ludzkim tak blisko sąsiadującej Australii. Nie ulega wątpliwości, że gdyby nie potęga brytyjska, Australia byłaby już dawno opanowana przez Państwo Wschodzącego Słońca. Ludność tej części świata, niewiele mniejszej od Europy wynosi 6,75 mil. Gęstość zaś zaludnienia nie wynosi nawet 1 człowieka na 1 km. kw. Obecny premier australijski Lyons wystąpił do rządu angielskiego z wielkim projektem skolonizowania prawie niezaludnionej północnej Australii przez białych przybyszów z Europy. Niemcy z naciskiem podkreślają tę część projektu premiera, która mówi, że kolonista może być tylko człowiek, należący do rasy białej. W ca-

łej północnej Australii, która może pomieścić całe miliony ludzi mieszka zaledwie 25.000 głów, w tem 4.000 białych i około 20.000 tubylców. Rząd przedstawił parlamentowi w Canberra projekt kolonizacji przez dwa australijskie i już zorganizowane towarzystwa kolonizacyjne na wybranych w północnej i wschodniej Australii terenach. Dla innych towarzystw kolonizacyjnych, które mają powstać w przyszłości w miarę rozwoju akcji, będą przydzielane obszary w okolicy Kimberley, w zapleczu portu Wyndham, położonego w zatoce Cambridge. W tym rejonie Wyndham jest jednym z największych miast i liczy paręset mieszkańców. Obszary kolonizowane, w myśl projektu, mają uzyskać daleko idące ulgi gospodarczo-finansowe oraz celne, co ma wpłynąć na rozwój ruchu kolonizacyjnego, oraz przyspieszenie tempa inwestycji publicznych, niezbędnych przy powstawaniu nowych osiedli. Koloniści będą zwolnieni na przeciąg pierwszych 10 lat z podatków gruntowych i dochodowych, ziemie zaś będą oddawane po niskich cenach na długoterminowe spłaty. Ohydwa towarzystwa kolonizacyjne mają postawione za warunek przeprowadzanie kolonizacji jedynie przez białych, przyczem projekt wyraźnie zaznacza, iż nie mogą być czynione przy wyborze kolonistów żadne różnice narodowościowe, ponieważ chodzi o to, aby nie szukać specjalnie kolonistów angielskich, co było dotychczas w zwyczaju przy kolonizacji Australii i nie dało pozytywnych rezultatów dla braku elementu osadniczego w Anglii. Realizacja projektu jest w początkowym sta-

dium przygotowawczym, a całkowite sfinansowanie tej olbrzymiej imprezy będzie wymagało około 110 miliardów złotych. Australia, żyjąca ciągle pod grozą japońskiej żółtej hegemonii, chce się przekształcić w normalnie zaludnioną i zagospodarowaną „białą” część świata.

Niemcy uważają, że mają oni największe szanse do kolonizowania Australii swym elementem ludzkim, ponieważ posiadają w tej dziedzinie największą fachowość i środków technicznych. Nie chodzi nam tutaj o plany niemieckie. Jesteśmy zdania, że nie posiadają oni żadnych zdolności kolonizacyjnych, bo, mając wiele okazji we własnych kolonjach, oraz w Ameryce Południowej, nie potrafili skolonizować większego obszaru, a poza tem wszelkie ich pomysły kolonizacyjne oparte są na motywach imperialistycznych, tak wyraźnie i bez obłonek uwypuklonych w memorjałach Hugenera na ostatniej Gospodarczej Konferencji Londyńskiej. Wreszcie Niemcy należą dzisiaj do krajów wyludniających się i w niedalekiej przyszłości będą same musiały szukać nowych rak roboczych. Jednakże projekt australijski wymaga gruntownych studiów z naszej strony. Musimy sobie uświadomić, że właśnie my odczuwamy w sposób niezwykle ostry konieczność posiadania wolnych terenów pod kolonizację i że my jesteśmy narodem o najwyższym przyroście naturalnym. O ile projekt kolonizacji australijskiej rzeczywiście istnieje i jest aktualny — to w tym wypadku polskiego elementu ludzkiego w Australii nie powinno zabraknąć.

PRZEGŁĄD KOLONIALNY

• Zes. awil Fr. Eyp, Warszawa

ABISYNIA

Koncesja Japońska

Szybkie nłokowanie dużej ilości towarów japońskich na rynkach afrykańskich można by nazwać śmiało zwycięskim pochodem japońskiej ekspansji handlowej. Japońską konkurencję handlową odczuły już wszystkie państwa, eksportujące na rynki afrykańskie. Środki zaradcze, w celu sparaliżowania tej groźnej konkurencji nie przyniosły oczekiwanego skutku.

Po tym pierwszym występie w Afryce, Japończycy rozwijają swą akcję w dalszym ciągu. Związek japońskich eksporterów przeprowadza obecnie badania możliwości rozszerzenia swej działalności także i na Afrykę Północną, gdzie dotychczas towarów japońskich jeszcze nie było.

Ponadto rozpoczęli Japończycy zabiegi o uzyskanie koncesji terenowych w Afryce. Udało im się uzyskać taką koncesję w Abisynii, gdzie otrzymali około 1.500.000 ha terenów odpowiednich pod uprawę bawełny, oraz duże tereny pod uprawę maku na opium.

Koncesja ta przewiduje również imigrację Japończyków do Abisynii na tereny objęte koncesją.

Sądząc według wyników japońskiej kolonizacji w innych krajach, a zwłaszcza w Brazylii, można przypuszczać, że także w Abisynii kolonizacja japońska da dobre wyniki, zwłaszcza, przy zastosowaniu takiej organizacji, jaką mają koloniści japońscy w innych krajach, a która to organizacja może służyć za wzór narodom, kolonizującym nowe tereny.

BRAZYLIA

Imigracja austriacka do S. Cathariny

Były austriacki minister rolnictwa A. Thaler zamierzał ongiś kolonizować Australię Paragway. Sprawa ta nabrała rozgłosu w r. 1931 (patrz „Morze” Nr. 3 r. 1931 str. 29). Min. Thaler przeprowadzał wówczas pertraktacje z Paragwajem, proponując osadzenie tam 30 tysięcy obywateli austriackich, głównie z Tyrolu.

Tymczasem wielkie te zamierzenia skończyły się zwykłą imigracją do Brazylii. W październiku b. w. przybył b. min. Thaler do Rio de Janeiro na czele 66 emigrantów austriackich, celem osiedlenia się na terenie stanu Santa Catharina. Thaler oświadczył witającym go przedstawicielom kolonii austriackiej w Brazylii, że po zbadaniu prawie całej Ameryki Południowej doszedł do przekonania, iż jedynie Brazylia jest odpowiednim krajem dla osadnictwa austriackiego.

Podobno, po przybyciu tej pierwszej partii ma wkrótce osiąść w S. Catharinie 5.000 emigrantów austriackich.

ANGOLA

Światło elektryczne dla Huambo

Huambo jest przeznaczony na przyszłą stolicę Angoli. W związku z tem konieczne jest odpowiednie wyposażenie miasta w kanalizację, wodociągi i elektryczność. Pierwsza część tych projektów została już urzeczywistniona, a mianowicie, został podpisany kontrakt z Benguela Railway Co. na dostarczanie miastu Huambo elektryczności z elektrowni, wybudowanej na wodospadzie rzeki Cuando w odległości 40 km. od miasta.

