

CENA 1.20

# MORZE

ORGAN • LIGI • MI • RZ • Z • DODATKIEM

NUMER • POŁUDNIOWO • AMERYKANSKI •

// PIONIER • KOLOONIALNY // W • TEKSCIE



BARTODZIEJSKI

1928 SIERPIEŃ • ZESZYT •



**„MARYSIA”** maszyna do prania  
systemu **T. PODOSKIEGO**  
najlepsza przyjaciółka w gospodarstwie domowym.



TOW. PRZEM. HANDL.

**„Maszyny do prania syst. T. Podoskiego”**

Sp. z ogr. odpow.

WARSZAWA, Ś-TO KRZYSKA 9, TEL. 311-86



# MORZE

## ORGAN LIGI MORSKIEJ RZECZNEJ

Nr. 8.

Warszawa, sierpień 1928 r.

Rok V

TREŚĆ NUMERU: 1. Na zachód — *A. Uzłębło*; 2. Polska a Argentyna — *Władysław Mazurkiewicz*, Posel Rzeczypospolitej Polskiej w Buenos Aires; 3. Chargeurs Reunis — *J. Bréule*; 4. Roald Amundsen — *A. Uzłębło*; 5. Conrad po polsku — *Ant. Ares*; 6. Przysposobienie morakie — *K. Dunin-Markiewicz*; 7. „Miecz Polaki” — *K. G.*; 8. Głosy obcych o Gdyni — *S.K.*; 9. Wydawnictwa morskie — *K.*; 10. Wisła ku Bałtykowi — *Tadeusz Maliszewski*; 11. O potrzebie marynarki wojennej — *Juljan Ginsbert*; 12. Polska placówka nad Adriatykiem; 13. Z pamiętnika angielskiego emigranta — z ang. tłum. *T. Stecki*; 14. Ostatnia butelka Dubonnet — *Tadeusz Meissner*; 15. Ostatnia podróż morską — *Augusto D'Halmar*; oraz bogata kronika i dział oficjalny Ligi M. i R. — PIONIER KOLONJALNY; 16. Z wiarą naprzód — *Kazimierz Gluchowski*; 17. Sprawa Banku Emigracyjnego w Polsce — *J. R.*; 18. O propagandę sztuki polskiej w Brazylii — *Wł. Wójcik*; 19. Z dorzecza Iwahy — *M. Sekula*; 20. Bo my, panie, twarde są... — *K. Gluchowski*; 21. Przegląd kolonialny — *Dr. Jan Rozwadowski*; 22. Kronika związku.

23 ILUSTRACJE I RYSUNKI W TEKŚCIE.



W dniu 1 lipca r. b. Gdynia poraz pierwszy miała zaszczyt gościć u siebie Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, który przybył z Warszawy na uroczystość poświęcenia 3 nowych statków pasażerskich „Żegluga Polskiej”. Ilustracja nasza przedstawia moment z wizytacji przez Marszałka portu wojennego i przeglądu naszych okrętów wojennych. Obok Marszałka z prawej strony idzie Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej Komandor Swirski, z lewej zaś Dowódca Floty Komandor Unrug.



Nieomal wszyscy ekonomiści nasi wyznają zasadę, że Polska winna być dostarczycielką surowców dla zachodu — dostawcą fabryk — dla wschodu. W tej całości brak jednak miejsca dla emigrantów i dlatego ona nie jest całością. Nie spieramy się, że tak dotąd było, nie negujemy faktu, że jeszcze przez pewien czas tak być musi, ale z całą stanowczością twierdzimy, że jak długo nie uzgodnimy wędrówki emigranta z towarem, tak długo nasza polityka gospodarcza będzie szwankowała, i nie stanie się w całym tego słowa znaczeniu państwowo czynna, państwowo zdobywczą. Nie poruszaliśmy dotąd tego tematu — zdawał się on nam zbyt odległy, zbyt teoretyczną wartością jedynie posiadający. A jednak zawrotny pęd, w jakim idziemy naprzód, sam go nam niejako narzucił, wysunął go na pierwszy plan w dziedzinie naszych zagadnień morskich. Fakty już dokonane domagają się oświetlenia ich ze stanowiska teoretycznego. Faktem tego rodzaju jest założenie stałej linii Gdynia — Buenos Aires, stałego połączenia pomiędzy naszym własnym portem, a Ameryką Południową, największym jednolitem skupiskiem emigracji polskiej, skupiskiem, które zdobyło się na odporność, zdobyło się — więcej

jeszcze — na prężność, o czym niejednokrotnie już pisaliśmy na łamach naszego pisma.

Nasze stosunki handlowe z Brazylią i sąsiadującą z nią Argentyną, jak dotąd, nie były zbyt ożywione. Wywoziliśmy tam pewną, stale zresztą wzrastającą ilość cementu, nieco innych towarów, ostatnio nawet węgiel. Powracały do nas natomiast ładunki kawy, kakao, skór surowych. Z tem wszystkim handel ten był tak nikły, że Główny Urząd Statystyczny umieszczał Brazylię w rubryce „innych krajów”, których się nie wyszczególniało. Dopiero szczegółowy „Miesięcznik Statystyczny” daje nam jakieś takie pojęcie o jej udziale w naszym życiu gospodarczym. A przecież możliwości są zgoła inne. Właśnie na tym terenie do zdobycia jest absolutnie wszystko. Fakt, że mógł tam przepłynąć transport naszego węgla i mógł znaleźć nabywców jest niezmiernie wiele mówiący. Stwierdza on niezbicie, że odległość, jaka nas dzieli bynajmniej nie stawia nieprzebytej przegrody pomiędzy Polską, a Ameryką Południową, że morze, ocean tę odległość niweluje zupełnie.

Stajemy tam do konkurencji z krajami, które produkują od nas znacznie drożej, a więc bodaj czy na dłuższy dystans potrafią wy-

trzymać naszą konkurencję. Stajemy do współzawodnictwa na terenie państwa, z którym nie mamy żadnych sprzeczności, z którym natomiast współdziałanie dla obu stron zapewnia wielkie moralne i materialne korzyści. I tu leży nasza siła. I teraz dopiero zrozumimy całą, poprostu niesłychaną, doniosłość połączenia Polski z Brazylią zapomocą stałej linii komunikacyjnej okrętowej, jaka powstała dzięki świeżo zawartej umowie pomiędzy rządem polskim a „Chargeurs Reunis”, które zdecydowało się za stosunkowo drobne gwarancje (zapewnienie 4.000 emigrantów rocznie) postawić na tę drogę dwa okręty oceaniczne, jednocześnie przebudowując je i dając pasażerom emigrantom istotnie zupełnie dogodne warunki podróży.

Jeżeli kto pilnie bada ogłaszany dość często komunikat „Żegluga Polskiej” o ruchu jej statków, to zapewne spostrzeże, że małe to w proporcji do żeglugi towarzystwo odgrywa bardzo często, a powiedzmy sobie i stale, rolę światowego popularyzatora naszego własnego portu. Ono to rozpoczęło import różnych ładunków do Gdyni. Ono to nauczyło kapitanów i armatorów, że zawijanie do Gdyni bynajmniej nie jest utrudnione, ani niebezpieczne — ono uczyniło z Gdyni port, mający dla nas nie tylko znaczenie, jako punkt wyjścia, ale jako miejsce wyładunku przeznaczonych dla Polski transportów. Oczywiście „Żegluga Polska” mogła to uczynić tylko na terenie, do którego docierała. Linja „Chargeurs Reunis” z natury rzeczy staje się tego rodzaju propagatorem na oceanie, w stosunkach nie tylko z Europą, ale i z Ameryką.

Rzecz jasna, że stoimy dopiero u początku pracy. Narazie linja, o której mowa, jest cudzoziemska. My mamy prawo jedynie mieć dość licznych zresztą przedstawicieli w jej zarządzie, mamy też prawo obsadzić część stanowisk na jej okrętach. Dopiero po trzech latach dostajemy prawo zgłoszenia częściowego, lub całkowitego jej skupu. Nie ulega wątpliwości, że ten punkt umowy jest dla nas korzystny. Zakładając własną linję — bylibyśmy skazani sami na zdobywanie niezbędnego do prowadzenia jej doświadczenia. Gdybyśmy weszli od razu w spółkę z kapitałem obcym — bylibyśmy narażeni na niebezpieczeństwo, zawsze możliwe w tego

## Z POBYTU MARSZAŁKA PIŁSUDSKIEGO W GDYNI.

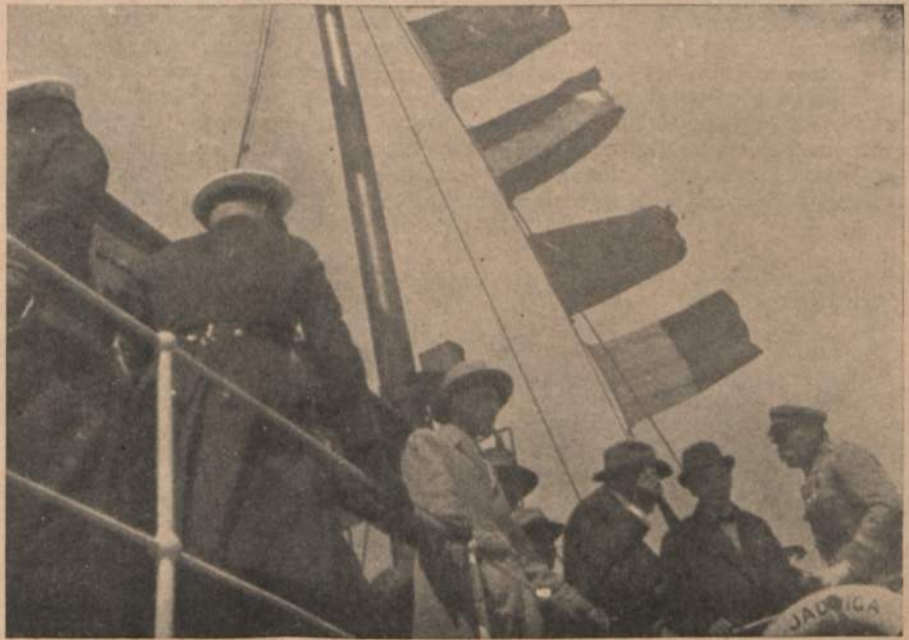


Marszałek Piłsudski w otoczeniu Ministrów: Kwiatkowskiego, Miedzińskiego i Staniewicza, oraz Komisarza Rządu na m. stoł. Warszawę Jaroszewicza podczas uroczystości poświęcenia nowych statków pasażerskich: „Wanda”, „Jadwiga” i „Hanka”. Na przedzie siedzą mateczki chrzestne tych statków.



rodzaju wypadkach, że, pokrywając wszystkie straty z niej płynące, oddawać byśmy musieli drugiej stronie wszystkie korzyści. Forma przyjęta jest właśnie najbardziej odpowiednia, gdyż stajemy w roli uczniów, którzy przez trzy lata przyglądać się będą, jak pracować należy... a jak nie należy. Umowa nasza z kontrahentem jest jasna. A dobre rachunki wszak robią dobrych przyjaciół. To też jesteśmy zupełnie przekonani, że nowa linja przyniesie ogromne korzyści Rzeczypospolitej.

Rząd zrobił swoje. Rząd stworzył dla naszego handlu, naszego przemysłu drogę nową. Droga ta jest lepsza od innych. U końca tej drogi jest stacja polska, jest zwarta masa Polaków, jest społeczeństwo polskie ukształcone i zdolne do pracy. Niechże nasze sfery gospodarcze wezmą to pod rozważenie i niech spróbują wykorzystać te atuty — bo naprawdę — nie są one małe.



Marszałek wstępuje na pokład s/s „Jadwiga”.

## WŁADYSŁAW MAZURKIEWICZ

POSEL RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
W BUENOS AIRES

# POLSKA A ARGENTYNA

Zaprowadzenie bezpośredniej komunikacji morskiej pomiędzy Gdynią a Buenos Aires czyni wysoce aktualną sprawę zacieśnienia naszych stosunków z krajami Ameryki Południowej w szczególności z Brazylią i Argentyną. Już sam fakt powstania tej nowej linii jest dowodem, że rozwój tych stosunków w ostatnich czasach stał się na tyle intensywnym, iż wymagał podjęcia środków uchylających te przeszkody, jakie piętrzyły się pomiędzy Polską a temi krajami w dziedzinie komunikacyjnej i celem stworzenia tym sposobem nowych możliwości w zakresie obrotu handlowego w pierwszym rzędzie, tudzież ułatwienia coraz to liczniejszym rzeszom naszych emigrantów przedostania się do krajów, do których podążają w nadziei lepszego bytu.

W samej rzeczy od lat trzech, t. j. od roku 1925 daje się zauważyć bardzo znaczny wzrost emigracji polskiej do Argentyny. Podczas bowiem, gdy w roku 1924 liczba przybyłych z Polski emigrantów dochodziła do 7.000, a w 1925 wyniosła ona około 9700, w roku 1926 — 14.000, zaś w roku 1927 — blisko 19.000, obecnie zaś przybywa do Argentyny miesięcznie blisko 2000 osób, tak iż ogólna liczba emigrantów z Polski w roku bieżącym dojdzie zapewne do jakich 24.000. Ten tak znaczny wzrost, który w końcu pięciolecia 1924—28 wyraża się w cyfrze przeszło trzy razy większej, niż na jego początku, stwarza możliwość istnienia polskiej linii komunikacyjnej, której realizacja jest już rzeczą bar-

dzo niedalekiej przyszłości, a co obok ogromnego znaczenia, jakie posiadać będzie dla rozwoju portu Gdynińskiego, niewątpliwie przyczyni się w sposób decydujący do nawiązania z krajami Ameryki Południowej ożywionych stosunków handlowych.

Jeżeli chodzi o Argentynę, to stosunek ten już istnieje, jednakowoż dopiero w zarodku. Import Polski do Argentyny wyraża się w roku 1927 cyfrą jakichś 5.000.000 zł. przyczem aczkolwiek cyfra ta jest nieznaczna, to jednak w porównaniu np. z rokiem 1923, gdy import ten wynosił zaledwie kilkaset tysięcy złotych (wg. ich wartości obecnej) a nawet w porównaniu z latami 1925, 1926, stanowi ona pewien krok naprzód. Jeśli chodzi o eksport Argentyński do Polski, to eksport ten w 1927 r. wyraził się (stosownie do naszych statystyk), w poważnej cyfrze blisko 30.000.000 zł. Charakterystyczne jest jednak, że w statystyce Argentyńskiej figuruje Polska jako importer towarów argentyńskich zaledwie na jakąś drobną kwotę kilkudziesięciu tysięcy pesetów. Ta ogromna różnica w obu statystykach tłumaczy się właściwie tym faktem, że Polska otrzymuje towary argentyńskie nie bezpośrednio, a przeważnie via Hamburg i że towary te figurują w statystyce argentyńskiej, jako wysłane do Niemiec, lub na „zlecenie”.

Jako kraj rolniczo-hodowlany, Argentyna przedstawia ogromne możliwości dla importu całego szeregu produktów polskich. W 1927 r. wartość całego importu argentyńskiego wyno-

siła blisko 100.000.000 dolarów. Rynek argentyński należy dzisiaj do rynków, o które walczą i ubiegają się najbardziej przemysłowe państwa świata. Drzewo, wyroby z drzewa, wyroby tekstylne, węgiel, nafta, cement, żelazo i wyroby przemysłu żelaznego, szkło, wszelkiego rodzaju maszyny, a w szczególności maszyny rolnicze, wyroby przemysłu chemicznego, wszystkie te wyroby, które należą do najważniejszych artykułów naszego eksportu, importują się w ogromnych ilościach do Argentyny i obowiązkiem naszym jest zabiegać, ażeby wśród nich znalazły się i wyroby polskie.

Obok całego szeregu trudności technicznych, małej znajomości rynku, udzielania importerom argentyńskim daleko idących kredytów przez eksporterów cudzoziemskich, silnej konkurencji, potęgującej się faktem, iż Polska nie posiada w Argentynie żadnego poważnego domu handlowego, podczas gdy Niemcy, Włosi, Anglicy, Francuzi, Belgowie, Amerykanie i t. p. mają ich setki, lub nawet tysiące — jedną z najpoważniejszych trudności był brak bezpośredniej komunikacji morskiej pomiędzy Argentyną a Polską i konieczność wysyłania towarów z przeładunkiem w Hamburgu, lub innych portach niemieckich. Stwarzało to znaczne niedogodności dla kupców naszych, utrudniając im w wysokim stopniu kalkulację cen, przedewszystkiem zaś podrażając transport, co stawiało odrazu nasz towar pod względem konkurencyjnym w gorszym położeniu od towaru idącego z kraju



mającego z Argentyną bezpośrednią komunikację. Przy bardzo dobrej nagość znajomości rynków i cen światowych przez importerów argentyńskich czasem różnica w cenie wynosząca kilka centów, różnica pochodząca z droższego transportu, była dostatecznym powodem dla odrzucenia oferty polskiej. To też dzisiaj, gdy wzrastanie ruchu emigracyjnego umożliwiło powstanie bezpośredniej linii komunikacyjnej pomiędzy Polską, a Argentyną, starajmy się wyzyskać ten tak doniosły i wysoce pomyślny fakt dla zainteresowania rynku argentyńskiego naszymi produktami. Niech okręty, które wkrótce tam iść będą wprost z Polski, niosą temu dalekiemu krajowi, mającemu olbrzymią przyszłość przed sobą nie tylko ręce do

pracy, nie tylko siłę i zdrowie polskiego robotnika, ale niech będą także w pierwszym rzędzie propagatorem naszego handlu, niech mu niosą produkty pracy naszej, i niech staną się tym sposobem żywym łącznikiem pomiędzy obu krajami, przyczyniając się tą drogą do powstania coraz to potężniejszej floty polskiej.

J. BRIEULE

## CHARGEURS REUNIS

Powstałe w roku 1872 w celach jedynie przewozu pasażerów i towarów między Francją i krajami Ameryki Południowej, Towarzystwo Chargeurs Reunis pomału rozszerza swoje pole działania tak, że obecnie po podniesieniu swego kapitału zakładowego z 7.500.000 do 100.000.000 franków, posiada następujące linie okrętowe:

Linja do Ameryki Południowej, linja pocztowa do Afryki Zachodniej i linja do Indochin.

Linje te obsługuje flota, składająca się z 57 okrętów, ogólnej pojemności pół miliona ton brutto. Tem samym Towarzystwo Chargeurs Reunis obecnie można bezwzględnie zaliczyć do jednego z najpotężniejszych na świecie.

Jawnym dowodem sprężystości Towarzystwa „Chargeurs Reunis” i zaufania jego do handlu i przemysłu polskiego jest umowa, którą Towarzystwo to podpisało z Rządem Polskim, w sprawie utworzenia bezpośredniej linii pomiędzy Gdynią, a krajami Ameryki Południowej. Za ledwie umowa została podpisana, a już odjazd pierwszego statku został wyznaczony na dzień 9 września r. b.