INDJE HOLENDERSKIE

Kolonizacja Sumatry Jawajczykami
Jawa jest przeludniona. Jawajczycy muszą poszukiwać pracy na innych, o-
kolicznych wyspach, głównie na Suma-
trze, gdzie powstały ogromne plantacje,
zatrudniające po kilkadziesiąt tysięcy
kolorowych robotników, sprowadzanych
nawet z Chin i Japonii.

Sprowadzanie robotników pochłania
wielkie koszty. W czasie obecnego kry-
zysu gospodarczego, gdy ceny pro-
duktów kolonialnych znacznie się obni-
żyły, plantacje nie mogą sobie pozwo-
lić na sprowadzanie robotników ze stron
dalszych.

Wysunięto więc projekt osadzenia,
już sprowadzonych dawniej robotni-
ków, w pobliżu plantacji, aby tworzyli
rezerwy rak do pracy. Po zbadaniu tej
sprawy, zarząd Indyi Holenderskich
przedłożył parlamentowi holenderskie-
mu projekt takiej kolonizacji, żądając
na ten cel narazie 75.000 gld. (t. j. 270
tysięcy zł.). Najpierw będzie przepro-
wadzone osadnictwo próbne, a gdy wy-
niki będą zadowalające, osadzenie Ja-
wajczyków w południowej i wschod-
niej Sumatrze ma być prowadzone na
szeroką skalę.

UGANDA

Umowa rządu z plemieniem Buryoro

Afryka jest podzielona na kolonie i
protektoraty. W protektoratach naczel-
nicy plemion sprawują władzę nad tu-
bylcami na podstawie umów zawar-
tych z zaborcami. Protektorat — to
szereg państweczek murzyńskich z okre-
ślonymi granicami terytorialnymi, rzą-
dzącymi się własnym prawem. W ko-
loniach władza zaborcza takich umów
nie zawiera.

Uganda jest protektoratem. W paź-
dzierniku r. b. zawarto umowę z ple-
mieniem Buryoro, zamieszkującym na
wschód od jeziora Alberta. Zapewnia
ona naczelnikowi plemienia prawo rzą-

dzenia plemieniem i obszarem, który
zamieszkuje i obowiązuje go do koope-
racji z gubernatorem w administracji
protektoratu. Zostały również określo-
ne prawa sukcesji, mianowania i skła-
danie z urzędu naczelnika plemienia,
konstytucja, uprawnienia Rady Tuby-
czej oraz sprawy finansowe. Rząd pro-
tektoratu zastrzegł sobie prawo do te-
renów, lasów, rybołówstwa, polowań i
eksploatacji mineralnej.

Podpisanie umowy miało przebieg
bardzo uroczysty, połączony z rewją
wojskową. Gubernator zapewnił tuby-
ców, że w przyszłości żadna ustawa
nie będzie wydana bez porozumienia
się z nimi, na co naczelnik plemienia
wyraził swą radość, iż dawne granice
jego kraju i swoboda zarządzania nim
zostały uszanowane, oraz złożył uro-
czyste zapewnienie, że flaga brytyjska
nie będzie na jego terytorium nigdy
znieważona ani usunięta.

RÓŻNE

Budżet kolonii francuskich na 1934/35

Francuski budżet państwowy stoi pod
znakiem oszczędności. Także i kwota,
przeznaczona w roku 1934/35 na ko-
lonie, uległa zmniejszeniu o 28 milj. fr.
i wynosić ma tylko 769.970.059 fr.

Zmniejszono nie tylko wydatki, t. zw.
cywilne, t. j. na administrację, subwen-
cje dla przedsiębiorstw i kolonii, dla
misji religijnych i t. p., ale także i wy-
datki na utrzymanie wojsk kolonial-
nych. Te ostatnie, t. j. wydatki na spr-
awy wojskowe mają wynosić 644 milj.
fr., iakożkolwiek nie została zmniejszona
francuska kolonialna siła zbrojna, któ-
rej stan obecny wynosi: 1646 oficerów,
15.167 podoficerów i żołnierzy europej-
skich (w tem także i Legia Cudzoziem-
ska), oraz 39.587 żołnierzy tubyłców —
razem 56.400 ludzi.

Naturalnie każda z kolonii ma ponad-
to swój własny budżet, swe własne wy-
datki i dochody.

Sprawa Liberii w Lidze Narodów

Gdy w r. ub. wybuchły rozruchy w
Liberii (patrz „Morze” Nr. 7 — 8 rok
1932 str. 42) została wysłana do Liberii
specjalna misja Ligi Narodów celem
zbadań przyczyn tych zaburzeń. Mi-
sja doszła do wniosku, że oprócz róż-
nych powodów bezpośrednich, rozruchy
te zostały wywołane przez powody
głębsze, pośrednie, głównie przez trud-
ne położenie finansowe rządu liberyj-
skiego.

Sprawa weszła pod obrady odpowied-
niej komisji Ligi Narodów, która, roz-
patrując raport komisji badawczej, o-
raz prośbę Liberii o pomoc finansową,
wysunęła projekt, przedstawiający się
w ogólnych zarysach następująco:

Liga Narodów udzieli Liberii pomocy
finansowej w formie pożyczki. Ogólny
plan uzdrowienia stosunków w Liberii
przewiduje utworzenie — na czas wy-
konywania planu finansowego — spe-
cjalnej siły zbrojnej, która nie będzie
podlegała władzy prezydenta Liberii,
lecz będzie pod komendą cudzoziemca.
Liga Narodów wydeleguje specjalnych
komisarzy, którzy obejmą rządy nad
trzema prowincjami, z których teryto-
rialnie składa się Liberia, lecz żadnym
z komisarzy nie może być Liberyjczyk,
ani komisarze ci nie mogą podlegać pre-
zydentowi Liberii.

Przeciwko temu projektowi delegaci
liberyjscy wystąpili jednogłośnie, ale nie
znaleźli poparcia w łonie komisji, któ-
ra uznała tylko jedno zastrzeżenie tych
delegatów, a mianowicie, że będzie u-
szanowana niezależność Liberii pod
względem politycznym, ekonomicznym
i intelektualnym.

Ostatecznych postanowień jeszcze nie
powzięto, ale przewodniczący komisji
oświadczył, że projekt komisji, t. j. wa-
runki, stawiane przez komisję są pod-
stawą do dalszego omawiania sprawy.



JAK O BOHATERA WYBUCHŁA WASN MIEDZY HISZPANAMI

Oczy Dony Carlotty, rzekłbyś oczy czarnej pa-
tery o przewrażliwym blasku, zatrzymały się na
fryzie, zdobnym w herby Carvala-ów: lew w gór-
nem polu, niosący w paszczy szablę saraceńską,
obok trzy ptaki wędrowne, bez nóg i dzioba, zna-
czące tyleż wypraw krzyżowych, na dole krzyż
i wieża Nawarry.

Oczy pantery przesnuły się mgłą, za którą płoną-
ło całe piekło. Zamek Castello Nero po upadku Mat-
tiasa d'Albuquerque przeszedł prawem kaduka do
Joasa de Souza, który właśnie tę wspaniałą ucztę
na nim wydawał, sprosivszy sam kwiat arystokra-
cji kastylijskiej i kolonialnej. rodó d'Alvarez, de

Mendonca Fortado, d'Alba, de Cames, nawet de
Bragansa, z którego to rodu był i pretendent do tro-
nu portugalskiego. Restauracja Braganów tętniała
w każdym słowie, rzuconem u stołu, uginającego się
pod złotą zastawą.

Morka nocna poprzez cienki indyjski muślin, któ-
rym arkady były zasnutę, chwiała językami świec
i latarni na długich żelaznych nogach. Wówczas
tryskały ognie z brylantów, wielkich jak jaskółcze
jaje, z karbunkulów. Jak krokodyły oczy, z zieleni
szmaragdów, ślizgały się po staroświeckiej emalii,
gdyż stroje biesiadników gęsto były klejnotami
usiane. Za spinke, przedstawiającą orla — rzholo-

wa, na złotolitym berecie Dony de Carvajal śmiało można było dobra rycerskie w ubogiej Galicji zakupić. Lecz, o dziwo, takąż głowę rybołowa miał stary wódz indyjski, siedzący niezgrabnie naprzeciw księżniczki, na swej szacie z białego lyka wymalowaną. Był to znak jego plemienia, czyli totem. Czerwonoskóry grzebał złotymi widelkami i kończącym nożem po misie, która zgrzytała i dzwiała, ilekroć chciał z niej kęs mięsiwa wyłowić. Zarówno wódz, jak i dama, zdali się w gwarze, brzęku, światłach odosobnieni i zabłąkani. I nie bez racji. Niejeden z dzielnych kawalerów w czarnej zarzutce i z groźnym kordem u pasa, niejeden z dam w rodowych koronkach, musieli zadawać sobie pytanie, czemu szalona księżniczka przyjęła zaproszenie gubernatora. Lecz na to jedna była odpowiedź — nie znała trwogi.

W owym czasie chwała Kastylii stała jak południowy krzyż na niebie wysoko. Znamienisty zwrot nastąpił od chwili odwołania przez Stany Holenderskie pułkownika d'Artichevo. Pod jego nieobecność zazdrosny o sławę Maurizio Nassauski poniósł był klęskę u murów Sao Salvador. Wkrótce po powrocie d'Artichevo, w godności admirała i generała artylerji, co drżeniem przejęło na odważniejsze serca, gruchnęła szczęśna wieść, iż wcale przez księcia nie został uznany, iż jest przez Ollandrów trzymany nieomal w niewoli.

Ale uśmiech Fortuny, którym błyszczały wszystkie twarze, nie przynosił pomyślności rodowi d'Albuquerque. Po ucieczce głowy tego rodu, Mattiasa, dawniejszego wielkorządcy, na Małe Antylle, czemu Dona Carlotta nie poszła za przykładem swego wuja? Czyżby prawdą było, co powiadano o jej konszachtach z wódzami czerwonoskórych? Czyżby prawdą było, że darzyła względami wroga, prostego rycerza Fortuny, d'Artichevo?

U szczytu stołu, jak błyszczący wąż, wił się ciemnolity i posępnooki gospodarz, cały w bufach, altembasach i pasmanterjach, a przy nim piszczała z niewystłowionej uciechy do rzędu dam wyniesiona Dona Peppa Ordinez, żona zwykłego poborcy. Słuchano krotocwilnej opowieści grubego, jak fasa, szlachcica portugalskiego, który, powróciwszy z niewoli, wszetecznych obyczajów wroga był świadom i o nich rozповідаł, co właśnie budziło wybuchy laskotliwej wesołości. Krążyły gęsto puhary, ognistym petercymentem nalane i humory uderzały do głów i bez tej podnieity nadto zapalnych.

Uczta na Castello Nero miała się ku końcowi. Pary krążyły po obszernem patio dokoła basenu w bławej księżycowej polewie, gdzie klaskała, szarpała i mdlała muzyka strunna pod wtór kastanjetów, cymbalków i tamburino.

— Oh, Don Hernandez — zawołała damulka, szarpiąc grubego szlachcica za rękaw — przecież to nie do wiary, aby ludzie, choćby nawet i Ollandry mogli sypiać w szafach! Toć by się podusili...

— Jako żywo! — zamlaskał jęzorem grubas. — Kiedy u nas lato, to u nich zima taka, że węgielny żar w rowek na kamiennej posadzce sypia sobie i jeszcze m'eszkaami rozdmuchują. A że w tych szafach wytrzymać mogą, to dlatego, że sypiają, jak ich matka rodziła...

— Dios mio! — Donę Peppę aż zatchnęło. I w tej krótkiej chwili zdumienia, zgorzienia, cichych chichotów, kiedy wszyscy nadstawili ucha, by dalszy tenor dyskursu pochwycić, ozwał się z poza murów złowrogi głos puszczyka kuruju. Dla b'esiadników było to pustym dźwiękiem. Tylko

spojrzenia wodza. Oko Orla, i Dona Carlotty skrzyżowały się, bowiem ptak ten o tej godzinie nocy nie zwykł krzyżeć. Wojownicy wodza, skądś u fosi, rzucił sygnał alarmu. Nawprost księżniczki na krużganku, b'egnącym dkoła sali, stał ukryty za filarem stary klucznik Pablo, który czasy senora Mattiasa pamiętał. I Pablo poważnie sk'nął głową. Wkrótce też rozległy się ciężkie kroki, szcęk broni, i pod arkadami rozbłysło od zbrojnego ludu. Był to przyboczny regiment gubernatora. De Souza spieszył uspokoić gości. W okolicy, mówił, dostrzeżono bandy Palmares, zbiegłych z plantacyj niewolników, przeto należało zamek ubezpieczyć. A tak mówiąc, patrzył cały czas jadowicie na Donę Carlottę. Nie mrugnęła okiem.

Jak na dany znak z poza krzesła gospodarza wyskoczył błazen, potrząsając dzwoneczkami. Garbaty Lambertino był plagą dworu gubernatora. Bezcześnie docinał nawet swemu panu, to też nikt się nie zdziwił, kiedy, brzdąkając w struny, karzeł załtonował:

Zawždy w pogoni za pełnym trzosem,
Kto kiedy widział go w helmie, w zbroji?
Dmie jak wieloryb, na granda kroji,
Przecż ktoś mu pannę sprzątnął przed nosem.
Kto to taki?

Nie bardzo ważono się śmiać. Sauza jednak, miast dać błaznowi w ucho, dał mu brzęczącego duro. Lambertino, rzekłbyś datkiem tym ośmielony, znów zabrząkał i głośniejsz wyskrzeczwał c'ierp-kim głosem:

Czerwonych kocha, od białych stroni...
Z góry na miłry k'słająt spoziera.
Ludzi nie znosi, rwie się do koni.
Nie męża patrzy, ino... ogiera!

Oczy wszystkich zwróciły się ku Donie de Carvajal. Była to n'eslychana obraza prawa gościnności. Niemniej śmiech, jak wich'er, buchnął od stołu, wzwyż po krużganku, między maurytańskie arkady, udzielił się tancerzom i tancerk'om fandango. Nawet w r'ęku straży trzęsły się berdysze. Gruby Hernandez, trzymając się za żywot, ryczał nakształt bawoła. Dona Peppa wila się w drgawkach. Trabant, rozparłszy się w odrzwiach, p'ał, jak zarzynany kur. Zewsząd wyciągały się szyje ku miejscu, gdzie córka granda siedziała śmiertelnie b'ada, skamieniała.