Statki „Krakus” i „Światowid” mają obsługiwać tę linię. Przedtem jednak statki te zostaną zupełnie przerobione w myśl planów, zatwierdzonych przez Urząd Emigracyjny. Nie stanowi to jednakże przeszkody w uruchomieniu linii na wyznaczony termin, gdyż trzy zmiany w warsztatach zapewniają nieustanną pracę, tak, aby wszystko na czas było gotowe.

Jeszcze słów kilka o statkach „Krakus” i „Światowid”. Statki te o pojemności 11.000 tonn odchodzą mają co 6 tygodni, przewożąc jedynie pasażerów 3-ej klasy.

Wszystkie pomieszczenia dla pasażerów przerobione zostały na kabiny i cały okręt oddany jest do dyspozycji emigrantów. Część personelu składać się będzie z Polaków, dzięki czemu emigranci będą mogli z łatwością porozumiewać się z personelem statku, co usunie wszelkie nieporozumienia i niezadowolenie. Nawet kantyna zostanie zaopatrzona w produkty polskie.

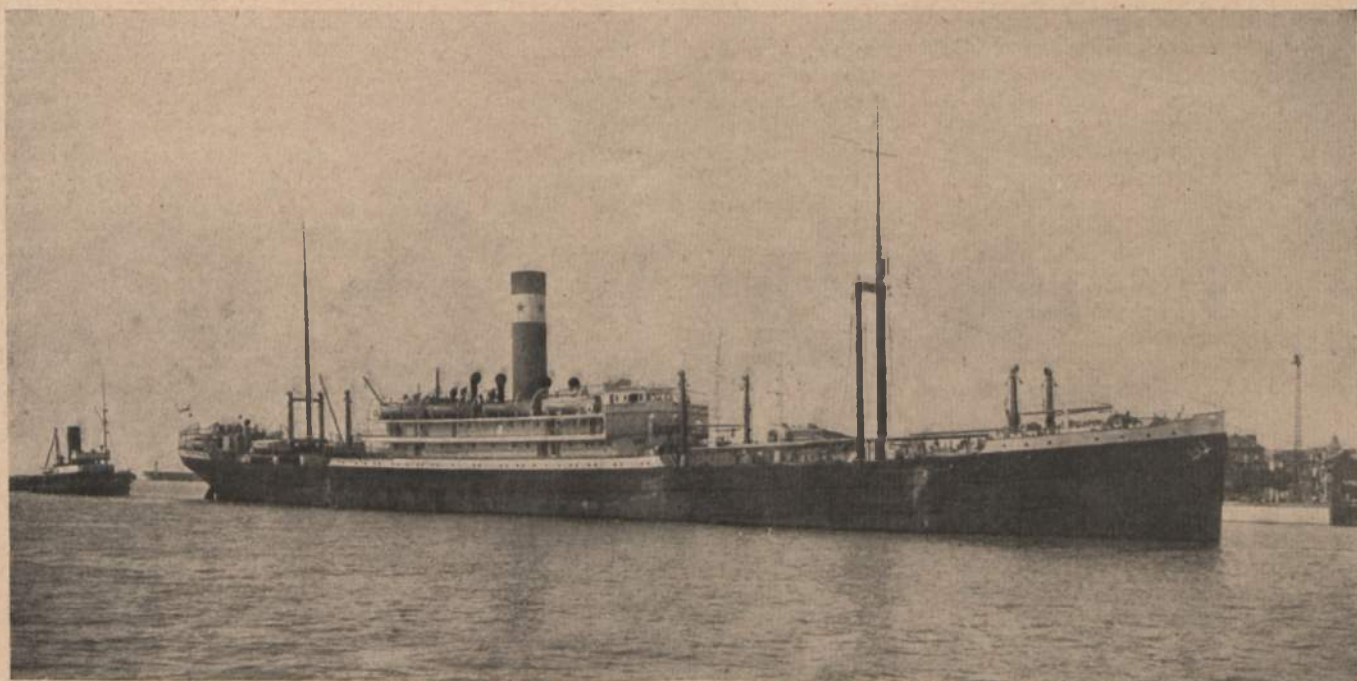
Wszystko to, razem wzięwszy, zapewni emigrantom na pokładach statków „Krakus” i „Światowid”

warunki przejazdu zbliżone do tych warunków, do jakich przywykli na ziemi ojczyściej.

Dotychczas stosunki handlowe z krajami Ameryki Południowej Polska nawiązywała wyłącznie przez porty niemieckie. Przyjemnie będzie uniknąć tego pośrednictwa. Handlowcy polscy będą mieli otwarte pole do działania, a tem samem możliwość do eksportowania swoich towarów do krajów Południowej Ameryki. Nie ulega wątpliwości, że znajdą tam dobry rynek zbytu, który przyniesie im może wielkie korzyści. Przy tych warunkach wywóz z Polski wzmocni się znacznie.

Na zakończenie dodać należy, że wszystkie te udogodnienia i ułatwienia stosowane są nie tylko do emigrantów polskich, handlowców i przemysłowców, lecz w równej mierze i do wycieczkowiczów.

W porozumieniu z zaprzyjaźnionymi linjami okrętowymi, jak: *Fabre Line*, *Société de Transports Maritimes a Vapeur*, *Cie Sud-Atlantique*, Towarzystwo „Chargeurs Reunis” wyspecjalizowało się w organizowaniu wycieczek wakacyjnych. Śmiało można twierdzić, że najmilszą rozrywką



S/s „Krakus” (ex „Malta”), który w dniu 9 września r. b. poraz pierwszy pójdzie bezpośrednio z Gdyni do portów Ameryki Południowej.



podczas feryj wakacyjnych jest zwiedzanie krajów obcych przy warunkach dogodnych, a dostępnych w cenie.

Dzięki wymienionym francuskim to-

warzystwom żeglugi, każdy ma możliwość zwiedzenia: Francji, Hiszpanji, Portugalji, wyspy Madery, wysp Kanaryjskich, półwyspu Afrykańskiego, Italji, Grecji, Egiptu, Syrii, Palestyny,

Indochin, Australji i Ameryki Południowej.

Podróże naokoło świata są przy obecnych warunkach dostępne dla każdego.

## A. UZIEMBŁO

# ROALD AMUNDSEN

Amundsen nie powrócił. Sędziwy badacz północy wyleciał na ratunek bliźniego — i odtąd wszelka wieść o nim zginęła.

Dlaczego wyleciał? Odpowiedź łatwa. Amundsen istotnie dziś jest duchowym wodzem wszystkich, którzy ku lodom Arktyki, czy Antarktyki zdążali. Rozpoczął on swe prace wtedy, gdy młodzieńczy Nansen kilkoma więcej, niż śmiałem, bo poprostu awanturczym wyprawami zagrzeł świat do badań polarnych i przełamał reakcję wiedeńską przeciw podróżom podbiegunowym. Amundsen jest jednym z najdoskonalszych uczniów Nansena, któremu szczęście pozwoliło jednak prześcignąć mistrza — jeżeli chodzi o efektywność wypraw. Amundsen jeszcze i pod tym względem podobny jest do swego wielkiego nauczyciela, że jak i on bynajmniej nie jest tylko sportowcem, ale przede wszystkim zawsze pozostał genialnym badaczem. Mógłby on śmiało o sobie powiedzieć, że niema dziś mu równego w dziedzinie znawstwa okolic podbiegunowych. Doświadczenie i wiedza dawały mu tytuł wodza. Więcej tytułów nie miał. Ale właśnie te moralne tytuły nakładały nań w jego sumieniu wielki, szczytny obowiązek — odpowiedzialność za wszystkich mniej doświadczonych, którzy w krainę grozy podbiegunowej się zapuszczają. I kiedy przyszła wieść o katastrofie „Italji” Amundsen ruszył — jeden z pierwszych. Ruszył, aby zajaśnieć nietylko w blaskach chwały, lecz w najczyściej słońcu miłości wszechludzkiej.

Urodził się Amundsen w roku 1872 — ma więc już dziś pięćdziesiąt sześć lat — wiek, w którym niejednemu tęskno do emerytury. Już za młodu zaprawia się on do podróży biegunowych. Ciągnie go zarówno kraj Boreasza, jak i Antarktyda. Mozolne badania na północy czynią zeń jednego z głośniejszych podróżników, to też zgłoszenie się jego do wyprawy na pokładzie „Belgiki” zostaje przyjęte z entuzjazmem. Wyprawa ta, choć nie posunęła się zbyt daleko, położyła podwaliny do dalszych odkryć i otworzyła Amundsenowi oczy na cały szereg zagadnień, od których opracowania zależało zwycięstwo w walce z lodami. Uzbrojony w te doświadczenia, w parę lat potem podejmuje on niesłychanie ciężką i żmudną pracę badania magnetycznego ziemi. A jednocześnie odkrywa t. zw. „przejście zachodnie” na północ od Ameryki. W roku 1911 rusza do południowego bieguna, on i kapitan Scott. Wyruszają

prawie jednocześnie. Równi siłą ducha. Scott być może górował nad współzawodnikiem swym naukowością. Amundsen górował doświadczeniem. Scott zginął w odległości 20 km. od ostatniego swego punktu żywnościowego, bo obrał niewłaściwie zwierzęta pociągowe. Amundsen wrócił, jako zwycięzca. Tak piękna była śmierć kapitana Scotta, tak niesłychanie szlachetne były słowa jego pamiętnika, że ludzkość czuła jakoby pewną pretensję za to, że w gigantycznym tym wysiłku zwyciężył.

Umysł ludzki pracował bezustanku. Wojna posunęła komunikację powietrzną ogromnymi krokami naprzód. I oto powstaje myśl zdobycia północnego bieguna na sterowcu. I Amundsen dokonywa tego w roku 1925. On — dokonał tego, nad czym pokolenia na próżno się wysilały. Zdawałoby się, że stoi u szczytu i że może spocząć. Amundsen szczyt inaczej.

Znajomość bieguna północnego bynajmniej nie jest rzeczą tak małą i nikłą, jak to przypuszcza się u nas, w społeczeństwie lądowym. Biegun — to klucz dla całego szeregu pytań, stojących przed naszą nauką. Tam są zagadki, dotyczące magnetyzmu ziemskiego — tam jest cały szereg odpowiedzi na pytania, jakie wysuwa meteorologja, oceanografja — nie mówiąc już o geografji, która dotąd nie wie, jakie są tam lądy, a jakie morza i czym tłumaczyć takie, a nie inne prądy, poruszające wody, — kształtujące przyływ i odpływ. Amundsen zdawał sobie sprawę z tego, że podróż, jaką przedsięwziął na „Norge” miała charakter jedynie wywiadowczy, że pozostała nierozwiązanych cały szereg pierwszorzędných zagadnień i czynił przygotowania do dalszych wypraw. Upowiedział go kto inny. I kiedy tego innego trzeba było ratować, bohater po-

rzuca wszystko, jakby dając świadectwo, że są wielkie rzeczy na świecie, są ideały wspaniałe, są widoki bezkresne — ale niemasz nic większego ponad miłość bliźniego — niemasz nic większego ponad obowiązek wodza względem młodszych.

Na wyprawach swych nauczył się Amundsen, iż pomoc współtowarzyszowi, ukochanie współtowarzysza wyprawy, ukochanie braterskie człowieka — to klucz do zwycięstwa. Zawiele jest trudów, zawiele przeciwności, zawiele niebezpieczeństw spotyka na każdym kroku człowieka, walczącego z lodami, mrozem i mgłą, by przemóc je zdołał sam rozum i rachunek. Tam trzeba pozatem wszystkim gorącego tchnienia miłości. I naprawdę — kto czytał przepiękny pamiętnik Scotta, kto przewertował prześliczną książkę Nansena, kto bodaj poznał Dobrowolskiego „Wyprawy polarne”, ten uczył się stamąd nietylko porywającej wiedzy o morzach, lądach, o zorzy polarnej i straszliwych wichrach biegunowych — ten uczył się przede wszystkim „jak człowiek człowiekowi w najcięższych warunkach pomagać potrafi”, ile dobrego jest w ludziach czynu, ludziach pracy, ile szlachetności jest w prawdziwym męstwie.

Stoimy przed straszłą zagadką: Czy Amundsen zginął?

I coraz mniej jest nadziei i coraz gorętsze się staje pragnienie, by został uratowany i coraz dotkliwsze upokorzenie, żeśmy nic na jego ratunek nie uczynili i uczynić nie możemy.

Tylko że Amundsen, Roald Amundsen, nie przestanie żyć pośród nas nigdy. Jego cudowna postać zawsze w blaskach niezmiernie chwały stać będzie i wołać w krainę ideałów, w w krainę czynów i mocy, w krainę poświęceń radosnych i tytanicznych zwycięstw.

## ANT. ARES

# CONRAD PO POLSKU

Natchniony piewca morza, Józef Conrad-Korzeniowski, doczekał nareszcie wydania wszystkich dzieł po polsku. Fakt ten powitać musimy z najwyższą radością, jako jeden z etapów zwycięskiego pochodu sprawy morskiej u nas. Tak jest. Bo sprawa morska to nietylko budowa portu, to nietylko zakup, czy budowa statków, to nietylko przewozy, dokonywane przez te statki — sprawa morska — to wydobywanie z jednostek ludzkich entuzjazmu dla przestworów wodnych — to

zbudzenie w społeczeństwie pędu gdzieś w dalekie strony, wpojenie weń świadomości, że świat cały do nas należy, że granice lądowe nie są kresem naszych pragnień i aspiracji.

Nasi pisarze, stojąc na brzegu morskim mogą jedynie marzyć o tem wszystkim. Dla nich morze to — wszechświat — tak jak wszechświat nieznane — tak jak wszechświat pełne tajemnic. My wiemy, nauczyliśmy się o niem czegoś z książek pisanych, ale nie mamy przeżyć na mo-



rzu. Z tem to właśnie przychodzi do nas Conrad-Korzeniowski.

Kiedy we wczesnej młodości uchodził z dusznej atmosfery niewoli, być może nie wiedział, że kiedyś powróci do Ojczyzny. Być może nie wiedział, że idzie w świat spełnić wielką misję, że idzie tam po to, aby zaczerpnąć wielkiego oddechu mórz południowych i, przetworzwszy go w swej bogatej jaźni, rzucić potem na Polskę w postaci niezmiernego, obfitego dorobku swojej twórczości.

Conrad-Korzeniowski był polakiem. I to odbiło się na jego dziełach. Krytyka angielska zwraca uwagę, że polskość tego znakomitego pisarza w miarę rozwoju jego talentu stawała się coraz bardziej widoczna, coraz wyraźniejsza. Rzecz oczywista, że im bardziej talent opanowywał się, im bardziej staje się świadomy swych środków artystycznych, tem mocniej się objawia jako on sam, jako pewna indywidualność. Indywidualność Conrada nie mogła być inną, niż była, nie mogła być niepolska. Nie manifestuje on tego. A jednak jego traktowanie typów, ich pogłębienie psychologiczne, ich filozofja, sposób ujmowania zjawisk życiowych — to wszystko jest polskie — nawskroś polskie. A bodaj fakt — że jego ludzie — to ludzie bez Ojczyzny — to ludzie, błąkający się po świecie, jak te okrety po morzu.

A jednak dla Conrada nie jest obcy patriotyzm. Spotykamy u niego typy, które

umieją poświęcić się za Ojczyznę, umrzeć za nią, umrzeć po bohatersku. I to jest ciekawe, że te typy będą należały do różnych narodowości. Będą to tak samo dobrze rosjanie, jak francuzi i anglicy. Conrada nie obchodzi w tym wypadku o jaki kraj będą oni walczyli — żywe dlań jest samo uczucie patriotyzmu, uczucie niezmiernie impulsywne, żadne wyładowania się — i zahamowane i wstrzymane w czynie.

Pierwsze tomy wydawnictwa w porządku chronologicznym stanowią XVII i XXIV tomy wydawnictwa i obejmują rzeczy dotąd po polsku niewydane. Tom XVII „Wśród prądów” daje kilka pierwszorzędnych nowel o ludziach wędrowcach, o ludziach zabłąkanych w puszczy świata, cudownych w swej bezpośredniości, w ciągłym zdziwieniu, z jakim spotykają każde zjawisko nowe (a dla nich, pomimo to, że nie są to ludzie pierwszej młodości nowe jest prawie wszystko). Jest to niezmiernie ciekawa galerja typów. Jest to i niezmiernie interesujące ujęcie życia. Conrad ma do czynienia nieustannie z ludźmi pełnymi refleksji, usiłującymi wszystko zrozumieć, wszystko przeniknąć — z ludźmi, którzy błądzą, gdyż brak im bezpośredniości w reagowaniu na pewne fakty. To właśnie mamy i w ostatnio wydanych jego rzeczach (*Plantator z Malaty, Wspólnik, Gospoda pod dwiema wieżami, Z powodu dolarów*) tem mocniej uwydatnione, że ludzie

Conrada występują poza konwenansami codziennego życia, że jeśli się wikłają, to wikłają sami, że w dużej mierze sami są twórcami sytuacji, w jakich się znajdują.

Z omu XXIV zwraca szczególną uwagę nowela *Książę Roman*. Jest to niezmiernie ciekawy dokument stosunku Conrada do Polski. Ks. Roman — to powstaniec z roku 1831. Powstaniec, który oddaje wszystko. Jest ofiarny do ostatniej chwili, do ostatniego tchnienia. Który zresztą do przelomowej chwili zdaje się nie odczuwać nawet obowiązku pracy dla narodu, którego trzeba było budzić. I tu znajdujemy niezmiernie ciekawe credo patriotyzmu Conrada, który nie lubi się manifestować słownie z wykwintnem prostactwem, który w chwili stanowczej nie cofnie się przed niczem...

Dokument ten świadczy o tem, że Conrad nie tylko czuł, ale i myślał po polsku. Czy wiedział, co dzieła jego uczynią w Polsce? Czy wiedział, że ta jego ucieczka z Polski będzie miała kiedyś przy Zmartwychwstaniu naszym skutki błogosławione? Czy wiedział, że książki jego, jak może nic innego, rozbudzą w nas wolę do zdobywania obywatelstwa w szerokim świecie? Może i wiedział. Może właśnie dla tego u schyłku pracowitego, ruchliwego, twórczego życia zjechał tu — i spojrzął po zapadłem srodlądziu. Patrzył długo — uważnie.

Dziś Polska go przyjęła. Co więcej, Polska dziś idzie za nim.

K. DUNIN-MARKIEWICZ

## PRZYSPOSOBIENIE MORSKIE

Hm... przysposobienie... czy to znów nie brzmi zbyt marsowo? Jakby jakieś reminiscencje wojskowe. Zresztą trudno, wszystkie prawie wyrazy rozpoczynające się na „P” trącą zlekka militaryzmem: — przysposobienie, przeszkolenie, P. K. U., ba, nawet policja...

Niech więc ten mój pean na cześć polskiego morza przejdzie do potomności pod tytułem: „Przysposobienie”.

Przyznam się jednak otwarcie, że nie mam zbyt wielkiego zaufania do tego słowa. Nie używają go bowiem ani Długosz, ani Kadłubek, ani Szajnocha i ostatnio nawet Ossendowski.

Słownik jednak Arcta zalicza ten wyraz do staropolskich wyrazów narówni z „zaistnieniem” lub „zapotrze-

bowaniem”, wyjętemi zdaje się wprost z cesarsko-królewskiego wokabularza urzędowego Galicji i Lodomerji.

Ale niechtam, przysposobić oznacza przygotować, znaleźć sposób na coś lub na kogoś. Postaramy się więc przysposobić nas do morza, a morze do nas. Sprobujemy znaleźć sposób na to, abyśmy nie bali się morza, a morze nie miało wstrętu do nas.

Trzeba przyznać, że w ostatnich czasach zabraliśmy się do dzieła jak się patrzy. Piękna inicjatywa „Żegluga Polskiej” i samego „Morza” rzuciła na podbicie obszarów polskiego Posejdoną niezawodne sfory dziennikarskie. Nie ulega wątpliwości, że bractwo z pod znaku wiecznego pióra lub staro-

świeckiego kałamarza, ze zgęstniałym, lepkiem atramentem, nie zawiodło. Zwartemi szeregami ruszyły na podbój morza rzesze pisarskie, sławiąc morze i rzeczy morskie raz z pokładu „Gdyni” i „Gdańska”, to znów z pod szubienicy (tylko zabytek archeologiczny) w Visby, lub z ojczyzny szwedzkich zapatek, fińskich nożów, lub duńskich rękawiczek.

Śpiewa bractwo jak może i umie hymny pochwalne na cześć Bałtyku, wśród mglistych oparów morskich lub punchu szwedzkiego, a nawet w ekstazie morskiej choroby... Zaroilo się w pismach od artykułów, listów i feljtonów morskich... Każdy jak umie Panna Boga chwali — za dar morza dla Polski sławi.

I dobrze się stało. Znalazły się nowe tematy, niewyzyskane. Piszą więc po dziesięć groszy od wiersza i wzyż, i tytany i „maluczkwie” pióra. Tryskają fontanny szampańskiego i fałszowanego humoru. Tlą się bomby za włosy ciągniętego dowcipu na tle mniej lub więcej udatnych opisów morskich, okraszonych kwiecistymi wyjątkami z Baedekera, opowiedzianymi własnymi słowami.

Czyta to nabożnie publiczność i w dalszym ciągu spogląda na morze, jak kozioł na wodę. Ale nic to. Nie zniechęcajmy się. Róbmy swoje. Piszmy. Nudźmy, irytujmy czytelników, głosmy pospolite ruszenie na morze. Niech się polskie oko przyzwyczai narazie w druku do widoku morza, a potem stopniowo może się uda zwabić go na



Zachód słońca nad Bałtykiem.



piaszyste wybrzeża Bałtyku i wreszcie jakimś fortelem na pokład statku pod polską banderą. W tem będzie nasza zasługa, zasługa rozumnej propagandy morza i idei morskiej.

Lecz nie będzie to jeszcze przysposobienie. Samo wyłęganie się na plaży, a nawet ostrożne zamoczenie kończyn w słonej wodzie nie przysposobi nas do morza. Powiedziałbym, że bodaj jesteśmy już zbyt starymi, zasiedziało „ładowcami”, ażeby się nagle przeistoczyć w ziemnowodne wilki morskie.

Należy więc sięgnąć po świeży materiał, poszukać go wśród naszej dziańskiej młodzieży harcerskiej obojga płci. Zabierzmy się z całą energią do propagandy morskiej właśnie wśród tych najmłodszych.

Głośmy ideę morską. Śpiewajmy nawet w razie potrzeby hymny o morzu i jego potędze, ale przede wszystkim wysyłajmy i wieźmy do morza rzesze naszej młodzieży w skwarne lato duszącej się wśród murów miejskich lub łykających kurz na sławetnych letniskach.

Niech każdy harcerz od lat najmłodszych zapozna się z morzem, z jego urokiem, z jego słonem powietrzem, niech posiada kunszt prowadzenia łodzi żaglowej i tajniki rybołówstwa morskiego.

Wówczas nielicznej zresztą ludności nadmorskiej, kaszubskiej, niezawodnie przyjdą z głębi kraju na pomoc w rzemiośle morskiem, w służbie w rosnącej z dniem każdym marynarce polskiej, młode i odpowiednio wykwalifikowane siły.

Wiem, że kroki w tym kierunku już poczyniono. Istnieją oboje harcerskie nad morzem, ale to jeszcze mało. Sfery miarodajne idąc w myśl tak świetnie rozpoczętej propagandy morskiej winny zwrócić szczególniejszą uwagę na przysposobienie morskie młodzieży polskiej większość roku mieszkającej wewnątrz kraju.

Przez nią właśnie, przez jej entuzjazm pogłaska o polskim morzu, o jego istnieniu, o jego potędze i przyszłości pójdzie szerokim echem po całym kraju od Bałtyku do Karpat.

Każdy z nas literatów po powrocie ze Sztokholmu lub innego Helsingforsu uważa się poniekąd za znawcę morza i rzeczy morskich, szczególnie o ile udało mu się opanować morską chorobę. Dość przejrzyć pierwszy lepszy feljeton takiego podróżnika. Pełno w nim wyrażen fachowych, które prawdopodobnie wprawiłyby w zdumienie niejednego wilka morskiego.

To też uważałbym poniekąd za obowiązek społeczny każdego, kto się poczuje na siłach, napisanie noweli lub



Przystań pasażerska „Żegluga Polskiej” w Gdyni. W głębi s/s „Gdańsk”.

powieści specjalnie dla młodzieży na tle morza i przygód morskich. Będzie to najlepszy środek propagandy wśród młodzieży, która czyta to znacznie chętniej niż wszelkie przygody a la Sherlock Holmes.

Literatura morską jest warunkiem sine qua non potęgi morskiej. Wszystkie potężne mocarstwa morskie posiadają ją bez wyjątku.

Być może spotkam się z repliką, że element morski jest zbyt wielki i potężny, ażeby brały się do niego niepowołane siły. Że o morzu dobrze, albo wcale. Nie zgodzę się z tem. W literaturze naszej morze jest tematem nowym, nieprzeżytym. Zamało jest wśród nas ludzi, którzyby się żyli z niem do tego stopnia, ażeby mogli o niem godnie pisać. Trudno. Musimy przejść etap początkowy, chociażby w imię patriotycznej propagandy, a wraz znajdą się talenty i wielki rozmach pisarski.

Nie słyszałem o żadnym pisarzu szwajcarskim, któryby pięknie pisał o morzu. A my dopiero jesteśmy w lepszych warunkach od Szwajcarii od lat dziesięciu. Zbyt krótki to okres czasu, aby morze polskie potrafiło ujarzmić

talenty pisarskie i zrobić z nich swych piewców.

Obecnie jednak, kiedy na polskim wybrzeżu rośnie olbrzymi port, kiedy statki pod polską banderą prują bezkresne obszary morskie, najwyższy to już czas, ażeby o morzu polskim i jego potędze z pod naszych piór najlepszych powstały legendy i awanturnicze opowiadania, któreby zarówno chłonęły młodsze jak i starsze pokolenia.

Spółeczeństwo polskie winno sobie wreszcie uprzytomnić, że dostęp do morza jest nieodzownym warunkiem potęgi mocarstwowej, a przysposobienie morskie pomimo, że jakem to już na wstępie zaznaczył, nie ma nic wspólnego z militarystką, jako czynnik obrony państwowej w razie agresji i odcięcia komunikacji lądowej ma do odegrania olbrzymią rolę. Hasłem więc naszym będzie: jaknajwięcej mówić i pisać o morzu, szerzyć zamięlowanie i entuzjazm do niego wśród mas i żywym słowem współdziałać w wielkim zamierzeniu władz państwowych — stworzenia potężnej Polski na morzu.

K. G.

## „MIECZ POLSKI”

„Miecz Polski” — oto tytuł jakiego doczekała się Gdynia od Niemców.

Leży przed nami wycinek z niemieckiego pisma „Deutsche Rio Zeitung”,

wychodzącego w Rio de Janeiro, które w numerze z dnia 15.VI.1928 roku, pomieszcza, powtarzając za innymi niemieckimi czasopismami, artykuł

niejakiego p. Hoeppena p. t. „Miecz Polski”.

Autor widać twardy wyznawca zasady, że Polska to w stosunku do Nie-



miec „eine minderwertige Nation“ bije w artykule swym na trwożę.

„Kiedy Polska zabierała się“, powiada autor, „do przekształcenia zupełnie nieznanej i całkiem nieznacznej wioski rybackiej nad Bałtykiem w port wojenny pierwszej klasy, używając do tego potężnych środków materialnych i wielce hałaśliwej reklamy, to i w Niemczech i na całym świecie wzruszano ramionami z lekceważeniem. Uważano huczne zapowiedzi pracy polskiej za propagandową przesadę i nie przywiązywano do całej tej sprawy większej wagi“.

Tymczasem — i tu zaczyna się smutek autora — w Warszawie i w Paryżu zabrano się do pracy zupełnie praktycznie. Ten ustęp artykułu kontynuuje podkreślanie militarnego znaczenia Gdyni i to nietylko dla Polski, ale przede wszystkim dla „Machtpolitik“ Francji.

„Pozatem powiedziano sobie w Paryżu całkiem słusznie“, zauważa p. Hoepener, „że budowa takiego portu i niezbędnie dla jego wyzyskania potrzebnych linii kolejowych będzie Niemcom coraz bardziej utrudniała, a w końcu zupełnie uniemożliwi odebranie „korytarza“.

Denerwuje to pana Hoepenera silnie.

Tem silniej, że jak z dalszej części artykułu wynika, Polacy — już opuszczają Francuzów — wzięli się do pracy z niepraktykowaną energią i w krótkim czasie osiągnęli duże rezultaty, które pozwalają liczyć się z faktem, że Gdynia stanie się poważnym konkurentem nietylko dla Gdańska, ale i dla Szczecina oraz Królewca. Dziesięć milionów ton przeladunkowej zdolności dla portu Gdyni po wykończeniu dzisiejszego programu budowy wywołuje u autora wykrzyk. Wykrzykniki te mnożą się przy opisie pianów portowych, kolei ze Śląska przez Bydgoszcz do Gdyni, projektów rozbudowy miasta.

I idą dalsze żale oraz wściekłość znamionujące uwagi:

„W tej chwili wszystko, co się w Gdyni dzieje wygląda jeszcze trochę jakby bezplanowo porozrzucane w piasku. Powstają dopiero ulice, ale na tem, co już dziś jest, można poznać, że powstaje wielka rzecz“.

„Że Gdynia będzie ważnym portem, to już jest poza wszelką wątpliwością. Polska stwarza tu naprawdę bardzo wielkie dzieło a niezmordowana i szeroka propaganda dba o spopularyzowanie portu wojennego, który równocześnie ma być reprezentacyjnym miejscem kąpielowem nad Bałtykiem.

„Gdynia — „miecz Polski“ — jak ją hucznie ochrzciła prasa, ma zostać wielkim miastem. Z Gdynią rośnie nad Bałtykiem, rośnie dla niemieckiego wschodu niebezpieczeństwo, którego nie można lekceważyć. Pomijając już gospodarczą konkurencję dla niemieckich portów, nie należy zapominać, że znaczna część wysiłków robiona jest na to, by Pomorze związać i gospodarczo i kulturalnie jaknajciaśniej z Macierzą Polską. Dla Polski jest ten mały skrawek wybrzeża nieoszacowany i robi ona wszystko, by go utrzymać i spopularyzować. Silna wojenna i handlowa flota, bezpośrednie linie kolejowe do Warszawy i Poznania, a wreszcie nowoczesne czysto polskie wielkie miasto utrudnią Niemcom ogromnie ich zabiegi o odebranie zagrabionych terenów. Równocześnie zaś specjalne niebezpieczeństwo dla oddzielonych od Rzeszy Prus Wschodnich, niebezpieczeństwo, które wzmacniać będzie ze wzrostem potęgi morskiej Polski“.

S. K.

## GŁOSY OBCYCH O GDYNI

Wbrew przysłowiu, które powiada, że „nikt nie jest prorokiem we własnym kraju“, Gdynia zjednała sobie zarówno popularność jak i należyta

uwagi powyższe mówią same za siebie.

Wskazują z jednej strony na cyniczną zupełnie propagandę rewanżową Niemiec, cyniczną tak dalece, że mimo iż sam autor nazywa Polskę Macierzą Pomorza, nie waha się otwarcie propagować odebranie tegoż od Polski.

Ale możemy, zgodnie z jego uwagami, zapewnić autora, że Polska docenia ogrom dzieła, które na „nieoszacowanym“ dla siebie skrawku wybrzeża podjęła i że doprowadzi to dzieło do końca.

Nie wiadomo nam, skąd wyrwał autor tę bombastyczną nazwę dla Gdyni „miecz Polski“. Kto tylko zobaczy Gdynię, zobaczy tamtejszy port wojenny i jego stosunek do portu handlowego i miasta, ten przekona się, jak ta wymyślona na postrach nazwa jest niesłuszna.

Jeśli Gdynia jest „mieczem“, to miecz to jedynie symboliczny, miecz woli całego narodu, by nad szarym Bałtykiem odwiecznie polska czuwała straż.

I choć skromniutka jest nasza marynarka wojenna, choć nie na podboje co życia powołane siły morskie, a dla obrony od tych, co nasz brzeg od Macierzy chcą odrywać, jawnie i cynicznie o tem pisząc, może być p. Hoepener spokojny, że dzieło wielkie, jakie dźwigamy nad brzegiem, że Gdynię, że ten „miecz“ symboliczny cały naród mocno dźwierz w dłoni i utrzyma dla rozwoju mocarstwowej roli Polski, ładu i pokoju, i na Bałtyku oraz jaknajlepszych stosunków z bliższymi i dalszymi lojalnymi sąsiadami.

ocenę i stosunek do niej całego społeczeństwa polskiego.

Ale nie tylko u nas, bo i wśród obcych, wbrew pierwotnej opinii pesymistów zarówno krajowych jak i zagranicznych, zaczyna w coraz to większym stopniu rosnąć zainteresowanie się nowopowstającym portem.

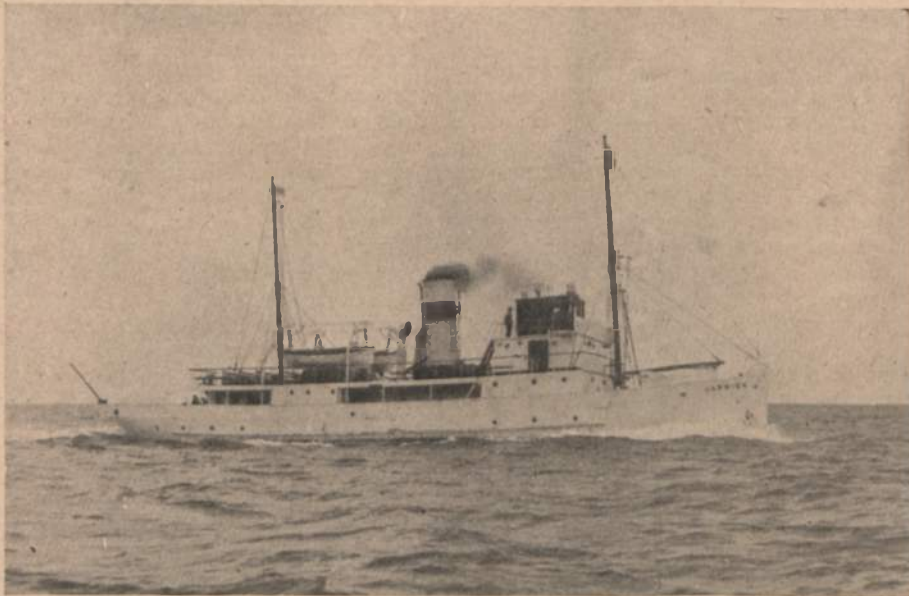
Zanotujmy tu parę głosów.

W poprzedzającym te uwagi artykule p. t. „Miecz Polski“ znajdujemy ciekawy głos Niemca, niejakiego Hoepenera.

Również niemieckie fachowe czasopismo żeglugowe „Hansa“ w każdym numerze poświęca sporo miejsca Gdyni, polskiej marynarce i naszym wysiłkom na morzu, przyczem dawny sposób ironizowania ustąpił miejsca rzeczowemu oświetlaniu sprawy i prawie obiektywnej ocenie.

Jeśli chodzi o opinię angielską, to wyjątek z listu „Augura“, londyńskiego korespondenta „Kurjera Porannego“ charakteryzuje ją w najlepszym stopniu.

„Handel i przemysł tutejszy — pisze „Augur“ — zaczyna się poważnie interesować portem polskim w Gdyni. Otrzymano tu sprawozdania, podkre-



Sis „Jadwiga“ nowy statek pasażerski „Żegluga Polskiej“, utrzymujący razem z „Wandą“, „Hanką“ i „Gdańskiem“ komunikację w Zatoce Gdańskiej.



ślające jego wspaniałą rozbudowę dotychczasową i widoki dalszego rozwoju na wzór Gdańska. Jeśli cokolwiek może przekonać tutejszą publiczność, iż t. zw. korytarz jest i powinien pozostać polskim, to właśnie ów fakt oczywistego powodzenia Gdyni. Gdy przed jakimś czasem parowiec brytyjski z potężnym ładunkiem ryżu wyruszył wprost z Indji i rzucił kotwicę w nowym basenie portu Gdynskiego, gdzie przed paru laty jeszcze był ład, to fakt ów w oczach tutejszej wszechpotężnej City ma nierównie większą doniosłość aniżeli całe tomy historycznych i etnograficznych dociekań. Ciekawym nadto faktem w sprawie Gdyni, jakiego się tu dowiedziano niedawno, jest to, że admiralicja niemiecka uznała jeszcze przed wojną punkt ten za najbardziej nadający się pod budowę nowego portu i przygotowała nawet plany budowy. Jest to najlepszym argumentem przeciw baśniom, rozpowszechnianym przez przeciwników obecnej Gdyni, jakoby miejsce miało być źle wybrane i jakoby groziło mu niebezpieczeństwo zamulenia.

Będąc bezstronnymi obserwatorami, baczącymi na rozwój Gdyni za okres lat ostatnich, możemy stwierdzić, iż w roku bieżącym nazwa Gdyni przestała już być nieznaną w kołach żeglarskich.