Nagle zmieniły się twarze. W powietrzu n'óz błysnął. Z krużganku był rzucony i z taką precyzją, że przewiercił dno gitary i utkwil w garbatej piersi karla. Ów siadł i potoczył czarnemi ślepiami, w których złość i zdumienie walczyły o lepsze. Ale z gości nikt się nie zdziwił, boć było to w porządku rzeczy, tylko się z miejsc porwali. Powstał tumult. Gruchnęło o ziem parę świeczników. Straż biegła ująć zbrodniarza.

— Pablo! — wołano. — To Pablo! Tędy!

I wskazywano w'głab korytarza na piętrze.

Korzystając z zamieszania Dona Carlotta i wódz, Oko Orla, znikli.

Wreszcie gospodarz zdołał przywrócić spokój. Szukano Pabla, ale bezskutecznie. Dalszą pogoń pozostawiono straży.

Humory były skwaszone. Uczta długo już nie trwała. B'esiadnicy i tancerze ściągali powoli do swoich apartamentów, mieszczących się w nowym zamku. Tymczasem w najstarszej części zamczy-ska, gdzie biegły korytarze, zgrubsza w wulkanicznej skale wykute, ukazały się dwa cienie: pierwszy w długim płaszczu i szerokoskrzydłym kapeluszu, a za nim Ind'anin. Ślizgali się jak węże między pochodniami, zatkniętymi u murów w żelaznych gwiaz-

dach. Korytarz miał schody, prowadzące w dół do sali rycerskiej.

— Pojmali Pabla? — spytała Dona Carlotta.

Milkiwy Oka Orła zaprzeczył ruchem głowy.

— To jest w sali azteckiej. Musi mieć klucze od podziemi — podjęła. — Nie zbiegł z zamku. Tam czeka na nas.

Wódz położył palec na ustach.

W sali rycerskiej, błyszczącej od blasków księżycy, złotowłosey Don Juan de Maroes, paż gubernatora brzdąkał na wjoli, komponując jedną ze swych sentymentalnych pieśni:

Waska jak grot i długa

Księżycy jasna smuga

Wkradła się między glicynie,

Kwiaty na blankach baszt! —

I w górę jak waż się winie

Na smukłą grapiopinię,

Na niebotyczny maszty!

— Cyt! Słodkie pysio stul! — zaskrzeczał obmierzły głos karla, który, świecąc w białych bandażach, podkrał się do piękniśa i z rak wyrwał mu wjole — Nie budź gości! I pan legł. Dopiero w półtora godzin po północy kazał się rozbudzić. To ci miałem rzec, być o tej porze, strictissime, uważaj durniu, był w alkwie naszej wspaniałości i szaty mu podał podróżne...

— Podróżne! — paż się zdziwił. — Aleś rad. Zaczy to, ruszamy w podróż. A jest piękna. Luna czaruje serce i otwiera storczyki do czułych westchnień...

— I jam rad — przerwał karzeł — że rychło będę pomszczony.

— Słysz, monstrum — ozwał się paż, potrząsając trefionymi włosami — to zbrodnia taka cudna damę obrazić. Choćby ci i pan kazał, przechodzi ludzkie pojęcie, żeby adowite rymy na kastyljską księżniczkę składać...

— Koniec z tą wściekłą suką! — wybuchnął rechotem karzeł. — Jaka księżniczka! Mac jej jest d'Albuquerque, ale babunia zwykła indyjska skwaw. Ona nie jest czystej krwi kastyljskiej!

Gdyby Lambertino w owej chwili mógł jakim cudem zobaczyć w cieniu Carlotty i tak by jej nie poznał. Twarz księżniczki drgała, jakby z niej rozpełzały się węże. Twarz ta, zazwyczaj tak piękna, jak u ciemnego anioła, była do niczego niepodobna, chyba do oblicza gwałtownej śmierci.

— Córką królowej Paruagassu! — krzyknął paż. — To dla ciebie zwykła skwaw! Ty się strzeż. Ani Souza cię nie uchroni od śmierci na męczennym palu. Indjanie za nią w ogień skoczyc gotowi. Dla nich to królowa!

— Co jej pomogę ninie wszystkie czerwone skóry! Jutro... tyle co rzec mogę... gacha jej będziemy mieć tutaj w wieżach.

— Gacha? Co za gach!

— D'Artichevo!

— Breszesz! Primo, señor Poloneso i ona wrog, szczególnie, że wrócił, choć parol dał do Europy odpłynąć. Secundo, zje diabła, kłoby wlaźł mu w drogę.

— Che, che, che — złowrogo rechotał karzeł. — To nie wiesz, durny, co Souza ukartował? Podestał draba generałowi d'Artichevo z listem, n by od Carlotty, w którym prosi go ona o pomoc przeciwko Souzie i spotkanie mu wyznacza w zatoce de Morte Allegro. D'Artichevo w małym krabie mógł tylko wypłynąć, bo Mauricius mu nawy nie da. I, jako żywo, wypłynął. My zaś o wschodzie słońca zagroźmy mu drogę na pełne morze na trópekłado-

wym, szcędzies'cio-cztero-działowym Santiago. Carlotta też stąd się nie wymknie. Nic nie wie, a gdyby nawet wiedziała, cały zamek gęsto strażami obstawion. Kroku nie stąpisz, byś się na dzied nie natknął. Ty masz pana w półtorej godzin po północy zbudzić. Gdyby ci drogę zagroźono, wiedz, że hasło Souza, a odzew — Spania. Ja jeno krzyne się przyłożę, bo mi rana dolega, ale!

Karzeł znikł nagle, jak się był pojawił.

Paż przeżegnał się: — Zgiń siło wieczyste! — Z alteracji zostawił wjole.

Powoli rozpełzły się kroki.

Księżniczka stała jak posąg, a dumny wódz przed nią niemal do ziemi schylony. Wreszcie ozwała się głosem, który utracił metaliczne brzmienie, rwał się i pryskał jak skrzepy krwi:

— Nichaj Oka Orła, wielki wódz czerwonych moich braci, który oglądał chwałę Królowej Paruagassu, nakłoni serce swoje do ust tej, którą nazwano zwykłą skwaw, a która jest Królową Słońca. Zemsta nad Souzą tylko do niej należy. W godzinę po północy Oka Orła i Pablo będą czekali u wejścia do podziemi... Pchnąć gońca na Morte Allegro z wieścią, że była zdrada i żeby wódz białych twarzy, nie mieszkając, odpływał, gdyż o nim może się roznieść...

Otuliła się szczerzej w szerokie poncho i zesłała do rycerskiej sali. Miała na sobie strój hiszpański, lecz stopy jej owinięte były w morkasyny. Suwała się cicho po taflach posadzki, jak duch, tylko czerwony jej uśmiech igrał z śmiertelną bielą księżycy... A w miarę jak księżyc patrzył na nią, bladł coraz bardziej...

Miedzy pierwszą, a drugą po północy, ront, obchodzący narożnik, dostrzegł wysokiego hidalgo¹⁾, który wysunął się z apartamentu gubernatora. Dowódcy straży, obwołał go: — Hasło?

— Souza! — odpowiedział ochrypły głos, pytając z kolei: — Odzew wasz!

Myśląc, że pyta oficer, muszkieter odpowiedział: — Spania!

— Bogać tam, Spanio! — ostro zawołał czarny hidalgo i wraz znikł na zakręcie schodów w wieży.

Koncept obudził śmiechy wśród gemajnow, pokpiwano bowiem z pychy Souzów, jako że byli zbożnymi Żydami.