Dodajemy, mimochodem, że z Gdynią łączy się szczególnie znamienity dla warunków, panujących w satrapii p. Waldemarasa. Sprawozdania otrzy-



Młode matczki chrzestne trzech nowych polskich statków pasażerskich, poświęconych w Gdyni w dniu 1 lipca b. r.: Haneczka Kwiatkowska oraz Wandzia i Jagódka Piłsudskie.

mane w Londynie, stwierdzają, że statki litewskie mogą swobodnie korzystać i korzystają też z portu w Gdyni, gdzie przyjmowane są z kurtuazją, otrzymując wszelkie udogodnienia handlowe. Polskie statki natomiast nie mogą ukazywać swej flagi w Kłajpedzie, bo są tam wystawione na wszel-

kie możliwe i niemożliwe małostkowe szykany".

Zanotowaliśmy tylko głosy krajów, które o zbytek sympatji dla nas, a zwłaszcza dla naszych poczynań morskich trudno posądzać, głosy, tembardziej cenne, że pochodzą z krajów żeglarskich o ustalonej opinji.

## WYDAWNICTWA MORSKIE

W pracy nad wyszkoleniem oficerów marynarki handlowej poważną lukę stanowił brak fachowych podręczników. Szkoła morską w Tczewie z trudnością tylko mogła podołać zadaniom, zmuszona do posługiwania się wyłącznie wykładem; wychowankowie jej pokonywać musieli znaczne przeszkody, opierając studia wyłącznie na notatkach.

Z braku tego zdawano sobie sprawę od samego początku i usiłowano mu zaradzić, wydając trzy najniezbędniejsze kursy: Nawigacji i Kosmografji (kpt. Ledóchowski) i Praktyki morskiej (kmd. Kańskiego) — jeszcze w r. 1922. Jednak kontynuowanie tej pracy wydawniczej było w dalszym ciągu niemożliwym z powodu braku funduszy.

Tymczasem liczba uczniów stale rosła, tempo pracy stawało się coraz szybsze, a tem samem potrzeba podręczników coraz bardziej paląca.

Rokowania z firmami wydawniczymi doprowadziły do przekonania, że tą drogą nic się nie da uczynić, bo zawsze zabraknie wygórowanych sum.

Wobec tego w lutym 1927 r., dr. Al. Majewski, prof. Szkoły Morskiej, rzucił myśl utworzenia... własnych „zakładów wydawniczych” i podjął się ich zorganizowania. Na wiano otrzymała „Drukarnia szkolna” dowcipną maszynkę biurową „Millotyp”, zakupioną z przyznanego przez p. Ministra Przemysłu i Handlu, inż. Kwiatkowskiego, zasiłku na pomoce naukowe — i tak rozpoczęto w kwietniu 1927 r., przemysłem zaiste domowym, bo znalazł się uczeń Szkoły, który w Warszawie swego czasu zarabiał na kształce-

nie się zecerstwem, — składanie i drukowanie pierwszej książki: *Budowy okrętu*, inż. A. Garnuszewskiego.

Była to istna Gutenbergjada. To też wkrótce okazało się rzeczą konieczną rozszerzenie drukarni i jej unowocześnienie. Produkty pocziwego „Millotypu” nie nadawały się np. do wysyłania na międzynarodowe wystawy książki polskiej. Nakład nie mógł przekraczać 250 egzemplarzy, co nie dogadzało ambicjom drukarni.

Brak funduszy był zapewne poważną przeszkodą dla tych górnych planów, ale od czegoż pomysłowość? Postanowiono naśladować „res maiores” — ogłoszono pożyczkę wewnętrzną. Każdy z profesorów musiał wyzbyć się pożyczek konwersyjnych i innych papierów mniej lub więcej wartościowych, które oddano w zastaw do Banku Polskiego i za uzyskaną tym sposobem sumkę zakupiono „prawdziwą”, choć tylko ręczną, maszynę drukarską, a nadto prawdziwe (nie-maszynowe) pismo, znaki, alfabet grecki i t. p. zbytki.

Ten przełom zaznaczył się dobitnie w drugiej książce: *Teorii okrętu*, tegoż autora. Warto ją zobaczyć i porównać technikę pierwszej i drugiej połowy. Zaznaczył się przełom także zmianą nazwy instytucji, która przezwała się Instytutem Wydawniczym Szkoły Morskiej.

W tym okresie zajął się walczącą z trudnościami placówką, Departament Morski, a zwłaszcza p. kmdor H. Pistel, a przez niego p. Dyrektor J. Kożuchowski, który odtąd zaopiekował się Instytutem prawdziwie serdecznie, zapisując się

w jego dziejach złotymi zgłoskami; wreszcie i p. Gen. M. Zaruski, jako Prezes Komitetu Budowy Floty, stał się jednym z budowniczych Instytutu.

Noblesse oblige — tak można protekcja zobowiązywała do największych wysiłków, a subwencje Ministerstwa Przemysłu i Handlu umożliwiły trwałą rozwój, który też odtąd zaznaczał się z każdym niemal miesiącem.

Po roku zgórą pracy chlubi się Instytut starannem wydaniem następujących podręczników (poza dwoma wymienionymi):

- K. Bielski: *Mechanika teoretyczna*.
- K. Bielski: *Prawidła wykonywania rysunków maszynowych*.
- St. Dłuski: *Dewiacja kompasu*.
- A. Hryniewiecki: *Zarys meteorologii*.
- G. Kański: *Opisowy kurs Locji*.
- A. Ledóchowski: *Kurs nawigacji* (wyd. II).
- A. Ledóchowski: *Astronomja żeglarska*.

Handel morski w praktyce (praca zbiorowa absolwentów Studium Morskiego w Antwerpii).

Informator dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej.

Razem 11 podręczników, z których np. „Mechanika teoretyczna” ma niespełna 300 stron.

W druku znajduje się obecnie praca inż. Bielskiego: *Turbiny parowe*, pierwsza książka tego rodzaju w języku polskim. Przygotowane do druku są: *Podręcznik prawa morskiego*, dr-a Al. Majewskiego, *Gospodarka maszynowa na statkach*, T. Kokińskiego i inne.



Zczasem ma zamiar Instytut objąć — jak się dowiadujemy — również wydawanie dzieł propagandowych oraz powieści i nowel morskich.

Zapewne, możnaby wytknąć braki w treści i formie tym podręcznikom, zresztą nieznaczne, jeśli jednak uwzględnimy się, że autorowie ich — to ludzie, objuczeni nieprawdopodobną wprost ilością zajęć, którzy z podziwu godną pracowitością znaleźli jeszcze wolne chwile na pracę

naukową, a Instytut Wydawniczy — to placówka początkująca, niepodobna powstrzymać się od wyrazów uznania. Będziemy w tem zresztą echem słów p. Ministra Kwiatkowskiego, który za pośrednictwem p. Dyrektora Nosowicza wyraził Szkole Morskiej, a w szczególności Instytutowi Wydawniczemu, uznanie za tak pożyteczną pracę.

Zachętą do dalszej pracy powinno być także jej zrozumienie w społeczeństwie,

czego wzruszającym dowodem było przysłanie Instytutowi przez Zarząd Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej w Milejowie Lubelskim pierwszego zasilku na wydawanie podręczników morskich.

Oby ten przykład znalazł następców, umożliwi to bowiem dalszy rozwój Instytutu aż do chwili, kiedy będzie mógł stanąć na własnych „nogach” i oprzeć się na zasadzie samowystarczalności.

TADEUSZ MALISZEWSKI

## WISŁĄ KU BAŁTYKOWI

Posiadamy obecnie dostęp do morza. Jesteśmy posiadaczami wybrzeża Bałtyku na niewielkiej, ale dostatecznie dużej przestrzeni, ażeby własną marynarkę handlową rozwinąć. Zrozumielśmy potrzebę posiadania własnej floty handlowej.

Rząd nasz, nie widząc dostatecznej przedsiębiorczości kapitału prywatnego, wystąpił z własną inicjatywą, stwarzając na własny rachunek żeglugę morską. Znaczne sumy włożone są w rozbudowę portu w Gdyni, która bezsprzecznie posuwa się naprzód. Robimy niewątpliwie w tym kierunku poważne postępy. Przed naszą ekspansją morską otwierają się szerokie horyzonty.

Wszystko to jest niezaprzeczalne. Ale równocześnie zapominamy o najdogodniejszej i najtańszej drodze, jaką nas z naszym morzem łączy, jaka jest przez samą naturę stworzona, ażeby być łącznikiem całego naszego kraju z tem polskim morzem, o którym tyle lat marzyliśmy. Tą drogą jest — Wisła.

Wisła to nie tylko symbol zjednoczenia trzech zaborów i połączenia ich z morzem. Wisła — to arterja komunikacyjna o pierwszorzędnym znaczeniu.

Arterja, która, niestety, nie jest doceniana i nie odgrywa w naszym życiu gospodarczym tej roli, jaką powinna odgrywać ze względu na taniość przewozu wodnego i szerokie możliwości jego rozwoju.

Na Wisłę pod względem poprawy nurtu dla ruchu żeglugowego w ciągu paru lat ostatnich niewiele się zmieniło na lepsze.

Jedynie, co mamy do zanotowania, to roboty doraźne, wykonywane przy pomocy pogłębiarek, które okazują niewątpliwą pomoc żegludze podczas niskich stanów wody, ale są niedostateczne i nie rozwiązują zagadnienia pogłębienia Wisły do tego maximum, na jakie zwięźenie koryta Wisły i umocowanie jej brzegów może pozwolić.

W dalszym ciągu mamy w rzece duże ilości raf, kamieni, prądów, pali z rozebranych mostów wojennych, zagrożających bezpieczeństwu statków.

Niewielkie kredyty, jakie są przeznaczone przez Rząd na wydatki, związane z utrzymaniem nurtu, pozwalają zaledwie na konserwację dawniej wykonanych robót regulacyjnych i niewielkie a konieczne zabez-

pieczenie brzegów w niektórych punktach.

Problemat regulacji Wisły natomiast pozostaje nadal nierozwiązany, mówi się o nim, ale mówi się o nim tak, jak o czymś, co może nastąpić za lat sto, a kto wie, może i później.

Państwo inwestuje znaczne sumy na budowę nowych linii kolejowych, pozostawiając gotową naturalną drogę wodną, łączącą centrum kraju z morzem, w zaniedbaniu niczem nieusprawiedliwionem.

Nie bacząc na taki stan rzeczy, ruch żeglugowy na Wiśle wzrasta z roku na rok. Zwiększa się nie tylko przewóz artykułów masowych, zwiększa również ruch pasażerski, turystyczny i wycieczkowy. Ciężenie społeczeństwa ku morzu wytwarza również zainteresowanie tą drogą, która nas z morzem łączy.

Zwiększenie się frekwencji obserwujemy głównie pomiędzy Warszawą i Gdańskiem, czyli na całej przestrzeni 430 klm. dolnej i środkowej Wisły, na których, nie bacząc na brak robót regulacyjnych pomiędzy Warszawą i Toruniem (210 klm.), można utrzymywać regularną żeglugę w ciągu całej nawigacji przy przeciętnym zagłębieniu 0.80 — 0.90 metra.

To nie jest głębokość zadawalniająca, ale to jest stan wody, przy którym żegluga na Wiśle może przewozić o 50% taniej od kolei, placąc przytem całą masę podatków na rzecz Państwa i nieskończoną ilość opłat na rzecz władz komunalnych — czego kolej, oczywiście, nie ponosi.

Żegluga na Wiśle przewozi taniej od kolei, a mogłaby przewozić jeszcze taniej, gdyby mogła pozwolić sobie na kupno nowego taboru, gdyby statki jej nie należały do przestarzałych typów pochodzenia niemieckiego i rosyjskiego, mających w 90% ponad lat 30-ci i spalających 2 razy tyle węgla, co nowoczesne parostatki, wyposażone w nowe maszyny i dostosowane do pracy na Wiśle.

W tym kierunku, niestety, na Wiśle niema należytego postępu, gdyż żegluga nie spotyka pomocy i gieny prawie żadnych udogodnień. Kredyt długoterminowy dla żeglugi nie istnieje, prawo hipoteczne statków nie jest uporządkowane, prawa samorządów do nakładania opłat za korzystanie z wybrzeży nie są w dostatecznym stopniu ograniczone.

Stosunki, jakie w tej dziedzinie u

nas panują nie dadzą się absolutnie porównać ze stosunkami, jakie obserwujemy w sąsiednich Niemczech.

Niemcy bez względu na to, że mają całą sieć wspaniale rozbudowanych dróg wodnych, zdobywają się na pomoc finansową dla swojej żeglugi wewnętrznej w postaci długoterminowego kredytu hipotecznego i wszelkimi możliwymi sposobami popierają rozwój żeglugi.

U nas dotychczas obserwujemy zjawisko wręcz przeciwne. Dróg żeglugowych posiadamy co prawda sporo, ale są one przeważnie w takim stanie, że o jakiejś regularnej żegludze marzyć nawet nie można. Natomiast posiadając jedyną poważną arterję komunikacyjną — Wisłę, łączącą nas z obydwojoma naszymi portami, Gdańskiem i Gdynią (przybrzeżna żegluga w zatoce gdańskiej może znakomicie łączyć Gdynię przez Schievenhorst z żeglugą na Wiśle, a nawet barki wiślane mocniejszej budowy przy spokojnym powietrzu mogą iść bezpośrednio z Wisły do Gdyni) nic, albo prawie nic, nie robimy, aby tę naszą naturalną drogę do naszych portów ulepszyć i należycie wykorzystać.

Istniejące na Wiśle przedsiębiorstwa żeglugowe są przeważnie słabe finansowo, posiadają bardzo znaczną część starego, mocno zużytego taboru i przy obecnych obciążeniach podatkowych i socjalnych nie są w stanie zdobyć dużych sum, potrzebnych na inwestycje żeglugowe, któreby mogły rozwiązać problemat żeglugi na Wiśle w szerokich rozmiarach. Te wielkie możliwości rozwoju regularnych linii, na całym dystansie Wisły od Bałtyku do Warszawy, nie są rozwiązane, gdyż wymagają one wprowadzenia parostatków o większej pojemności, dostosowanych do charakteru Wisły i do naszych zadań.

Państwo nie okazało żegludze rzecznej w tym kierunku, dotąd prawie żadnej pomocy. Żegluga ta nadal żyje własną substancją, odremontowuje z roku na rok swój tabor, ponosi wszystkie ciężary podatkowe i socjalne, a jednak spełnia ważną rolę dla przemysłu i gospodarstwa krajowego, bo przewozi taniej, niż kolej, nie mając żadnego wydatniejszego poparcia.

Czas już wielki, ażeby równoległe z naszym opanowywaniem Bałtyku, nasza naturalna droga wodna — Wisła i rozwój żeglugi na niej, znalazły należyte zrozumienie i poparcie.



# MARYNARKA WOJENNA

KONTRTORPEDOWIEC „WICHER” JUŻ JEST NA WODZIE!



W obecności p. Chłapowskiego, Ambasadora Polski we Francji, i Pani Chłapowskiej oraz Komandora Świrskiego, Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej, odbyła się, w dniu 10 lipca r. b. w stoczni „Chantiers Navals Français” w Bainville pod Caen, radosna dla każdego Polaka uroczystość spuszczenia na wodę kontrtorpedowca „Wicher”.

JULJAN GINSBERT

## O POTRZEBIE MARYNARKI WOJENNEJ

„...pięknie zapowiadający się początek rozbudowy Polskiej Floty Wojennej jest najlepszą ręką ręką rozwoju mocarstwowego Państwa i kwitnącej pomyślności Narodu”.

(Depesza Marszałka Piłsudskiego z okazji spuszczenia na wodę kontrtorpedowca „Wicher”).

Nareszcie Polska posiadała pierwszą prawdziwie bojową jednostkę morską. „Wicher” jest już na wodzie, a niebawem całkowicie wykończony przybędzie do Polski. W ślad za nim pójdzie siostrzana „Burza” i trzy łodzie podwodne. Polska Flota Wojenna przestanie być dekoracją.

To, co dotychczas posiadaliśmy, było zaledwie dobre do celów szkolenych. Dyplomacja nasza dopełniła

swego czasu błąd nie do darowania, nie rewindykując przypadającej nam części floty Austro-Węgier. Flota ta rozdzielona została między Anglię, Francję, Italię, Jugosławię, Grecję i Rumunię, z zupełnym pomięciem Polski. Natomiast otrzymaliśmy z łaski Rady Ambasadorów sześć niemieckich, z dna morskiego wydobytych, małych torpedowców, których remont kosztował bardzo drogo, a które prawie żadnej wartości bojowej nie posiadały.

Spółczesność nasze zaczyna coraz bardziej interesować się morzem i marynarką. Dotychczasowa obojętność, a czasem nawet lekceważenie, ustępują miejsca właściwemu zrozumieniu tej tak żywej dla każdego państwa sprawy. Ale nierzadko słyszy się jeszcze głosy, że marynarka wojenna

jest nam wogóle niepotrzebna. Że gdybyśmy nawet budowali intensywnie, to i tak nigdy nie sprostamy sąsiadom. Że tyle mamy ważniejszych zadań do spełnienia. Że fundusze przeznaczone na flotę wojenną winniśmy raczej zużyć na lotnictwo. Że morską obronę wybrzeży możemy pozostawić naszym sprzymierzeńcom, i t. d. i t. d.

Rezultatem tej kampanji są pewne wahania w łonie samego Rządu, a nade wszystko brak odpowiedniego programu morskiego. Zakrojony pierwotnie na dość szeroką skalę ten program, został prawie zaniechany. To, co budujemy, jest zaledwie znikomą jego częścią.

A jednak swoboda ruchów na morzu jest kardynalną podstawą istnienia każdego wielkiego państwa. Na-



oleon mimo całej swej lądowej potęgi był wobec Anglii bezsilny. I ta sama Anglja nie odegrałaby zapewne żadnej poważniejszej roli w dziejach świata, gdyby nie owo zrozumienie dla spraw morskich, które sprawiło, że w zaraniu szesnastego wieku poczęto tam dążyć świadomie do osiągnięcia przewagi na morzu.

Słynne zdanie admirała Raleigh — „Kto panuje nad morzem, panuje nad handlem, a kto panuje nad handlem, ujarzmi świat cały” — stało się hasłem morskiej polityki Anglii już za czasów Królowej Elżbiety.

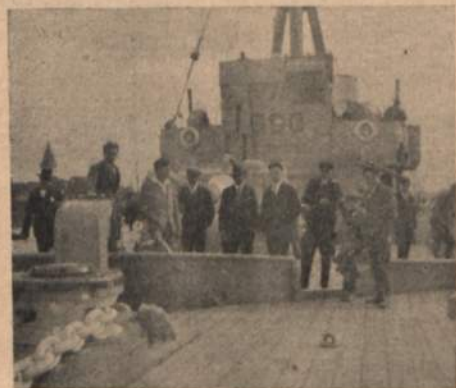
A jak celowo i wytrwale polityka ta przeprowadzona była, świadczy o tem historia.

W szesnastym wieku władczynią mórz jest Hiszpanja. Wprawdzie „armada” Filipa II została w r. 1588 rozproszona w bitwie pod Gravelingen, ale trzeba było przymierza anglo-holenderskiego, by tak potężnego przeciwnika osłabić. W r. 1639 Holender, Martin Tromp, zwyciężył definitywnie Hiszpanję na morzu. Wyciąga dla Anglii „kasztany z ognia”.