— Patrzcie, no! — zawołał nagle jeden ze straży, świecąc latarnią po taflach kamiennych. — Hidalgo ten musi być ranny. To są ślady krwi!

Dowódcy rontu schylił się i odkrył krwawy ślad morkasynów.

Skoczyli ku sypialni gubernatora, nim jednak do niej dobiegli, zamek postawił na nogi przeraźliwy krzyk pazia. Don Juana Maroes, który znalazł swe go pana w kałuży krwi. Cała alkowa była zbryzgana krwią...

Zemsta Czerwonego Jeźdźcy Sertaonu ubiegła zemście Souzy.

Arcszewski zaś, wypływając z potrzasku, tyle rozumiał, że Dona Carlotta ocalała go, ale nie chciała widzieć. Nikomu już w tym zamorskim kraju nie był potrzebny. Ani Holendrom, którzy woleli ponosić kleski, niż uznać w nim wodza, ani nawet tej, którą Smetek nazywał Czerwoną Żmiją, a która dwukrotnie okazała im swą łaskę, lecz wołała sama załatwiać swoje porachunki. Obcy kraj, niebo, wody i ziemia!

I niepomahowana tęsknota poczęła go pchać ku rodzinnym brzegom, właśnie jako pomyślny wiatr popycha okręt do portu.

WSPOMNIENIA Z PODROŻY AFRYKAŃSKICH W LATACH 1882—1886

(Ciąg dalszy)

Około południa powróciliśmy z wycieczki do domu. Po drodze spotykaliśmy dziwnie ubranych ludzi, z twarzą umalowaną szarą gliną, z krótkimi drewnianymi piszczalkami w rękę. Przebiegali oni miasto i przy odgłosie owych piszczalek, zwoływali ludność na uroczyste tańce, jakie król miał wyprawić po południu na cześć naszą.

Na śniadanie zaprosiliśmy króla. Stół przygotowany w sali tronowej, jako największej. Tron, dar Francuzów, był to bardzo wysoki fotel, wybity złocistą materją.

Zaprosiliśmy również i następcę tronu, lecz odpowiedział, iż „z taką nierogacizną, jak jego ojciec, obiadować nie może”.

O oznaczonej godzinie przybył król, ubrany w mundur admirałski, w licznym orszaku ministrów, dzieci i dorosłych synów. Kapelusz jednak włożył w odwrotną stronę, t. p. pióropuszem w tył. Widząc to, nasz tłumacz poprawił mu kapelusz na głowie, a zawstydzony król obraził się i zaczął mruzczeć. Wogóle jego mowa podobna była do jakiegoś gniewliwego mruczenia. Może to dla powagi... Jak zwykle, w orszaku znajdowała się jedna żona dyżurna, ubrana — oprócz przepaski z materji, w bogate naszyjniki z dużych bryłek rodzimego złota, na rękach i nogach miała bransolety złote, we włosach złote szpilki i grzebienie z kości słonowej, na palcach szerokie pierścienie.

Rozpoczęły się znów długie mowy, pełne komplementów. Śniadanie było złożone przeważnie z potraw afrykańskich, miejscowych jarzyn, kur, koziny, baraniny i owoców. Król poprosił o sardynki i z początku usiłował jeść je widelcem, później jednak brał bez ceremonji palcami. Podawał od czasu do czasu kawałki ministrom, dzieciom, które stały za krzesłem, i żonie dyżurnej, asystującej u jego boku. Kobiętom w obecności mężczyzny jednak jeść niewolno, to też wszystkie potrawy, jakie żona królewska dostawała z naszego stołu, składała w przyniesioną miseczkę. B. szkopyt rozdawaliśmy dzieciom; ładne to były dzieciaki o regularnych rysach. Najmłodszy syn miał lat dwa — czysty portret ojca.

Po południu, około godziny 4, hałas piekielny na podwórzu królewskim zwrócił naszą uwagę. Była to muzyka miejscowa, przygrywająca do tańców narodowych, które niebawem miały się rozpocząć. Zaproszeni udaliśmy się na miejsce. Olbrzymi dziedziniec pałacu królewskiego przedstawiał się bardzo malowniczo. W jednym rogu stał fotel, okryty dywanami, na którym zasiadł sędziwy król. Po bokach ustawiono krzesła dla nas, dalej cała rodzina królewska, owe 66 żon, przeszło 100 dzieci i ministrowie zasiedli na stopniach domku stojących w kwadrat naokoło podwórza. Reszta zebranych obywateli stała — malowniczo ugrupowana, dookoła murów czworoboku, w swych charakterystycznych białych togach, zarzuconych niedbale na ramiona. Opodal od nas ustawiła się orkiestra. Oprócz drewnianych bębnow, piszczalek, grzechotek, rogów, pomysłowy kapelmistrz wyniósł jeszcze jeden instrument. Oto kazał rozbić kilka berzek, klepki lykiem powiązać i do tak zaimprowizowanych narzędzi zasadził po dwu silnych chłopów, którzy z całej siły uderzali w klep-

ki. Gdyby kto siłił się na wynalezienie więcej denerwującego hałasu, nie potrafiłby nic gorszego wymyśleć. Żadnego taktu, nie, chociażby dzikiego, lecz podobnego do dźwięku, jeden drugiego starał się zagłuszyć, oto i wszystko. Myślałem, że mi głowę rozsądzi ta muzyka.

Gdyśmy zajęli miejsca, król uderzeniem w ródżaj błaznanego rogu dał znak rozpoczęcia uroczystości. Wystąpili kapłani, poubierani na głowach w skóry lamparcie i jaszczurcze, w rekach trzymali bożki, jakieś niezgrabne figurki z gliny i drzewa. Przedtem jeszcze jeden z kapłanów przebiegał cały obwód dziedzińca, przecinając powietrze długim nożem dla odpędzenia złych duchów. Rozpoczęła się procesja ze śpiewami i tańcami dookoła. Co chwila król uderzeniem w róg dawał znak zmiany programu. W oddzielnym budynku leżała cała gromada bożków; były to jaszczurki zasuszone, muszle, różne figurki i t. p. Kolejno obniesiono to wszystko w procesji, przy głośnych okrzykach. Pomiędzy fetyszami kreślił się błazen nadworny, robiąc poza plecami tańczących różne figle i psoty, to zachodził im drogę, krzywiąc się, to sypał popiół pod nogi tańczących. W końcu ku ogólnej ucieście widzów, schwytano błazna, rozbiło mu na plecach kilka jaj i obsypano popiołem, który przyniósł.

Po ukończeniu ceremonji z fetyszami, rozpoczęły się tańce kobiet pojedyncze, parami, po kilka, lub z mężczyznami. Najwięcej tańczyła owa żona dyżurna, przyczem odznaczała się zreżnością i zwinnością ruchów. Był to taniec bardzo monotony, polegający na ciągłym dreptaniu, przechylaniu postaci w różne pozy, klaskaniu w ręce i t. p. Należał przedstawić się jeszcze taniec parami, kobiety z mężczyzną. Ta ostatnia, zwykle młoda i przystojna, uwijała się naokoło tancerza, wabiła go ku sobie, a w chwili, gdy biegł ją pochwycić, wyslizgiwała się zreżnie i znów, tańcząc, krążyła przy odpowiedniej mimice. Kolejno najmłodsze i najładniejsze popisowały się plasem. Często wszystkie razem tworzyły różne figury, np. rozwijały długi szereg w formie węża i przy powolnych, jakby omdlewających ruchach ciała, przechodząc procesjonalnie około nas, klaniały się kolejno, to znów szal prawdziwy je ogarnął i rozpoczynały gorączkowy, namiętny taniec. Niektóre, wśród tańca szybko podbiegały do króla, podawały mu rękę, następnie nam i znów tańczyły się z królem. — Poklask nasz był dla nich największą nagrodą i wzbudzał zazdrość w mniej szczęśliwych. Błazen królewski uwijał się pomiędzy tancerkami, naśladując ich ruchy co rzeczwiście śmiesznie wyglądało. Każda tancerka była wystrojona w bransolety, naszyjniki i szpilki złote, oraz przepasana jaskrawą materją, niesięgającą kolan. Niektóre miały ciało natarte jasno-szarą gliną i wyglądały jakby upudrowane.

Nareszcie około 6-ej wieczorem zachodzące słońce przerwało uroczystości. Nastąpiła jeszcze ceremonia wręczenia podarków, przeznaczonych dla nas przez króla. Przyniesiono na plac zwiazanego wołu, kilka kóz, baranów, kur oraz jarzyn, jak plantany i banany. Następnie król doręczył każ-



Typy Murzynów ze Złotego Wybrzeża. 1. Kapłan murzyński z czarodziejską laską. 2. Dziewczeta murzyńskie. 3. Murzynka w sukni z materiału europejskiego.

demu z nas po dużym ciężkim złotym pierścieniu, prosząc o przyjęcie go na pamiątkę pobytu w Krindzabo. Tłumaczył się, iż krótkość czasu nie pozwoliła jego nadwornym złotnikom wykonać ładniejszych, choć i te, które dostaliśmy, były jak na Murzynów, gustownie odrobione.

Pożegnaliśmy się z królem i jego dworem, dziękując za gościnność i przyrzekając na ogólne prośby jeszcze tu kiedy powrócić.

Znużone tancerki dostały prezenty, składające się z paru skrzyń wódki i materji. Wieczorem jeszcze byliśmy z pożegnalną wizytą u następcy tronu. Książę ucieszył się bardzo z naszych odwiedzin, zapraszał koniecznie, aby pozostać dzień jeden, przyrzekając wyprawić uroczystość o wiele wspanialszą, niż jego stary ojciec i dodał, iż jakkolwiek nie mógł sobie ubliżyć, aby iść na przyjęcie królewskie samemu, to jednak wysłał szpiegów i ci mu donieśli, jak byliśmy podejmowani. Oświadczył też, że jego złotnicy wykończają dla nas daleko większe i ładniejsze pierścienie. Nie mogliśmy jednak przyjąć tych uprzejmych zaproszeń, gdyż febra na dobre zaczęła hulać pomiędzy nami.

Przenocowawszy, ze wschodem słońca wypłynęliśmy z powrotem do faktorii, a następnego dnia, t. j. 28 marca, podnieśliśmy kotwicę, dążąc na południe ku Fernando-Poo.



Złote Wybrzeże. Rodzina bogatego Murzyna.

FERNANDO-POO.

Opuściwszy gościnne brzegi Assini, popłynęliśmy na naszej „Lucji - Małgorzacie“ ku Złotemu Brzegowi, do kolonii angielskiej Elminy, skąd mieliśmy zamiar udać się do Kumassi, stolicy aszantyjskiego króla Mensy, odległej o 8 dni drogi od brzegu morskiego. Wszystkie jednak plany uległy niespodziewanej zmianie, po przybyciu bowiem do gminy, dowiedzieliśmy się, iż ów możny król Mensa, potężny władca rozległego państwa Aszantów, siejący postrach imieniem swym na całym brzegu, ów despota barbarzyński, na którego skłanianie, dla uczczenia urodzin lub świąt, spadało corocznie kilka tysięcy głów — który w ten sposób przyjmował Europejczyków, iż na ich cześć i dla okazania gościnności wyprawiał krwawe rzezie — przestał być królem aszantyjskim. Przebrała się miara jego zbrodni i cierpliwości niewolniczych poddanych; rewolucja, jaka ogarnęła kraj cały, zniweczyła potęgę nowożytnego Nerona. Tułał się on obecnie po lasach, obawiając się pokazać wśród poddanych. Komunikacje zostały przerwane, zbrojne oddziały przebiegały kraj, zwiedzenie więc Aszanti było niemożliwe.

Nie tracąc czasu, popłynęliśmy dalej i dnia 16-go kwietnia zarzuciliśmy kotwicę w Fernando-Poo, w uroczej zatoce Santa - Izabella. Mało jest w Afryce miejsc tak cudownie pięknych, jak owa zatoka. Długi wał czerwonej, skalistej formacji rzucała przyroda w morze, jako naturalne szerokie molo, które, tworząc olbrzymie półkole, wysuwa się daleko w fale oceanu. Wał to wysoki, stromy, pokryty wspaniałą roślinnością zwrotnikową, która, strojąc szczyt wału, rzuca swe zwoje jasnozielonych ljanów aż do powierzchni zawsze spokojnej, zwierciadlanej toni zatoki. Cała linja brzegową przeryniają liczne zatoki, tło zaś obrazu zamykają łańcuchy gór, podnoszące się tuż od brzegów i uwieńczone 10.000 stóp wysokim, sięgającym w chmury wierzchołkiem, zwanym „Clarens-pik“.

C. d. n.

I. SPRAWY MORSKIE

a) o g ó l n e

- Kwaśniewski Stanisław, gen. bryg. —
Przez Polskę do morza! — Nr. 8—9.
Niedźwiałowski M. — Sejmik żeglarski.
Yacht i Kajak. — Nr. 3.
Obóz nadmorski L. M. i K. w Jastarni. —
Nr. 10.
Po spływie. — Nr. 8—9.
Powszechne obozy nadmorskie L. M. i
K. — Nr. 8—9.
Warchałowski Kazimierz. — Do Gdyni,
nad morze! Wrażenia z wycieczki
popularnej, urządzanej przez Oddział
Związku Pionierów Kółek Jaskowych L.
M. i K. — Nr. 10.
Wartości wychowawcze sportów wod-
nych. Wywiad z dyrektorem P.U.W.
F. i P.W., ppłk. dypl. W. Kilińskim. —
Nr. 7.
Węgrzecki M. — Kajak i namiot (Yacht
i Kajak). — Nr. 6.
Węgrzecki M. — Wystawa kajakowa,
turystyki wodnej i wioślarska.
(Yacht i Kajak). — Nr. 5.
Z Klubu Morskiego w Gdańsku. — Nr. 5.

II. ŻEGLUGA ŚRÓDLADOWA

- Konopka** Alfred, inż. — Znaczenie dróg komunikacyjnych łączących Polskę ze światem, ze szczególnem uwzględnieniem dróg wodnych. — Nr. 5, 6.
- Kwaśniewski** St., gen. — Dł. miłośników Wsły. — Nr. 2.
- Rybczyński** M., inż. — Kryzys gospodarczy a żegluga Śródlądowa, Nr. 1.
- Rybczyński** Mieczysław, prof. inż. — Stulecie kanału Augustowskiego. — Nr. 10.
- Świeściński** J. W., inż. — Port handlowy w Warszawie. — Nr. 11.
- Tillinger** T., inż. — Gdynia i polska żegluga Śródlądowa. — Nr. 2, 3 i 4.
- Tillinger** Tadeusz, inż. — Jak budowano kanał Augustowski. — Nr. 10.