Teraz trzeba z kolei zająć się zbyt potężnym sprzymierzeńcem. Hegemonja Holandji na morzu, to zguba Anglii. To też wierna swym zasadom ta ostatnia znajduje sobie znów słabszego sprzymierzeńca. Jest nim Francja. Kolejne trzech wojen anglo-holenderskich są różne, wreszcie jednak w r. 1673 pod Texel, Holandja zostaje pobita.

Jest jednak zbyt potężna, by upaść odrazu. To też „perfidny Albion” wzięła ją w wojnę z Francją. Słynny holenderski admirał, Ruyter, pada w bitwie pod Agosta. Wilhelm Orański, stawszy się królem Anglii, wspiera Holandję przeciw Ludwikowi XIV. Czego nie dokonały krwawe bitwy i dokuczliwa blokada, dokonywa owo fatalne przymierze. Flota holenderska zostaje wchłonięta przez Anglię. Zdaniem Fryderyka Wielkiego — „Angielska fregata bierze holenderską szalupę na hol”. Niezależna siła morska Holandji przestaje istnieć.

Teraz rozpoczyna się 120-letnia, krwawa i uciążliwa walka o hegemonję **Z POBYTU ANGIELSKICH OKRĘTÓW WOJENNYCH W PORCIE GDAŃSKIM.**



Grupa studentów-polaków Techniki Okrętowej w Gdańsku na pokładzie krążownika „Canterbury”.



W dniach 23 — 30 czerwca r. b. bawiły w Gdańsku 2 krążowniki angielskie „Canterbury” i „Cambrian”. Ilustracja nasza przedstawia krążownik „Canterbury”.

nię morską między Anglią i Francją. Mimo bohaterskiej obrony, ta ostatnia ulega. Nelson w r. 1805 pod Trafalgarem uwalnia swą ojczyznę od niebezpiecznego współzawodnika. Ten sam los spotyka Danję, która ośmieliła się narażać potężnej już władczyni mórz. Odtąd Wielka Brytania króluje już niepodzielnie na wszystkich wodach świata.

Z końcem XIX stulecia niepokoje ją jednak Rosja. Państwo to zmierza na wschód, gdzie jego interesy sprzeczne są z interesami Albionu. Wojna bezpośrednia może być kosztowna i krwawa. Wobec tego szeregiem mądrych, acz perfidnych posunięć, Anglja doprowadza do wojny rosyjsko-japońskiej. Flota rosyjska zostaje zniszczona pod Cuszimą. Nie przelawszy kropli krwi, Wielka Brytania osłabia flotę rosyjską.

Wreszcie ostatnie wchodzi na arenę Niemcy. I tam rozumieją, że „przyszłość narodu leży na wodzie”. Rozpoczyna się istny wyścig. Obie strony nagwałt budują coraz potężniejsze okręty wojenne. Wreszcie Niemcy, do brzy żołnierze, ale kiepscy dyplomaci, tracą cierpliwość i wrzód pęka przedwcześnie. I tu dopiero polityka Anglii odnosi walne zwycięstwo. Bitwa pod Jutlandją, albo jak ją Niemcy nazywają, pod Skagierakiem, jest właściwie wygraną tych ostatnich. Mimo to, flota niemiecka kończy swój żywot w Scapa Flow.

I czemuż byłaby Anglja, gdyby jej polityka poszła innymi torami? Mała, uboga, całkowicie zależna od sąsiadów wyspą. A czemu stały się owe niegdyś potężne kraje, jak Hiszpanja, Portugalia, Holandja, kraje, w których interesy lądowe przekładano ponad morskie?

Dziś świat cały rozumie, że „bez

morza niemasz prawdziwej wolności”. Ostatnia rewja morska w Hawrze dowodzi jasno, że pomna swych pięknych tradycyjn marynarka francuska, odradza się szybko. Włochy i Hiszpanja wchodzi na te same tory; i tam budują nowe okręty wojenne. Nawet małe, a czasem nawet ubogie kraje, jak Jugosławja, Finlandja i t. d., wyprzedzają nas na tem polu. A u nas pisze się, że marynarka wojenna jest niepotrzebna, bo i tak nie potrafimy się obronić.

Poglądy te są często wytworem ludzi szlachetnych, ale mało znających się na rzeczy. Każdy, kto choć cokolwiek studjował historję wojen morskich, wie, że na morzu zwycięża nie silniejszy, ale zręczniejszy. Zresztą, zadaniem naszej młodej marynarki nie będzie staczanie bitew morskich, ale racjonalna obrona wybrzeży i ochrona dróg morskich, a także partyzantka przy pomocy możliwie wielkiej ilości łodzi podwodnych. Cały wysiłek włożony w budowę naszej floty handlowej może pójść na marne, o ile nie stworzymy dla niej odpowiedniego zabezpieczenia. Obyśmy nie popadli w błędy ojców naszych. Oby zgubna dewiza Klonowicza, — „Może Polak nie wiezieć co morze, gdy pilnie orze”, — zastąpiona została przez mądre zdanie Anny Jagiellonki: — „Wolnością morską Państwo ku górze się wznosi, tak i my ku górze mamy się wznieść”.

Pragniemy silnej i dzielnej marynarki wojennej, pragniemy przede wszystkim obliczonego na kilka lat programu morskiego, bo bez niego żadna w świecie marynarka rozwijać się nie może. Budujmy choćby niewiele, ale stale. I pamiętajmy, że jeśli bez morza niema wolności, to wolność morską jedynie marynarka wojenna zachować nam będzie w stanie.



## POLSKA PLACÓWKA NAD ADRJATYKIEM

Grono ludzi dobrej woli i niegasnącego zapału, z F. A. Ossendowskim, głośnym literatem-podróżnikiem, prof. dr. T. Hilarowiczem — wybitnym działaczem społecznym i naukowym, oraz dyr. J. Mikułowskim, założycielem szeregu spółdzielni budowlano-mieszkaniowych na czele, założyło kilka miesięcy temu spółdzielnię o nazwie „Dom Polski nad Adriatykiem” o celu zasadniczym: umożliwić jaknajszerszym masom społeczeństwa polskiego pobyt nad morzem Adriatykiem dla wypoczynku i kuracji. I oto po kilku miesiącach pracy nielicznej grupy osób, w dniu 15 sierpnia r. b. zostaje już oddany do użytku pierwszy pawilon, w którym kilkadziesiąt osób będzie mogło zamieszkać na pewien czas. „Dom Polski” powstaje na wybrzeżu jugosłowiańskim Adriatyku, a właściwie na jednej z tak bardzo licznych wysp, ciągnących się wzdłuż Dalmacji, mianowicie na wyspie Solta w pobliżu największego miasta portowego Jugosławii — Splitu (Spalato). Władze rządowe polskie odniosły się do projektu „Domu Polskiego” z wielkim uznaniem, obiecując czynne poparcie tej tak pięknej nawet pod względem ideowym, inicjatywy, czego dowodem było udzielenie przez Pana Ministra Augusta Zaleskiego osobistej audjencji władzom spółdzielni i potraktowanie przez niego całej sprawy bardzo życzliwie oraz wszelkie ułatwienia paszportowe ze strony Ministerstwa Skarbu i Komisarjatu Rządu m. st. Warszawy. Władze jugosłowiańskie, jak rządowe tak i samorządowe oraz społeczeństwo miejscowe odniosły się do projektu polskiego wprost z wielkim entuzjazmem, zapowiadając serdeczną gościnę każdemu przybyszowi — polakowi, oraz z góry udzielając, jak instytucji samej, tak i przybywającym do niej, wszelkich, bardzo poważnych nawet, udogodnień.

Na uroczystość założenia kamienia węgielnego pod pierwszy pawilon „Domu Polskiego” wyjechała z Polski do Jugosławii wycieczka inteligencji polskiej, zorganizowana przez Spółdzielnię oraz Stowarzyszenie Przyjaciół Jugosławii. Przewodniczył wycieczce p. Jan Moczydłowski przy współudziale przedstawiciela Ligi Morskiej i Rzemnej, p. inż. Slezaka. Wzięło w niej udział 46 osób, przedstawicieli różnych zawodów obojga płci. Wycieczka ta poprzez Budapeszt udała się najpierw do stolicy Królestwa Serbów, Kroatów i Słoweńców, Belgradu, zwiedziła Sarajewo, niemal całe wybrzeże jugosłowiańskie Adriatyku, oraz stolicę

Chorwacji — Zagrzeb. Cały dwudziestodniowy pobyt wycieczki na ziemi jugosłowiańskiej był powodem do pełnych znaczenia manifestacji przyjaźni polsko-jugosłowiańskiej. Pobyt w Belgradzie był urozmaicony szeregiem bankietów i przyjęć, które odbyły się dzięki inicjatywie i energii komitetu przyjęć z posłem F. Smodejem na czele. Komitet ten został ukonstytuowany na terenie klubu jugosłowiańsko-polskiego, a w skład jego weszli wybitniejsi działacze miejscowi na polu zbliżenia obu Państw, z nich więc wymienić przedewszystkiem należy panią Medowic'ową, niestrudzoną propagatorkę tego zbliżenia, adwokata Bojcinovic'a, który się już dobrze zasłużył Polsce w niejednym przypadku, prof. Czoric'a, panią Stefanovic, kompozytora, prof. Miloje Milojevic'a oraz radcę dr. Lenarda. Poza uroczystym bankietem, wydanym przez Klub polsko-jugosłowiański, na którym był obecny wiceminister spraw zagranicznych, wycieczkę podejmowano kolacją w uroczym parku Topczyder za miastem, herbatą w „Kole Sióstr Serbskich”, najpoważniejszej i najzasłużeńszej organizacji kobiecej w Serbii, wreszcie herbatką w poselstwie polskim, gdzie rolę uprzejmego gospodarzy pełnili pp. Kwapiszewscy. W czasie swego pobytu w stolicy, wycieczka złożyła wspaniały wieniec z kwieciami o barwach narodowych polskich na grobie nieznanego żołnierza na górze Awali, odległej o 20 klm. od miasta.

W Sarajewie, gdzie wycieczka zabawiła zaledwie jeden dzień, przejazdem do Dubrownika, polacy byli nad wyraz serdecznie podejmowani przez władze miasta, zaś organizacyjnie cały pobyt dla wycieczki w tej tak bardzo ciekawej dla oka turysty z północy, stolicy Bośni, bo miście o typie niemal zupełnie wschodnim, doskonale zorganizował ks. Slavomir Čeček, polak z pochodzenia. W prastarej Raguzie, dziś Dubrowniku, a prawdziwej perle jugosłowiańskiego Adriatyku, wycieczka doznała również serdecznego przyjęcia, zaś serdecznym opiekunem w czasie dwudniowego tam pobytu był dla polaków rodak nasz, artysta muzyk, stale tam zamieszkujący, p. L. M. Rogowski. Okrętem „Karadjordje”, serdecznie i uroczysto witani na każdej przystani przez tłumy mieszkańców miast miasteczek i wiosek, z entuzjazmem wykrzykujących „żywi bracia Polaki” przypłynęła grupa wycieczkowa do Splitu. Na przystani w Splicie oczekiwał na wycieczkę wielki żupan Petrovic, prezydent

miasta Tartaglia, dowódca okręgu generał Stamenkovic oraz nieliczne tłumy mieszkańców miasta, wraz z nieliczną grupką kolonji polskiej. Orkiestra marynarki wojennej odegrała hymny polski i jugosłowiański. Drugiego dnia pobytu wycieczki w Splicie, t. j. w dniu 14 czerwca r. b. odbyła się uroczystość założenia kamienia węgielnego pod pierwszy pawilon „Domu Polskiego nad Adriatykiem”, na odległej od portu o 18 klm. wyspie Solta.

Powitanie, jakie zgotowali Polakom mieszkańcy tej wyspy do łez wrzuciło gości. W połowie drogi statek nasz spotkały setki statków i łodzi rybackich, przepelnionych po brzegi ludnością wieśniaczą, orkiestrami i chórami, które towarzyszyły gościom aż do zatoczki „Niecuzjan”, której część wybrzeża stanowi już dziś własność polską. Po przybyciu na wyspę została odprawiona msza polowa przez ks. dr. Kneblewskiego, następnie przystąpiono do poświęcenia kamienia węgielnego. Ceremonji tej dokonał miejscowy żupnik (proboszcz) Don Marin Besic, poświęcając kamień, w którym został umieszczony pergamin z imionami króla Jugosławii Aleksandra I-go, Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Ignacego Mościckiego, Marszałka Józefa Piłsudskiego, Premiera Jugosławii Vukocevic'a, a także imiona polskich gości i delegatów ze Splitu. Następnie przemawiali: wielki żupan Petrovic i Stojanov, którym odpowiedział serdecznymi słowami konsul polski z Zagrzebia p. Barthel, a prof. Uniwersytetu Zagrzebia dr. Slesic — witał dzień poświęcenia kamienia węgielnego „Polskiego Domu” w imieniu polsko-jugosłowiańskiego towarzystwa w Zagrzebiu.

Tegoż samego dnia wieczorem w hotelu „Bellevie” wydany został przez wycieczkę przy współudziale dyrekcji „Domu Polskiego” wielki bankiet, na który zaproszone zostały wszystkie poważniejsze osobistości Splitu. Szereg przemówień rozpoczął ze strony polskiej wiceprezes Sądu Okręgowego z Warszawy, p. K. Fleszyński, odpowiedział mu wielki żupan dr. Petrovic. Następnie przemawiali: konsul generalny p. Barthel von Weydenthal, prezydent miasta Tartaglia, dyrektor J. Mikułowski, prof. Kerubin Segvic, żupnik Marin Besic, ksiądz S. Čeček, prof. dr. Illesic, konsul czeskosłowacki Smoltic, redaktor Brajevic oraz ks. dr. W. Kneblewski. Wszystkie mowy były entuzjastycznie przyjmowane przez słuchaczy i były prawdziwym wyrazem nawiązania serdecznych nici przyjaźni i bra-



Powitanie wycieczki polskiej przez mieszkańców wyspy Solta.



Wycieczka pod pomnikiem poety Jugosławii, Marulic'a, w Splicie.



terstwa obu społeczeństw. Po bankiecie, staraniem wycieczki polskiej, został urządzony koncert muzyki i pieśni polskiej, na którym pp. pułkownikowa Bartelmusowa i p. K. Tyrcha odśpiewali szereg utworów polskich, zaś p. inż. Wadzyński zadeklamował wyjątki z „Pana Tadeusza”. Miły ten dzień zakończyły ohoce tańce, wśród których mazur i oberek, oraz jugosłowiańskie kolo — cieszyły się wielkim powodzeniem.

W Splicie, korzystając z przepięknej pogody, wycieczka zabawiła jeszcze 3 dni, zwiedzając szczegółowo nad wyraz ciekawe zabytki tego miasta, zwłaszcza potężne pozostałości słynnego pałacu Dyoklecjana, oraz rozkoszując się słońcem południowym i morzem na miejscowych plażach.

W dniu 18 czerwca r. b. wycieczka poprzez Susak przybyła do stolicy Chorwacji — Zagrzebia, który również powitał polskich gości nader serdecznie, zaś komitet przyjęcia wycieczki z prof. Illesic'em na czele starał się krótki, bo za-



Uczestniczki wycieczki polskiej nad Adrjatyk w malowniczych strojach jugosłowiańskich

ledwie 1-dniowy pobyt, w tem tak pełnym kultury, malowniczo położonym i pięknie zabudowanym mieście, jaknajbardziej u-  
przyjemnić i urozmaicić.

Drogą przez Wiedeń — w dniu 22 czerwca wycieczka powróciła do Warszawy.

Już druga wycieczka w tym roku do Jugosławji (w okresie Wielkiej Nocy bawiła tam liczna wycieczka szkolna z prof. Al. Janowskim i dyr. Gateckim oraz dyr. Michalską na czele) gorąco i serdecznie podejmowana przez naszą brać jugosłowiańską świadczy o coraz to bardziej rozwijającym się zainteresowaniu w Polsce krajem, który, przyznać musimy, nie jest jeszcze dostatecznie przez nas poznany.

We wzajemnych stosunkach polsko-jugosłowiańskich nie wystarczy oficjalna akcja porozumiewawcza dwóch rządów tych państw, potrzebna jest jaknajdalej idąca współpraca obu społeczeństw, polskiego i jugosłowiańskiego. Stowarzyszenie Przyjaciół Jugosławji i Spółdzielnia „Dom Polski nad Adrjatykiem”, rozwijając inicjatywę w kierunku wzajemnego poznania się jaknajszerszych sfer polskich i jugosłowiańskich, dokłada i dołoży w przyszłości jeszcze niejedną cegiełkę do gmachu przyjaźni polsko-jugosłowiańskiej.

## 4) Z PAMIĘTNIKA ANGIELSKIEGO EMIGRANTA

NA ŻAGLOWCU „CORNWALL” W DRODZE Z ANGLJI DO NOWEJ ZELANDJI

(Dokończenie)

15 listopada 1851 r. (Sobota). Wiatr trochę zelżał, lecz bardzo nieznacznie, żagle stale zarefowane. Widocznie kapitan przewiduje wzmocnienie się wiatru. Sobota wieczór, toast, jak zwykle, zdrowie żon i nieobecnych przyjaciół.

16 listopada. (Niedziela). Wiatr słabszy niż wczoraj, niesiemy wszystkie żagle. Znacznie cieplej.

17 listopada. (Poniedziałek). Idą zakłady wszystkich pomiędzy wszystkimi, co do dnia przybycia na miejsce. Pan S. Moorhouse, obywatel Yorkshiru, najgrubsza ryba, zaproponował mi zakład. Zapytałem go o warunki, na co odpowiedział, że stawia 50 szylingów przeciw 5 sz., że przed 15 grudnia, nie staniemy na miejscu. Zakład przyjąłem. Wieczorem proponował mi 15 szyl. odstępnego, mówiąc, że był w błędzie. Swój zakład sprzedałem p. Russ za 25 sz. Jeżeli tak zakładać się codzień, można by było wygrać ładną sumkę. Niektórzy porobili tyle zakładów, na różne szanse, że musieli wszystko zapisywać do notesów. Z tego możecie wnosić, jaki hazard kwitł na statku. Tenże obywatel z Yorkshiru, sprzedał naszemu księdzu 100 akrów ziemi, które nabył od Towarzystwa Canterbury. Działo się to podczas jakiejś gorącej rozmowy między niemi, ksiądz bardzo bronił wspomnianego T-wa, a tamten ganił. P. Moorhouse odstąpił księdzu niby za tę samą cenę, a mianowicie 300 £., w rzeczywistości zarobił na niej 50 £., czyli że przejazd do Nowej Zelandji nic go nie kosztował, ponieważ T-wo Canterbury, sprzedając ziemię w Nowej Zelandji, dołączało cenę przejazdu do kupna.

18 listopada. (Wtorek). W ostatnim tygodniu przeszliśmy 1,396 mil, co wynosiło przeciętnie 200 mil na dobę. Jak z tego wynika „Cornwall” mógł do-

brze bieć, o ile miał wiatr, lecz rzadko się zdarzało, szczególnie w bliskości równika, aby wiatr w ciągu 24-ch godzin dał z jednakową siłą, a dość często panowała cisza, wszystko to przedłużyło naszą podróż. Pamiętam, będąc o 300 mil od przylądka Dobrej Nadziei, kiedy mieliśmy dobry wiatr, czułem się szczęśliwy, że podróż nasza wkrótce się skończy. Nie powtórzyłbym jej za żadne skarby Indji czy inne. Byłoby dla mnie wygodniej i może opłaciłoby się taniej, gdybym wziął bilet I-ej klasy. Pasażerowie I-ej klasy tylko ze mną jednym łączyli się, ignorując zupełnie pozostałych pasażerów II-ej klasy, nie dopuszczając ich do swego towarzystwa.

19 listopada. (Środa). Dzisiaj kapitan robił korektę chronometrów za pomocą księżycowych obserwacji. Jest to jedno z najtrudniejszych zadań nawigacji. Będąc jednak 3 miesiące w drodze, należało sprawdzić ich bieg.

Wiatr wzmocnił się.

20 listopada. (Czwartek). Wiatr od wczoraj stopniowo przeszedł w silny sztorm. „Wszyscy na pokład, zwiąć żagle” — taka rozległa się komenda. Marynarze, którzy przedtem kleli, że wiatr słaby, teraz kleli jeszcze więcej, z powodu złej pogody i zimna. Wogóle nie mogłem ich nigdy zrozumieć. Morze strasznie wzburzone, pokład ciągle pod wodą. Jeden z koni, należący do p. Worsly, pasażera pierwszej klasy, uderzony falą podczas tej pogody, zdechł dzisiaj rano. Strata 80 £. Podczas szkwałów, wiatr dochodził do furji.

21 listopada. (Piątek). Wiatr ten sam, sztorm bez przerwy. Morze okropne, wiatr uderza jak piorun. Sądząc z rozmowy kapitana ze starszym oficerem, której się przysłuchiwałem, nieprędko koniec naszej męczarni. Nie

chciałem siedzieć pomiędzy pokładem, wolałem być świadkiem najgorszego, niż być w nieświadomości niebezpieczeństwa. Miejsce na rufie, gdzie się ulokowałem nie było bezpieczne, ale jeden tylko Bóg raczy wiedzieć, gdzie mogło być lepiej. Załoga stale w pogotowiu na pokładzie. Idziemy tylko pod głucho zarefowanymi dolnymi żaglami. Szybkość 6 mil, a podczas szkwałów 11 mil.

Zawsze się mówi o głębiach siniego morza, nigdy białego, mówi się, że ocean błękitny, a tymczasem, jak oko sięga widać tylko białą pianę. Morze straszne. Wszystkie luki szczelnie zamknięte. Wszyscy pasażerowie w wielkim strachu. Statek czasami tak się kładzie na bok, że burtami czerpie wodę. Godne jest podziwu, że taka łupina, jak statek może egzystować i nie ginie w tak rozszalałym morzu. Czasami statek wpada w kotłownię, z której zdaje się już nie wyjdzie, a w parę sekund jest już na wierzchołku fali. O 8-ej wieczór wiatr trochę zelżał, ale jeszcze okropnie dmie. Piszę to około 4-ej nad ranem.

22 listopada. (Sobota). Nadleciał silny szkwał z gradem, który trochę przybił fale. Po szkwałe wiatr zelżał. Nasza pozycja: szerokość 47° 27' S i długość 117° 7' E. Około 6-ej wiatr wieje z siłą dobrego bryzu, luki zostały odkryte. Wszyscy pasażerowie odetchnęli, bo pomyśleć, 80 osób, w przeciągu więcej jak doby, przebywało w swoich pomieszczeniach bez żadnej wentylacji. Wiatr słabnie, wieczorem nastąpi cisza. W bliskości nowy sztorm.

32 listopada. (Niedziela). W nocy wiatr się wzmógł. Znowu komenda, wszyscy na pokład „zwiąć żagle i brać refy”. Dmie sztorm, lecz morze stosunkowo spokojne. Wiatr dla nas pomyślny. Znajdujemy się w pobliżu



brzegów Australijskich. Po 10-u godzinach nastąpiła cisza.

24 listopada. (Poniedziałek). C. Canning między innymi rzeczami zabrał ze sobą skrzynię kartofli, lecz nie mógł jej odnaleźć, dopiero teraz jeden z marynarzy, uprzążając magazyn odnalazł ją. Powitaliśmy ją radośnie i zaczęliśmy się raczyć kartoflami. Zawartość skrzyni wynosiła około 3-ch centn., lecz trzeba było myśleć, aby wystarczyło do Nowej Zelandji.

25 listopada. (Wtorek). Kartofle na śniadanie, kartofle na obiad i kartofle na kolację, oto wszystko.

26 listopada. (Środa). Rano rozległa się komenda: „wszyscy na pokład, zmniejszyć żagle”, wiatr dmie z siłą sztormu. Pozostaje nam do przebycia tylko jeszcze 1.700 mil, co zajmie 10 dni, w najgorszym razie dwa tygodnie. Podczas szkwałów, wiatr okropny.

27 listopada. (Czwartek). Zrobiono 201 mil.

28 listopada. (Piątek). Prawie cztery miesiące nie widzieliśmy brzegu. Pozostało tylko kilka dni, a wydają się więcej uciążliwe, niż te 4 miesiące; przynajmniej tak mi się wydaje. Wiatr się wzmocnił, dmie z siłą sztormu, jednak wszyscy są dobrej myśli, w nadziei prędkiego końca podróży.

29 listopada. (Sobota). Wszyscy w radosnym nastroju. Śpiewy, tańce, wesole pogawędki, mężczyźni zawzięcie palą, piją, grają w karty, wogóle wszyscy w jaknajlepszych humorach. Większa część pasażerów, przekomarza się z marynarzami, będąc w królewskim nastroju, czyli pijani; tak trwało to do północy. Dziwi mnie, że za pijaństwo nikt nie jest karany na emigranckim statku.

30 listopada. (Niedziela). W czwartek mamy ujrzeć brzeg, bo znajdujemy się od niego w 640 milach. Ostatni raz widzieliśmy brzeg 19 sierpnia, i zobaczymy go znowu dopiero w czwartek, po 107 dniach.

1 grudnia. (Poniedziałek). Idą zakłady, czy zobaczymy brzegi w czwartek, czy nie. Wiatr mocny, dzisiaj przebiegliśmy 225 mil, średnio 9 węzłów. Nic pewnego.

2 grudnia. (Wtorek). Cała załoga zajęta myciem i czyszczeniem statku, aby się godnie zaprezentował przed przybyciem do portu. Wiatr słaby.

3 grudnia. (Środa). Wiatr stale słaby, wszyscy oczekują z niecierpliwością, okrzyku: „widać ląd”.

4 grudnia. (Czwartek). Wiatr słaby, posuwamy się z szybkością 5-u węzłów. Przechodzimy pomiędzy Aucklandskimi wyspami i Snares Rocks, które leżą na południe od Nowej Zelandji. Jasno ciągle widać brzegi.

5 grudnia. (Piątek). Około 3-ej po południu, odkryły się brzegi z drugiej strony, widać Snares Rocks, które się znajdują w 60-u milach od wysp Stewards. Po 108-u dniach zobaczyłem brzegi; możecie sobie wyobrazić moją radość. Co jest zabawne, to to, że niektórzy pasażerowie powyłazili na wanty (drabiny sznurowe u masztów), myśląc, że z góry zobaczą coś więcej, niż z pokładu. Wszyscy uradowani, a conto tego wieczorem się popili.

6 grudnia. (Sobota). Dzisiaj przeszliśmy koło brzegu nie dalej, niż w 5-u milach, była to środkowa wyspa Port Cooper, z drugiej zaś strony tej wyspy leży Port Lyttleton. Wiatr umiarkowany, idziemy po 6 węzłów. Spotykamy statki prawie co dwie go-

dziny. Mamy nadzieję być w Lone Port 9-go lub 10-go grudnia. Sobota, noc. Tańce, śpiewy, pod koniec większa część pijani.

7 grudnia. (Niedziela). Dzisiaj rano, przeszliśmy Otago. Jest to jeden z cudowniejszych widoków, dolina Renu niech się schowa. O 11-ej nastąpiła cisza, u wszystkich nastroj się popsuł. Około 3-ej słaby wiatr i bardzo gorąco. O ile wiatr się nie zmieni, będziemy musieli stanąć na kotwicy, aby nie wpaść na wielką Banks Peninsula. Do 8-ej wiecz. cisza.

8 grudnia. (Poniedziałek). Wiatr mamy NE, a około 8-ej rano E. Dzisiaj nowa para zaręczonych pobrała się. Ceremonja ślubu odbyła się o 11-ej na mostku kapitańskim, poczem kapitan zaprezentował nowe stadło małżeńskie i na zakończenie kazał dać dwa strzały armatnie.

9 grudnia. (Wtorek). Około 9-ej słaby bryz i mgła. Widać port Aca-roa, w głębi ładu góry. Widok wspaniały. Dzisiaj złapano morską świnię, upieczona, wcale niezła. Wiatr słaby, posuwamy się z szybkością 4-ch węzłów; morze tu dosyć płytkie w bliskości brzegu. Aby w nocy nie podchodzić do portu, okrążyliśmy przylądek w 10-u milach.

10 grudnia. (Środa). O 5-ej rano zostałem zbudzony przez p. Bailey, który mi zakomunikował, że już jesteśmy w zatoce, w której leży Port Cooper, koniec naszej podróży. Na tę wiadomość wyskoczyłem z łóżka. Zmieniono kurs i znaleźliśmy się w porcie. Na tem kończę swój dziennik.

JOHN PUGH.

Z angielskiego tłumaczył wg. „Sea Breezes” T. Stecki.

TADEUSZ MEISSNER

## OSTATNIA BUTELKA DUBONNET

(Nowela)

— Zaczniemy od naszego kapitana: panie Marku, niech pan pije.

— Bardzo żałuję, ale muszę pani odmówić. Ostatnia butelka Dubonnet, w której brałem udział, — że tak powiem, — została osuszona akurat trzy lata temu i wówczas przyrzekłem, że będzie ona ostatnią w moim życiu.

— Tak? — Nie lubi pan tego aperitif'u? Niestety, w kambuzie naszego yachtu nic innego niema narazie. Kiepska ze mnie gospodyni, ale skądże mogłam wiedzieć, że pan nie lubi Dubonnet, gdy tymczasem...

— Myli się pani, panno Wando: bardzo lubię Dubonnet, ale nie pijam go. Widzi pani, to długa historia... Tak się złożyło... przyrzekłem...

— A czy „ta”, której pan przyrzekł, była bardzo piękna?

— Wyjątkowo to nie była „ta”, a „ten”. Ale to długa historia...

Rozmowa powyższa toczyła się na niewielkim, lecz zgrabnym yachcie żaglowym, którego załogę stanowiło młode, mieszane towarzystwo. Przy sterze yachtu siedział ładny, opalony chłopak, trzymając prawą ręką rumpel, lewą szot grot-żagla.

Do niego zwróciło się teraz całe towarzystwo:

— Opowiedz nam, Marek, tę historję. To napewno jakaś ciekawa przygoda.

— No, dalej kapitanie, nie daj się prosić.

— Wybieraj: albo przygoda, albo szklanka Dubonnet.

— A więc dobrze — odrzekł sternik, ulegając wkońcu ogólnym prośbom. — Zaraz zacznę, popuście tylko nieco szot kliwra: żagiel wyciągnięty jak deska, a idziemy półwiatrem przecież. — O tak, all right.

Wysunawszy się z za wejściowego molu portu helskiego, yacht pochylił się nieco na lewą burtę i rażno począł pruć lekko sfalowaną powierzchnię zatoki.

— Było to wówczas, — zaczął Marek — gdy byłem jeszcze w francuskiej Cie de Chargeurs Reunis. Nawigację pod francuską banderą rozpocząłem od parowca „Forbin”, na linii Hamburg—Brazylja—La Plata. Po roku na moją prośbę zostałem przeniesiony na „Fort de Souville”, który wówczas robił zachodnie wybrzeże podzwrotnikowej Afryki. Przy przeniesieniu tem awansowałem nieco, gdyż zostałem zaakrotowany jako „deuxieme lieutenant”, pomimo, że brałem w dalszym ciągu pensję eleve'a. Wiecie o tem dobrze, że oficerem na statku francuskim może być tylko obywatel francu-

ski, podobnie zresztą, jak na statku polskim — obywatel polski. Dlatego to właśnie zamiast 1200, brałem po dawnemu swoje 233 franki i 33 cm., pomimo funkcji porucznikowskiej.

Już pierwsza moja podróż na „Fort de Souville” obfitowała w wielką ilość przygód, ale tym razem nie o nich chcę wam opowiedzieć.

Po powrocie z tej podróży do Havru, pojechałem na dwudniowy urlop do Paryża, gdzie przypadkiem spotkałem mego brata z rodziną. Nie widziałem ich prawie od trzech lat, ale szybki odjazd mego statku do Hamburga nie pozwolił mi być z nimi dłużej niż dwa dni.

Po moim powrocie z „tourné du nord” spotkaliśmy się znów w Havrze. Urlop mego brata Stefana dobiegał końca. Za tydzień miał być w Warszawie, skąd wkrótce po powrocie, wyruszał do Bukaresztu w charakterze instruktora pilota w rumuńskiej wojskowej szkole pilotów. Żona Stefana, Hanka, musiała zostać około czterech miesięcy na kuracji na Riviere francuskiej, skorzystała więc z zaproszenia swei serdecznej przyjaciółki z czasów pensjonarskich, pani Didier, do Villefranche, pod Niceą. Pozostawało do rozstrzygnięcia pytanie, z kim pojedzie Wojtek, pięcioletni synek Stefanów: ani oj-



ciec, ani matka nie chcieli rozstać się z jedynakiem.

„Gdzie się dwóch kłóci, tam trzeci korzysta” — mówi przysłowie. Zaproponowałem, aby Wojtek odbył ze mną podróż na „Fort de Souville”. Początkowo Hanka nie chciała nawet o tem słyszeć, lecz gdy do prośb Wojtka, który był zapalonym marynarzem, dołączył się wkońcu i Stefan — uległa.

Okoliczności składały się jaknajpomyślniej, bo „Fort de Souville” po powrocie z południa zawiązał, nie jak zwykle do Bordeaux i Havru, a wprost do Marsylii, skąd do Villefranche nie jest wcale daleko.

Komendant mojego statku zgodził się z łatwością na zabranie Wojtka. Poczciwy père Martineau lubił dzieci, choć podobno sam ich nigdy w życiu nie miał.

15 maja wyszliśmy z Havru. Marszruta nasza prowadziła przez Teneriffę, Dakar, Gwineję francuską, Côte d'Ivoire, Côte d'Or, Kamerun, Gabou i Kongo francuskie, do portu Matadi w Kongo belgijskim, i z powrotem.

Z drobnymi przygodami przybyliśmy do Matadi 10 lipca. Pamiętam tę datę doskonale, gdyż był to dzień urodzin komendanta, uroczyste obchodzony na pokładzie „Fort de Souville”.

Wojtek był zachwycony podróżą; znośił ją doskonale i ani razu nie chorował, choć w zatoce Biskajskiej mieliśmy dość silny sztorm.

W Matadi zatrzymaliśmy się dość krótko. Ładunku do oddania było niewiele; do wzięcia jeszcze mniej. Cekał nas mahoni i heban w rzekach i portach Gabou. Przez port belgijski jednak eksportuje się z Kongo francuskiego to wszystko, czego nie da się wysłać przez Point Noire, który jest raczej projektem portu, a nie portem. Point Noire zresztą narazie przeważnie importuje. Jest to port, który rozpoczęto budować parę lat temu w bardzo trudnych warunkach, tak, że praca posuwa się bardzo powoli naprzód. W dodatku Point Noire nie posiada narazie żadnego niemal połączenia komunikacyjnego ze swym hinterlandem.

— A czy w tym porcie, w tym Point Noire, wszystko jest bardzo czarne? — przerwała panna Wanda.

— No, niezupełnie wszystko. Są tam naprzekład białogłowy zarówno białe, jak czarne. — Wróć jeszcze do tego, ale narazie muszę cofnąć się do Matadi. — Otóż tym razem jedynym naszym ładunkiem, wziętym w porcie belgijskim, był potężny lew, przeznaczony dla cyrku, czy też ogrodu zoologicznego w Lyonie. Z przyjęciem na statek dzikiej bestji mieliśmy dużo kłopotu, tembardziej, że klatka, w której uwięziono to wspaniałe zwierzę, była zbudowana przemysłem murzyńskim. Między jej grubymi prętami z drzewa szczupły człowiek mógł się z łatwością przecisnąć.

W jaki sposób zdołano dostawić lwa z Pangala, w której okolicy został złapany, do Brazzaville — nie mam opjęcia. Dalszą drogę odbył na pokładzie małego parowca rzeczno „Fadji”, skąd przyjęliśmy go na „Fort de Souville”. Klatkę umieszczono na przednim szkafulu, między pierwszym a drugim lukiem i uwiązano ją mocno, aby nie przesunęła się lub nie wypadła za burtę.

Mój Wojtek bynajmniej nie bał się potężnego ryku lwa: przeciwnie — szalenie go to bawiło. Bił z radości rączkami po kolanach, a potem przyłożywszy dłonie do buzi naśladował groźny pomruk zwierzęcia. Nasz nowy pasażer stał się niewyczerpanym źródłem uciech, atrakcji i radości.

— Marek, podaruj mi tego lwa: on taki ładny — prosił Wojtuś.

— Nie mogę, Wojtusi: mamusia by się gniewała.

— Ależ nie, nie! Ja byłem z tatusiem i mamusią w takim ogrodzie w Poznaniu, gdzie jest dużo zwierząt. Tam był taki sam lew i mamusi też się bardzo podobał. — Tak, Marek! — upewniał mnie.

— No, dobrze. A cóż ty będziesz robił z tym lwem?

— O, będziemy się bawili razem z nim i z Normą, jak wrócimy do Warszawy.

— A nie boisz się go? — Przecież on pożarłby i ciebie, i mamusię, i tatusia, i mnie, i Normę razem.

— Co ty mówisz Marek! — Pożarł? — E, nie: jak jabym go karmił, to on by mnie nie pożarł. Chodź, pójdziemy do niego, popatrzeć zbliska.

Podeszliśmy na koniec spardeku, ale Wojtkowi to nie wystarczyło. Chciał koniecznie zejść na sztafai i podejść do klatki. Było to nazajutrz po wyjściu z rzeki Kongo w morze „Fort de Souville” zbliżał się do Pointe Noire.