III. GDAŃSK, POMORZE I DOSTĘP DO MORZA

- Borowik Józef, dr. — Masto o siedn'u
bramach. Nr. 7.
Debski Jan. — Zagraniczna polityka
Trzeciej Rzeczy. — Nr. 10.
E. (hrenberg) T. (adeusz). — Gruntów-
ny wykład korytarzowego obłędu. —
Nr. 4.
Gembarszewski Młysz — Polskie boje na
połskiem Pomorzu. — Nr. 8—9.
Gdańsk w niebezpieczeństwie. — Nr. 6.
Kruszyński-Pom'an Tadeusz, prof. dr. ks.
Dzieje polskiej kultury na Pomorzu.
Nr. 7, 8—9, 10.
Ł. (ypł) F. (ranciszek). — Kolej Górny
Śląsk — Gdynia otwarta! — Nr. 4.
Merson R man. — „Polska atakuje”. —
Nr. 6.
Papée Kazim'ierz, dr. — Gdańsk jest por-
tem polskim. — Nr. 3.
Poraj Stanisław. — Polskie Pomorze. —
Nr. 5.
Przybyszewski Stanisław. — O Gdańsk,
Pomorze i Śląsk. — Nr. 7.
R. F. — Jeszcze o Gdańsku. Nr. 2.
Redakcja. — Stanisław Przybyszewski o
Gdańsku, Pomorzu i Śląsku — Nr. 7.
Tg—Miasto wielkiej przyszłości—Nr. 12.
Tw'erdza myśli polskiej — Instytut Bal-
tyk (Wywiad u Prezesa Zarządu In-
stytutu, p. starosty krajowego Win-
centego Łackiego). — Nr. 8—9.
Ucieczka Stanisława Leszczyńskiego z
Gdańska. — Nr. 7.
Umowy polsko-gdańskie. — Nr. 10.
Zalewski Stanisław. — Do Gdańska! —
Nr. 7.

IV. HANDEL ZAGRANICZNY

- Pankiewicz Michał. — O drogę ekspansji zamorskiej. — Nr. 1.
R. — Poza Europą! — Nr. 8-9.
Rosiński W., dr. — Przez własne porty, na własnych statkach w szeroki świat. — Nr. 2.
Warchałowski Kazimierz. — Jak Niemcy gospodarzo-podbiłali świat. Nr. 12.
Wojnar Jan. — Marynizacja obrotów handlowych z Ameryką Łacińską. — Nr. 11.

V. ZAGADNIENIE KOLONIALNE a) problem kolonialny i kolonizacyjny

- Ehrenberg Tadeusz. — Włoski program kolonialnej rewizji. — Nr. 10.
Kolonialne Demonstracje Niemców w Afryce Południowej. — Nr. 8-9.
L. F. — Mandaty kolonialne. — Nr. 5.
Merkowski Wł. — Królewski Instytut Kolonialny w Amsterdamie. — Nr. 11.
Pawłowski Stanisław, prof. — O kolonie dla Polski. — Nr. 7.
Plutyński A. — Prawa Polski do kolonii. — Nr. 6.
Rosiński W., dr. — Czy Polsce potrzebne są kolonie? — Nr. 4.
Rozwadowski Jan, dr. — Sorawy kolonialne na Zachodzie. — Nr. 11, 12.
Sukennicki Hubert. — Międzynarodowe mandaty kolonialne. — Nr. 1.
Sukennicki Hubert. — Pakt czterech a rewizja mandatów kolonialnych. — Nr. 8-9.
Sukennicki Hubert. — Skutki wystąpienia Niemiec z Ligi Narodów. — Nr. 12.

b) kolonie i kraje zamorskie

- Biskupska Maria. — Osadnictwo francuskie w Kanadzie. — Nr. 4.
Hordliczka J. K. — Na dalekiej północy Kanady. — Nr. 1.
Janikowski Leopold. — Wspomnienia z podróży afrykańskich w latach 1892-1896. — Nr. 15, 8-9, 11, 12.
Mucha Fr. M. — Herwa-matie. — Nr. 3.
Mucha F. M. — Kukurydza. — Nr. 5.
Przegląd Kolonialny. — Nr. Nr. 1-6, 8-9-12.
Rewolucja. — Po zeszłorocznej rewolucji w Brazylii. — Nr. 1.
Warchałowski K. — Mój udział w rewolucji. — Nr. 6.
Zaburzenia w Togo. — Nr. 5.
Zieliński Stanisław. — Przyczyna kolonizacyjnej powstania z 1830-31 r. w Stanach Zjednoczonych. — Nr. 5.
Zieliński Stanisław. — Nowa Polska niepodległa na Nowej Gwinei. Projekt Piotra Aleksandra Wereszczyńskiego z 1971 roku. — Nr. 2.

Zieliński Stanisław. — Projekt Wereszczyńskiego założenia kolonii polskiej w Oceanii. — Nr. 3, 4.

c) wychodźstwo polskie

- Kronka Kolonialna. — Nr. Nr. 1, 2.
— Księżniczka Stepów. — Nr. 8-9.
Lepecki Bohdan Teofil. — Ponta Grossa — Księżniczka Stepów. Z podróży z p. marszałkiem Rączkiewiczem do Ameryki Połudn. — Nr. 8-9.
Lepecki Bohdan Teofil. — Koloniści polscy w Brazylii. — Nr. 11.
Pankiewicz Michał. — Drogi i metody kolonizacji zamorskiej. — Nr. 11.
Rosiński W., dr. — Polonia amerykańska a morze. — Nr. 8-9.
Wójcik Władysław. — Trzeci zlot junaków w Kurytybie. — Nr. 6.
Zelenewski Kazimierz. — Zdobywcze i troski Polonii Zagranicznej. — Nr. 6.

VI. PODRÓŻNICTWO I PODRÓŻE MORSKIE

- Gustowski L. — Po słońce Afryki! — Nr. 6.
Hordliczka Jan Karol. — Z Gdyni do Anglii. — Nr. 4.
Kosko St. — Na Bł. Wschód. — Nr. 5.
Kosko St. — Burgas — Gdynia. — Nr. 6.
Lepecki Mieczysław B., kpt. — Marszałek Piłsudski na morzu. — Nr. 7.
Szlakiem „Lwowa”. — Nr. 11.
Witkowski Jan B. — Jacht „Dal” z Gdyni na Bermudy. — Nr. 12.
W góry Ameryki Południowej. — Nr. 12.
Wokół Włóknej Brytanii. — Nr. 10.
Zwycięstwo polskiej szczytów nad Atlantykami. — Nr. 6.

VII. BELETYSTYKA

- Kaczkowski Czesław Jerzy. — Dreadnought. (Wiersz) — Nr. 7.
Makarczyk Janusz. — Sad na „City of San Diego”. — Nr. 12.
Nemo. — Do młodych. (Wiersz) Nr. 8-9.
Rogowicz Wacław. — Igrzyska religijne fanatyków perskich. Z rzeczy widzianych. — Nr. 5.
Rychliński Jerzy Bohdan. — Przygody Krzysztofa Arciszewskiego. Nr. Nr. 1, 2, 3, 4, 6, 10, 12.

VIII. SPRAWY LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

- Dział oficjalny L. M. i K. — Nr. Nr. 1-6, 8-9-12.
Rosiński W., dr. — W obliczu Walnego Zjazdu Delegatów. — Nr. 6.
Skarżyński Stanisław, kpt. — Piękny apel polskiego zwycięcy Atlantyka. — Nr. 7.