Zeszliśmy po trapie i stanęliśmy na luku obok komendanta Martineau, który manipulował coś przy swym aparacie fotograficznym.

— A, tiens, voila „Voytuche” — rzekł wesoło spostrzegłszy nasze przybycie — comment ça va, mon petit?

Wojtek zasalutował po wojskowemu i wyrecytował bez zajknięcia:

— Bonjour, commandant, ça va bien, merci.

Na tem narazie streszczała się cała jego znajomość francuzczyzny.

„Toutou Fonche”, jak nazywaliśmy zwykle ogólnie lubianego komendanta, położył aparat na pokładzie i uściśnął drobną rączkę chłopca.

— Tu n'as pas peur? — zapytał.

Wojtek podniósł na mnie pytający wzrok.

— Pan komendant pyta, czy nie boisz się tego lwa — przetłumaczyłem.

— Ja? — Ja nie boję się nietylko tego lwa, ale i komendanta.

Mówiąc to, jakby dla poparcia swych słów, postąpił parę kroków w kierunku klatki, chwycił go jednak za rękę i odciągnął w tył.

— Jeżeli będziesz robił podobne głupstwa, to zamknę cię w kabinie i nie wypuszczę, aż po podróży, rozumiesz? — I żebyś mi nigdy nie schodził na dolny szkaful ze spardeku — powiedziałem.

W tej samej chwili koło klatki przechodził jeden z kroomanów i rzucił w lwa odłamkiem żużla. Jednym susem zwierzę rzuciło się na sztachety i potężnym uderzeniem łapy zdarło skórę z ręki murzyna, od ramienia aż do dłoni. Krooman zachwiał się i upadł na pokład jęcząc i brocząc krwią. Komendant i ja podbiegliśmy do ranego i odciągnęliśmy go na bok. Poszedłem do naszego ambulansu po bandaże...

— No, a cóż na to twój Wojtek? — zapytał jeden ze słuchaczy, gdy Marek przebrał na chwilę, zapalając papierosa.

— Wojtek? — wyprawiłem go na mostek nawigacyjny do porucznika Faucher, ale chłopak nie chciał ruszyć się z miejsca. Nawet nie zbladł na widok ranego murzyna. Gdy wieczorem zapytałem, czy ciągle jeszcze chce, aby podarować mu lwa, odpowiedział, że tak.

— A widziałeś, co lew zrobił z palaczem? — pytam.

— Widziałem — powiada — ale on cisnął we lwa kamieniem: był dla niego niedobry.

Naiwność i wiara w dobroć wszystkich zwierząt były u tego chłopca rozbijające. Nie mogłem gniewać się na niego, choć

jeszcze tego samego wieczora, pomimo mego zakazu, zszedł ze spardeku na szkaful, aby popatrzeć na lwa. Musiałem ponowić moją groźbę, że zamknę go w kajućcie aż do końca podróży.

W Pointe Noire zatrzymaliśmy się tylko dwie godziny. Zabrawszy pocztę i trzech pasażerów, a raczej trzy pasażerki, podnieśliśmy kotwicę, biorąc kurs na Port-Gentil. „Fort de Souville” był właściwie towarowcem, posiadał jednak cztery kabiny pasażerskie I klasy. Za swych młodych lat, t. zn. jakieś dwadzieścia lat temu, „Fort de Souville” był pospiesznym parowcem pasażerskim na linii Marsylja — Port Said — Djibouti — Colombo — Singapore — Saigon — Tourane — Haiphong. Z dawnej świetności parowca pozostały mu cztery kabiny pasażerskie, ładna sylwetka kadłuba i nienajgorsza szybkość jak na towarowiec Chargeurów — dziesięć do jedenastu węzłów.

Nasze nowozaokrętowane pasażerki znałem dobrze z pierwszej mojej podróży na „Fort de Souville”. Były to pani Le Hen, żona przedstawiciela Chargeurów w Pointe Noire z dwiema córkami, siedemnastoletnią Marie i nieco od niej starszą Hélène. Le Hen'owie opuszczali Pointe Noire, gdyż pan Le Hen został naczelnym dyrektorem S. O. H. na cały Senegal. Sam, po przekazaniu interesów swemu następcy, miał udać się do St. Louis i po zaaklimatyzowaniu się na nowym terenie, sprowadzić rodzinę, którą obecnie wysyłał do Paryża.

Oczywiście Wojtek podbił natychmiast serca obydwóch panien Le Hen. Wkrótce też paplał po francusku znacznie lepiej, niż ja, kiedy przybył z Polski do Francji. (Z niego profesor Cieśliński miałby pociechę większą niż ze mnie, gdy byłem w szkole średniej).

Teraz Wojtek nie odwiedzał mnie nigdy sam na mostku, lecz zawsze ze swemi przyjaciółkami. Dokazywali, śmieli się, żartowali, przeszkadzali mi w obserwacjach i całowali się ciągle...

— Tego ostatniego napewno zazdrościł pan swemu bratankowi najwięcej — wtrąciła panna Wanda.

— Ma pani rację: zaczynałem zazdrościć temu smykowi, bo „toutou Fonche” też lubił towarzystwo całej trójki, a w jego obecności Wojtek miał oczywiście przewagę nademną.

Podróż nasza mijiała wesoło i szybko. Nie spostrzeżliśmy prawie, jak ładownie „Fourt de Souville” zapełniły się ciężkim hebanem, mahoniem, billinga, acajon i innymi rodzajami egzotycznych drzew, pomimo że praca przy ładunku na wodach Gabou zajmowała nam, oficerom, 12 do 15 godzin na dobę. Nie spostrzeżliśmy prawie, zniknięcia pięćdziesięciu kroomanów w Tabou, którzy opuściwszy pokład naszego parowca znów wrócili do swych murzyńskich wiosek, by w magazynach S. H. O. aż do następnego tournée wydawać swe franki zarobione ciężką pracą na „Fort de Souville”.

Po uzupełnieniu zapasu bunkru i słodkiej wody w Dakarze, opuściliśmy port, kierując się wzdłuż wybrzeży Senegalu, Rio de Oro i Marokko ku Gibraltarowi. Upał panował nieznośny, to też Fam Vong i Ngham Hu-du, nasi annamscy „boye” uwijali się ciągle z dzbankami zimnej wody, służącej do „aperitif à l'eau”. Kambuz nasz świecił już prawie pustkami. Wprawdzie win było jeszcze sporo, ale ostatnie dwie butelki „Pernot” zabrał komendant; ja dla Wojtka dostałem dwie „Grenadine”; dla siebie już nic. Ostatnią deską ratunku był nasz „secund”, bo zapasy porucznika Foncher też były na wyczerpaniu i baterja jego butelek ze wspomnie-



niem po „vermouthcie” groziła zamilknięciem. Panie Le Hen miały jeszcze kilka butelek Dubonnet i odgrażały się, że przed Marsylią musimy wszystko wysuszyć, ale przecież my, właściwi gospodarze na „Fort de Souville”, nie mogliśmy korzystać z uprzejmości naszych pasażerek bez rewanzu.

Piątego dnia po wyjściu z Dakaru skończył się Vermouth pierwszego porucznika. Ha, trudno. Zostaliśmy skazani na zwykłe „brutale” z lodem. A byliśmy akurat między wyspami Kanaryjskimi, a tą częścią ładu Afryki, gdzie Sahara najbardziej zbliża się do Oceanu. Od rana powietrze było przesłonięte rodzajem gęstej, brunatnej mgły. Był to drobnutki pył, przywiany południowo-wschodnim wiatrem z Sahary. Pył ten wkrótce pokrył cały statek i z dziwną złośliwością począł atakować nasze oczy, gardła, uszy, usta, płuca...

Na wachtę na mostku trudno było wytrzymać. Gdzieindziej też było niewiele lepiej, nie potrzebował jednak człowiek wybałuszać zaspanych piaskiem oczu na ledwo dostrzegalny widnokrąg. Na szczęście koło dziesiątej wieczór skończyła się ta przyjemność. O północy, oddawszy wachtę por. Foncher, zeszedłem do mesy, w nadziei że znajdę tam trochę zimnego wina, aby przepłukać chropowate od piasku gardło. Niestety zawiodłem się. Po bezowocnych poszukiwaniach miałem już skierować się do swej kabiny, aby zobaczyć czy Wojtek śpi spokojnie, gdy usłyszałem za sobą głos panny Le Hen.

— Panie Marku, właśnie Fam Vong przyniósł nam świeżego lodu, — może napije się pan ze mną szklaneczkę Dubonnet?

— W pani towarzystwie i z pani rączek o każdej porze dnia i nocy — odpowiedziałem.

— Ładnie, ładnie, panie Marku — przebrała opowiadanie Wanda — od panny Le Hen przyjął pan Dubonnet i jeszcze jej pan powiedział komplement, a ode mnie pan nie chce. Ale teraz nawet czystej wody panu nie dam, choćby pan umierał z pragnienia. Ciekawa jestem strasznie, komu pan dał to przyrzeczenie, i jeśli nie jednej z panien Le Hen...

— Zaraz się cała rzecz wyjaśni, proszę jeszcze o parę chwil cierpliwości... — Oczywiście, wyraziłem Helene swe zdziwienie, że jeszcze nie śpi mimo późnej pory.

— Próbowałam, ale nie mogę usnąć, tak jest gorąco i duszno.

Wyszliśmy na pokład, gdzie w pobliżu nadbudówek, mieszczących kabiny pasażerskie, stał niski inkrustowany kością słoniową stolik, a obok niego dwa wygodne leżaki.

— A l'eau, ou sec? — spytała Helene.

— Sec, s'il vous plait.

— Więc ja też sec, ale to będzie pańska wina, si je serrais soule...

— Comme un polonais... — dokończyłem w myśl francuskiego utartego powiedzenia, które może niezupełnie jest słuszne, ale bardzo popularne.

— Marek, niech mi pan nie dokucza, bo to nie moja wina, że moi rodacy stworzyli takie przysłowie bez sensu. No, à l'inalterable amitié franco-polonaise! — rzekła wesoło, trącając moją szklaneczkę.

— Jasiek daj zapałki... — Przed północą nie dowieziemy się do Gdyni... Zciha... Że też paru godzin nie może sobie podmuchać... — Na czym to ja skończyłem?

— Na flircie z panną Le Hen przy butelce Dubonnet — przypomniała Wanda.

— A tak, dziękuję pani. Popijamy tedy zimny aperitif i gadamy. Mniejsza o to, jak mówiliśmy i o czym mówiliśmy...

— Ależ to najciekawsze właśnie panie Marku — przerwała znowu Wanda.

— Może, ale tego już dobrze nie pamiętam. — Niech pani sobie przypomni jakkolwiek naszą rozmowę wieczorem w Gdyni lub na pokładzie „Warszawy”, to było właśnie coś w tym stylu.

— Panie Marku, jest pan...

— Jestem?

— Wszystko jedno, niech pan opowiada dalej.

— Dobrze. — Siedzimy zatem, gadamy, popijamy... Na mostku wydzwoniono trzy i pół razy, gdy ukazało się dno w osuszonej butelce Dubonnet i gdy zaczęliśmy życzyć sobie dobrej nocy. O ósmej rano czekała mnie wachta; na sen zostało zaledwie trzy godziny. Pocichutku, aby nie obudzić Wojtka, szedłem do mojej kabiny. Zaczynało już szarzeć. I spostrzegłem, że łóżko Wojtka jest puste.

— Do licha, gdzież ten chłopak wałęsa się o tej porze? — przemknęło mi przez myśl.

Ze złem przeczuciem wyszedłem na pokład, gdzie zastałem jeszcze Helene. Wiedzioną widoczną kobiecą intuicją, wyczytała z mej twarzy coś złego, bo spytała z niepokojem:

— Co, czy stało się coś złego z Wojtkiem?

— Niema go w kajucie — odrzekłem napozór spokojnie.

W tej chwili dopadł nas Samba-N'Diay, jeden z naszych senegalskich palaczy. Cębę miał wykrzywioną ze strachu, oczy krwią nabiegłe i dyszał ciężko. Złapałem go za krótką kędzierzawą czuprynę i potrząsnąłem z całej siły.

— Samba, mów co z Wojtkiem?

— Lieutenant, Lieutenant — zaczął bełkotać — mały pan był w klatce ze lwem.

Przerażenia mojego nie potrzebuję wam chyba opisywać...

Jedynak Hanki, powierzony mej opiece, w klatce dzikiej bestji! W tej chwili stanął w mej wyobraźni obraz: złota główka Wojtusia w potwornej paszczy lwa... A potem straszna rozpacz matki, której oddaję ostatnie pamiętki — — — dziecinne ubranko i jakąś zabawkę.

Trwało ułamek sekundy. Z całej siły odepchnąłem palacza, jednym susem znalazłem się na mostku, gdzie pod rubką nawigacyjną mieściła się kajuta komendanta. Kopnięciem nogi wywalilem przymknięte na haczyk drzwi, wpadłem do środka i zerwałem karabin wiszący nad łóżkiem „starego”.

Halas obudził komendanta, ale nie było czasu tłumaczyć się przed nim. Jednym skokiem znalazłem się znów na spardecku.

— Marek, uspokój się — powtarzałem sobie, repetując karabin. Z za nadbudówek dopadłem do barjery na krańcu spardecku.

— Stójże warjacie! — krzyknął mi ktoś nad uchem, chwytając jednocześnie za ramię. — Chcesz zgubić Wojtka?

Był to Foncher, który z mostku nawigacyjnego spostrzegł jednocześnie z Sambą N'Diay'em, co się stało.

Dopiero teraz i ja spojrziałem na klatkę groźnego pasażera.

Lew leżał spokojnie po środku swego więzienia. Pomiędzy jego przednimi łapami, tuż pod wspianą królewską głową dostrzegłem spokojnie śpiącego Wojtka. Całą siłą woli opanowując drżenie ręki, podniosłem karabin do oka i jak mogłem najspokojniej począłem mierzyć między drzemiące ślepia lwa.

— Attendez, jeune homme! — usłyszałem w tej chwili tuż nad mym uchem głos komendanta Martineau. — Strzelam lepiej od pana, w dodatku pan jest zdenerwowany. Niech pi pan odda karabin.

Martineau miał rację; spełniłem rozkaz natychmiast. W tej chwili Wojtek obudził się i piąstkami począł przecierać oczy.

— Boże, co on robi: Tarmosi lwa za grzywę, łechcze i głaszcze dolną szczękę olbrzymiej paszczy dzikiej bestji.

Dech zamarł nam w piersiach. Nawet Martineau zbladł jak płótno, ale mierzy spokojnie i nie strzela.

Wiedzie o tem, że nie jestem tchórzem i że nie przejmuję się byle czem. Widziałem śmierć i to śmierć straszną wielu ludzi, — nawet najbliższych moich przyjaciół. Przeszedłem wojnę, niewolę bolszewicką, pruskie wzięcie, rozbięcie okrętu podczas silnego sztormu, gdy z czterystu ludzi załogi i pasażerów uratowało się nas zaledwie siedem osób. Widziałem rozpacz matek, którym w drodze na emigrację umierali mężowie i nastarsze dzieci, a zostawało dwoje niemowląt. Pamiętam błysk noża, wbitego w ścianę, tuż koło gardła mojej narzeczonej, rzutem łotrowskiej ręki na pokładzie „K a r a v e l l a s”... i wiercie mi, że w żadnym z tych wypadków bicie mego serca nie opóźniło ani nie przyspieszyło swej pracy. A teraz...

Zdawało mi się, że na chwilę serce bić mi przestało. Pociemniało mi w oczach, zawirowało w głowie — krwawe strzępy ciała Wojtka, śmiertelnie blada twarz Hanki i samolot we wściekłym korkociągu walący się z moim bratem w dół — wszystko zmieszało się razem.

Trwało to może sekundę, może dwie, lecz mnie się zdawało że godziny mijają.

A lew, jakby te dziecinne pieszczoły sprawiały mu naprawdę przyjemność, mruży leniwie wielkie ślepia i mruży...

W pewnej chwili chciałem skoczyć do klatki, myśląc, że bestja rzuci się na mnie, a wówczas Wojtek zdążył się wyratować. Ale Martineau, który widocznie odgadł mój zamiar, nie pozwolił mi drgnąć z miejsca.

To było naigorszych parę sekund w moim życiu. Nie mógł nic a nic zrobić i patrzeć, jak za chwilę potężna paszcza zgrychocze cienkie kostki chłonce.

Staliśmy, bojąc się swobodniej odechnąć, a Wojtek, jakby rzeczywiście bawił się z Normą, wstał, przytulił się do potężnej głowy groźnego zwierza i począł czule pieścić wspianą jego grzywę.

Potem spostrzegłszy nas nagle, niemal skamieniałych, uśmiechnął się do nas i potrząsnął ku nam drobną dłońią.

— Dzień dobry Marek. Bon iour, commandant, ça va bien? — Patrzcie jaki on grzeczny — krzyknął, przykładając rączkę do buzi a drugą wskazując na lwa. A potem poklepał go jak wiernego konia, podszedł do ściany klatki. Myślałem, że to ostatnia chwila Wojtka, że cierpliwie dotychczas zwierzę rzuci się na malca i zmiążdży go jednym uderzeniem łapy.

Spostrzegłem, jak Martineau ściągnął brwi i mocniej przycisnął karabin do ramienia, ale lew ani drgnął. A Wojtek tymczasem przycisnął się bez trudu pomiędzy prętami klatki i z rozkosznym szczebiotaniem, jakby nic nadzwyczajnego nie zaszło, przybiegł przywitać się z nami. Stanął na baczność przed kapitanem, zasalutował i mrużąc filuternie jedno oko powtórzył:

— Ça va bien, commandant?

Toutou Fonche chwycił Wojtka w ramiona i zaczął ścisnąć jak własnego syna, wyrwanego z objęć śmierci. Po twarzy starego wilka morskiego spływały dwie duże łzy.

— Wojtek, jak mogłeś zrobić coś podobnego? Przecież zabroniłem ci schodzić ze spardecku, a ty niedość że poszedłeś na szkafut, ale jeszcze wszedłeś do klatki



lwa — począłem robić wymówki Wojtusowi, gdy się uspokoiłem i nacieszyłem jego odzyskaniem.

— Nie gniewaj się Marek, ale widzisz, nie przyszedłeś wczoraj przed wachtą powiedzieć mi dobranoc. Ja bardzo długo czekałem na ciebie. Potem usnąłem, a potem znów się obudziłem, i tak strasznie chciało mi się pić... i znowu czekałem na ciebie, a ty nie przychodziłeś. Wtedy poszedłem na pokład i zobaczyłem, że siedzisz z mademoiselle Helene i całujesz ją. A mnie nie pocałowałaś na dobranoc ani razu. A przed wami stały na stoliku takie dobre rzeczy do picia. Więc poszedłem do Marie, chciałem żeby ona powiedziała mi dobranoc, ale Marie już spała, więc na złość sobie poszedłem do lwa, bo on jest lepszy od was wszystkich. — Widzisz, że miałem rację, że on jest dobry! — Podarujesz mi go teraz, Marek? — No, podaruj!