IX. NEKROLOGI

- S. p. Mieczysław Górski. — Nr. 5.
S. p. Jerzy Leygues. — Nr. 10.
S. p. Mieczysław Pogorzelski. — Nr. 6.
S. p. wiceadmirał Porębski Kazimierz. — Nr. 2.
S. p. Mieczysław Porębski. — Nr. 10.
S. p. Ryszard Rosiński. — Nr. 1.
S. p. Narcyz Ropniewski. — Nr. 2.
S. p. Oskar Sobaniński. — Nr. 11.
S. p. mł. Tadeusz Suchorski. — Nr. 2.
Zgon zasłużonego wydawcy polskiego w Ameryce (Franciszek Ruszkiewicz). — Nr. 3.

X. BIBLIOGRAFIE

- Zieliński Stanisław. — Polskie pismenictwo morskie. — Nr. 7.

XI. VARIA

Recenzje

- E. (Hercberg) T. (Tadeusz). — Z Marszałkiem Piłsudskim w Egipcie. (Mieczysław Lepecki: Podróż do Egiptu. Wrażenia z podróży odbytej w roku 1932 z Marszałkiem Piłsudskim). — Nr. 6.
Mr. Henryk Gasiorowski. — „Przewodnik po Beskidach Wschodnich”. Nr. 4.
Jaczewski T. — „Corix dae collected during the Winter Voyage, 1931-1932 of the Polish Training Ship „Dar Pomorza”. — Nr. 6.
Knauf St. Anten H. — „Statki polskie”. — Nr. 1.
Knauf St. Janusz Strykowski. — „Polacy w Stanach Zjednoczonych”. — Nr. 1.
Knauf St. Józef Borowik. — „Pieć lat pracy Instytutu Baltyckiego”. — Nr. 1.
Lyp Fr. — Powieść z życia w K. go belgijskim. (Jerzy Maricz „Bractwo Białego Lamparta”). — Nr. 8-9.
Ocłszyński Tadeusz. — Słowo, za którym stoją: myśl i czyn. (Eng. Kwiatkowski „Dysproporcje”). — Nr. 6.
Polacy w Danii. — Nr. 8-9.
Polish Pomerania (Pomorze). Nr. 8-9.
Port w Gdyni. — Nr. 8-9.
Rogowicz W. — Nowa książka żeglarza samantka. (Alain Gerbanit „Sam przez Atlantyk”). — Nr. 1.
Julian Rummel „Morskie zagadnienia Polski”. — Nr. 11.
Tablice nawigacyjne. — Nr. 11.
Jan Wojnar „Polsko-brazylijskie stosunki handlowe”. — Nr. 4.
Voss J. C. — „Łódź a żaglową przez ocean”. — Nr. 8-9.
Zieliński Stanisław. Gładzi Władysław. „O Polsce na morzu”. — Nr. 2.
Zieliński Stanisław. Plutyński Antoni. „Bezdzienne Niemcy a Polska”. — Nr. 8-9.
10-lecie „Iskier”. — Nr. 11.

**Zapisujcie się
do Ligi Morskiej
i Kolonialnej**

WIOSNARSKE WYŚCIGOWE POLWYŚCIGOWE I TURYSTYCZNE
ZAGŁÓWKI, SLIZGACZE, MOTORÓWKI, KAJAKI I T. P. ORAZ
WSZELKIE PRZYBORY DO TYCHŻE DOSTARCZA
ŁÓDZIE WŁADYSŁAW URBANIAK-POZNAN
DEKORACJA 3556
KATALOGI WYŚCIGÓW NA ŻYCZENIE

MAPA

Polskich Dróg Wodnych z tablicami i tekstem
objaśniającym w
skali 1:1.000.000

Opracował

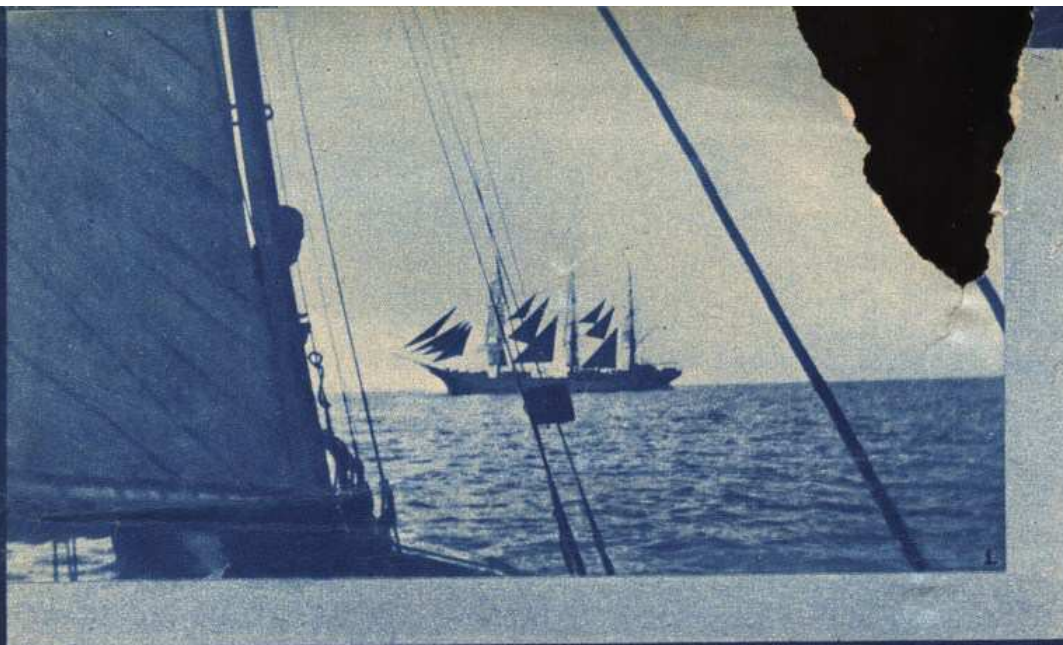
Inż. Tadeusz TILLINGER

cena 10 złotych

Wydawnictwo b. Dyr. Dr. Wodn. w Warszawie
do nabyci:

Skład Główny w księgarniach:

S. A. Książnica-Atlas Warszawa, Nowy
Świat Nr. 59, Lwów, Czarnieckiego Nr. 12



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG
MAGEMAR

JACHTEM „DAL” Z GDYNI NA BERMUDY

(DO ARTYKUŁU WEWNĄTRZ
NUMERU)

ANTYKWARIAT MORSKI
„SEDINA”
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214



1) Spotkanie na Bałtyku z „Darem Pomorza”. 6.VI. 1933.

2) Na Atlantyku z szybkością dziesięciu węzłów.

3) Morze Północne. Pierwsza próba samosterowności. 12.VI. 1933.

4) „Dobry wiaterek” w zatoce Biskajskiej. 18.VII. 1933.



ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214

KUR

Kurytyba. Wystawa w r. 1903, na 50-lecie założenia miasta. Pawilon polski, zaprojektowany i wybudowany przez Kazimierza Warchałowskiego.

Pomnik „Siewcy” w Kurytybie, dłuta artysty rzeźbiarza Żaka, wystawiony na placu powystawowym z inicjatywy Kazimierza Głuchowskiego w 50-lecie przybycia do Parady pierwszych kolonistów polskich.