I zaczął mnie tak prosić, że nie mogłem się na niego gniewać, tembardziej, że sam czułem się winnym.

— Słuchaj Wojtaku, nie mogę podarować ci lwa, bo on nie do mnie należy, a pozatem, nie zawsze jest on taki dobry. Mogę ci tylko przyrzec bardzo niewiele i przyrzekam, że nigdy już nie zapomnę powiedzieć ci dobranoc i że te „dobre rzeczy do picia” to była ostatnia butelka Dubonnet, w której osuszeniu brałem udział.

W niespełna tydzień potem, w słoneczny poranek, „Fort de Souville” cumował się w Marsylii w basenie Chargeurów. Na molo czekała na nas Hanka, zawiadomiona przezemnie radjodepeszą o dokładnej dacie naszego przybycia. Gdy

spuszczono trap, Wojtek pędem pobiegł na spotkanie matki, która nawet nie przypuszczała, jakie straszne niebezpieczeństwo groziło przed tygodniem jej jedynakowi.

Po pierwszych przywitaniach i czułościach zaczęło się oprowadzanie. Naturalnie Wojtek był przewodnikiem.

— O, patrz Hanka — to jest mój największy przyjaciel — rzekł ciągnąc mat-

kę w stronę klatki ze lwem. — Ale on musi teraz pojechać do Lyonu. A teraz chodź prędko, prędko — pobiegł przodem do naszej kajuty. — O, to jest największy wróg Marka — rzekł tryumfująco, pokazując pustą butelkę po Dubonnet. Nie wiedziałem nawet kiedy i jak ją znalazł i schował.

— A teraz zwalnia mnie pani, panno Wando z tej szklanki Dubonnet?

AUGUSTO D' HALMAR

## OSTATNIA PODRÓŻ MORSKA \*)

(Przełożył z hiszpańskiego Franciszek Baturewicz)

Zanim jeszcze mogłem poznać morze, widziałem w marzeniach dziecinnych odpływające od brzegu okręty.

Aż oto kiedyś się znalazłem w jednym z portów południowych. Oglądałem z wyżyny podobne obrazy. Miałem wtedy lat dziesięć. Towarzyszył mi stary pijany marynarz, któremu sam nie wiem dlaczego nadałem imię Podniebnego Królestwa. Uciszałem go, śledząc w milczeniu ruchy żagli na horyzoncie.

W końcu sam odpływałem na licznych okrętach i na różne morza. Odpływałem nieustannie z wielu portów, do których nie wracałem już więcej.

Nie mogły jednak nigdy płynąć tak daleko, jak widziałem to w twoich

źrenicach. Obrócony tyłem do morza, spoglądałem w twe oczy. Bielejące żagle posuwały się po lazuruwej powierzchni, niby po jakimś innym niezmiernym morzu.

Nie bojąc się burz, ani morskich mrazów, mogę teraz płynąć, nie wsiadając na okręt. Albo nie. Przyplynę na jednym z tych malutkich okrętów i przybiję do portu, do portu twych oczu.

\*) Od niepamiętnych czasów morze było przedmiotem natchnienia. Na tle jego obrazów powstawały liczne utwory zarówno epickie jak liryczne. Również i podany tu utwór jednego z najwybitniejszych liryków chilijskich należy zaliczyć do prawdziwie natchnionych przez morze, pełne tajemniczego oroku. (F. B.)

# KRONIKA

## POBYT PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ W GDYNI

W dniach 21 i 22 lipca r. b. Gdynia miała zaszczyt gościć w swych murach Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, prof. Ignacego Mościckiego. Pan Prezydent przybył specjalnie z Poznania, aby obecnością swą uświetnić założenie kamienia węgielnego i poświęcenie fundamentów pod gmach Szkoły Morskiej, mającej obecnie swą siedzibę w Tczewie.

Gdynia przybrała odświętny wygląd na przyjęcie Dostojnego Gościa. Na ulicach miasta ustawiono szereg bram triumfalnych. Pan Prezydent przybył wraz z Małżonką do Gdyni w sobotę, 21 lipca, o godz. 7 m. 30. W chwili, gdy automobil p. Prezydenta zajeżdżał przed bramę triumfalną orkiestra marynarki wojennej zagrała hymn narodowy, oraz kompanja honorowa marynarki sprezentowała broń. Następnie powitali p. Prezydenta: w imieniu p. Ministra Przemysłu i Handlu dyrektor departamentu marynarki handlowej inż. Nosowicz, wicewojewoda pomorski dr. Seydlitz oraz burmistrz

m. Gdyni p. Krauze. Marynarkę wojenną wśród witających reprezentowali: dowódca floty komandor Unrug, szef sztabu dowództwa floty kmdr. Korytowski, dowódca garnizonu kmdr. Filarowicz oraz szereg wyższych oficerów floty.

Równocześnie grono pań ze starością Lipską i komandorową Unrugową na czele witało Małżonkę Pana Prezydenta.

Po powitaniach p. Prezydent przeszedł przed frontem kompanji honorowej, poczem witał się kolejno z przedstawicielami miejscowych organizacyj, stowarzyszeń i związków. Następnie, witany po drodze owacyjnie przez ludność Gdyni i kuracjuszy, odjechał p. Prezydent na przystań pasażerską „Żegluga Polskiej”. Tutaj złożył Mu raport kapitan portu p. Zaleski, poczem p. Prezydent powitany został przez dyrektora „Żegluga Polskiej” p. Rummla. Z przystani odjechał p. Prezydent wraz z Małżonką oraz świtą motorówkami na O. R. P.

„Bałtyk”, gdzie zamieszkał na czas pobytu w Gdyni.

Następnego dnia o g. 11 rano przybył Pan Prezydent Rzeczypospolitej na teren Grabowa pod Gdynią, gdzie budowany jest gmach Szkoły Morskiej. Panu Prezydentowi towarzyszyli: Jego Małżonka, Minister Przemysłu i Handlu inż. Kwiatkowski, Minister Komunikacji inż. Kühn, Komisarz Generalny Rzeczypospolitej w Gdańsku p. Strasburger, Prezes Banku Gospodarstwa Krajowego gen. Górecki, wicewojewoda pomorski dr. Seydlitz, dyrektor departamentu morskiego inż. Nosowicz, starosta krajowy pomorski dr. Wybicki, kurator okręgu szkolnego pomorskiego p. Schwemin, prezes dyrekcji kolei w Gdańsku p. Czarnowski, szef kierownictwa marynarki wojennej komandor Świrski, dowódca floty komandor Unrug, szef sztabu floty komandor Korytowski, dowódca garnizonu w Gdyni komandor Filanowicz, zastępca szefa gabinetu wojskowego p. Prezydenta ppłk.



Fyda, adjutant osobisty rtm. Jurgielewicz i inni.

U wejścia na teren budowy gmachu szkolnego powitał p. Prezydenta dyrektor Szkoły Morskiej p. Garnuszewski. Uroczystości poświęcenia kamienia węgielnego pod gmach szkoły dokonał Ks. Biskup Chełmiński Okoniewski, poczem p. Prezydent wmurował pierwszą cegłę.

Podobna uroczystość odbyła się na terenie szkoły handlu morskiego i techniki portowej, budowanej staraniem towarzystwa budowy szkoły handlu morskiego w Gdyni.

O godz. 12 w poł. Pan Prezydent z całym orszakiem przybył do nowego gmachu pierwszej w Gdyni szkoły powszechnej, gdzie na dziedzińcu szkolnym przed ołtarzem polowym Ks. Biskup Okoniewski odprawił uroczystą Mszę Św.

O godz. 1 w poł. w salonach hotelu Centralnego odbyło się śniadanie, wydane przez miasto Gdynię.

Po śniadaniu Pan Prezydent wraz ze swą i otoczeniem odjechał na przystań pasażerską „Żegluga Polskiej”, a stąd motorówką odpłynął na statek „Bałtyk”, celem wypoczynku.

Popołudniu o godz. 5 przybył Pan Prezydent do domeny Redłowo, gdzie był obecny na konkursach hippicznych, zorganizowanych przez 2 p. szwoleżerów ze Starogardu.

Wieczorem o godz. 7 Pan Prezydent w otoczeniu swą dokonał przeglądu okrętów floty wojennej, poczem zwiedził szczegółowo port wojenny.

W poniedziałek, 23-go opuścił Pan Prezydent Gdynię, udając się z powrotem do Poznania.

#### Z KOŁA STUDENTÓW POLAKÓW TECHNIKI OKRĘTOWEJ W GDAŃSKU.

Dnia 10 czerwca b. r. powróciła do Gdańska po 17-to dniowym pobycie zagranicą naukowa wycieczka studentów budowy okrętów i maszyn okrętowych Politechniki Gdańskiej.

Podjęta po celu zaznajomienia się z zagranicznym przemysłem okrętowym wycieczka przewidywała zwiedzenie wszystkich ważniejszych stoczni w Niemczech i północnej Francji. Zamiar zwiedzenia niemieckich stoczni, niestety, nie udał się,



Wycieczka studentów polskich z Gdańska na tle największego francuskiego statku pasażerskiego w porcie Le Havre. W środku stoją komandor Rylke (X) i komandor Kamiński (XX), polscy inżynierowie, doglądający z ramienia Kierownictwa Marynarki Wojennej budowy łodzi podwodnych na stoczni Chantiers & Ateliers Augustin Normand w Le Havre.

a to dzięki szowinizmowi stoczni, które, pomimo interwencji polskiej placówki konsularnej w Hamburgu, wszystkie bez wyjątku odmówiły wycieczce udzielenia pozwolenia na zwiedzenie obiektów. Natomiast pobyt wycieczki we Francji uwieńczony był pełnym sukcesem. Serdeczne i przychylne ustosunkowanie się dyrekcji zwiedzanych stoczni do wycieczki dało jej możliwość bliższego wglądu zarówno w techniczne urządzenia zakładów jak i ich organizację. Wycieczka zaznajomiona została również z wykonywanymi w tamtejszych stoczniach zamówieniami Polskiej Marynarki Wojennej w postaci kontr-torpedowców i łodzi podwodnych.

Prócz osobistych korzyści, obfitego materiału sprawozdawczego, którym obecnie Koło rozporządza i który wkrótce zostanie opublikowany, wycieczka również dobitnie zadokumentowała na terenie Europy o żywotności sprawy morskiej w Polsce, dopełniając tem całkowicie sukcesy osiągnięte.

#### DAR PANA PREZYDENTA RZPLITEJ DLA RYBAKÓW.

Dnia 15 lipca b. r. odbyło się w Jastarni, zorganizowane przez Morski Urząd Rybacki losowanie skór na 30 par butów rybackich (t. zw. trzy-czwarte powyżej kolan) pomiędzy rybaków wsi: Jastarni i Boru.

Był to dar Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. Morski Urząd Rybacki sporządził spis rybaków po jednym z każdego samodzielnego gospodarstwa rybackiego wymienionych wiosk. Uprawionych do wzięcia udziału w losowaniu było 186 osób.

Przed przystąpieniem do losowania Naczelnik M. U. R., p. A. Hryniewicki, wygłosił krótkie przemówienie, po którym zebrani rybacy wznosili gromkie okrzyki na cześć Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, wyrażając w ten sposób podziękowanie swemu Opiekunowi.

Kartki z nazwiskami, przystępujących do losowania zostały wyspane do jedne-

go pudełka, a taka sama ilość kartek, z których 30 oznaczone były kolejnymi numerami — umieszczono w drugim pudełku. Losowania dokonywały dwie dziewczynki, wyciągając równocześnie po jednym bilecie z każdego pudełka.

Wyjątkowym zbiegiem okoliczności wygrane podzielili się po 15 na każdą wiosek, ku nadzwyczajnemu zadowoleniu rybaków. S. J.

#### REKORDOWY RUCH PORTU GDYNI W MAJU.

W maju przybyło do portu 108 statków morskich o łącznej ładowności 92.738 netto ton rej., przywożąc 28.898,5 t. ładunku i 851 pasażerów (w kwietniu — 77 st. o 73.547 n. t. r., 13.480 t. ładunku i 41 pasażerów).

Wyszło 103 statki o ładowności 86.442 n. t. r. Wywieziono: węgla eksportowego 148.162 t., węgla statkowego 8.510 ton, ładunków rozmaitych 406 ton i pasażerów 1.172. (W kwietniu — 73 st. o ładowności 70.707 n. t. r., węgla eksportowego 129.932,5 t., węgla statkowego 5.390,5 t., amunicji 18 t., pasażerów 939).

Całkowity wywóz w maju wyniósł 157.078 ton, obrót ogólny zaś 185.976,5 ton. Jeśli porównamy te dane z odpowiednimi liczbami dla miesiąca poprzedniego, to stwierdzimy poważny wzrost na całej linii, zarówno w wywozie, jak i przywozie co jest specjalnie pożądane ze względu na to, że zbytnia „jednostronność” portu odbija się na nim b. ujemnie.

Ruch statków według bandery przedstawiał się następująco: Weszło: 3 angielskie, 3 duńskie, 1 estoński, 1 fiński, 6 francuskich, 2 gdańskie, 1 litewski, 11 łotewskich, 28 niemieckich, 4 norweskie, 12 polskich, 36 szwedzkich.

Wyszło: (w nawiasie procentowy udział tonażu w obrocie statków), 3 angielskie (5,5), 2 duńskie (2,7), 1 fiński (2,2), 4 francuskie (18,0), 2 gdańskie (1,4), 1 litewski (0,5), 10 łotewskich (11,0), 27 niemieckich (19,6), 5 norweskich (4,0), 14 polskich (12,1), 34 sowieckie (22,8).

Na przywiezione towary złożyło się: 10.700 ton tomasyny z Antwerpii, Gandawy i Rotterdamu, 4.899 t. kamieni brukowych ze Szwecji, 12.174 t. ryżu z Hamburga i Rangoonu, 1.000 ton fosfatów z Hamburga, 98 t. wina z Havru i Hamburga oraz 27,5 t. drobnicy.

Wywieziono: 400 ton dębiny do Gdańska, 6 ton drobnicy do Havru oraz węgiel do: Algieru 4.600 t., Belgii 5.922,5 t., Danji 13.037,5 t., Łotwy 8.437,5 t., Norwegii 12.767,5 t., Szwecji 57.754,5 t.

Powyższe zestawienie z powodu braku miejsca zmuszeni byliśmy w numerze lipcowym opuścić.

#### RUCH STATKÓW P. P. „ŻEGLUGA POLSKA” W CZASIE OD 15.VI DO 15.VII 1928 R.

W czasie od 15 czerwca do 15 lipca r. b., statki państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” wykonały następującą pracę:

S/s „Poznań” dnia 15.VI minął kanał Kiloński w drodze z Gandawy do Gdyni z 2.700 ton tomasyny. 17.VI przybył do Gdyni, gdzie 18.VI rozpoczął wyładunek tomasyny. 25.VI odpłynął z Gdyni do Gdańska, gdzie rozpoczął załadunek drzewa z przeznaczeniem do Ostendy. 30.VI zakończył ładowanie i z 2.096 m<sup>3</sup> pali telegraficznych i 296 loads pokładów opuścił port. 2.VII minął kanał Kiloński. 4.VII przybył do Ostendy, gdzie rozpoczął wyładunek drzewa. 11.VII odpłynął z balastem z Ostendy do Gandawy. 12.VII przybył do Gandawy i rozpo-



Wycieczka Koła Studentów - Polaków Techniki Okrętowej w Gdańsku na tle gmachu Politechniki w Charlottenburgu pod Berlinem.



czął ładowanie 2.800 ton tomasyny z przeznaczeniem do Gdyni. 15.VII ładował w Gandawie.

S/s „Wilno”, dnia 15.VII był na morzu w drodze z Rouen do Gandawy po ładunek tomasyny. 16.VI przybył do Gandawy i rozpoczął ładowanie tomasyny z przeznaczeniem do Gdyni. 20.VI odpłynął z Gandawy do Gdyni i 25.VI rozpoczął wyładunek 2.800 ton tomasyny. 30.VI zakończył wyładunek tomasyny i odpłynął 1.VII do Gdańska, gdzie od 3.VII rozpoczął ładowanie węgla z przeznaczeniem do Dieppe. 6.VII odpłynął z Gdańska do Dieppe z ładunkiem 2.567 ton węgla. 9.VII minął kanał Kiloński. 11.VII przybył na redę portu Dieppe i tegoż dnia wszedł do portu, gdzie rozpoczął wyładunek 2.567 ton węgla. 13.VII odpłynął w balaście do Dieppe do Gandawy, skąd zabierze 2.800 ton tomasyny. 15.VII znajdował się na morzu.

S/s „Kraków” w dniu 15.VI ładował węgiel w Gdyni. 16.VI odpłynął do Sztokholmu z ładunkiem 2.795 ton węgla. 18.VI przybył do Sztokholmu i zaczął wyładowywać. 20.VI w balaście odpłynął ze Sztokholmu do Lulea po ładunek rudy do Gdańska. 22.VI przybył do Lulea, skąd po załadowaniu 2.863 ton rudy, w dniu 26.VI odpłynął do Gdańska. 30.VI przybył z Lulea do Gdańska. 2.VII rozpoczął wyładunek rudy. 3.VII zakończył wyładowanie i czekał na miejsce dla ładowania węgla do Sztokholmu. 7.VII rozpoczął ładowanie węgla. 10.VII odpłynął z Gdańska do Sztokholmu z ładunkiem 2.797,5 ton węgla. 11.VII przybył do Sztokholmu. 12.VII rozpoczął wyładowanie. 15.VII wyładowywał w Sztokholmie węgiel.

S/s „Katowice” w dniu 15.VI był na morzu z ładunkiem 2.735 ton węgla z Gdyni do Göteborga. 17.VI przybył do Göteborga. 18.VI rozpoczął wyładowanie. 20.VI po oddaniu węgla odpłynął w balaście do Göteborga. 25.VI przybył do Gdyni na redę. 25.VI rozpoczął załadunek węgla w Gdyni, z przeznaczeniem do Gefle. 28.VI odpłynął do Gefle z ładunkiem 2.800 ton węgla. 1.VII przybył do Gefle, gdzie 2.VII rozpoczął wyładunek węgla. 4.VII odpłynął z Gefle do Lulea po ładunek rudy. 6.VII przybył do Lulea, skąd po załadowaniu 2.800 ton rudy odpłynął 7.VII do Gdańska. 11.VII przybył z Lulea do Gdańska i 12.VII rozpoczął wyładowanie. 14.VII ukończył wyładowanie rudy i tegoż dnia odpłynął do Gdyni, gdzie bezzwłocznie rozpoczął załadunek węgla do Sztokholmu. W dniu 15.VII ładował w Gdyni.

S/s „Toruń” w dniu 15.VI ładował w Gdańsku partję kopalniaków i okrągłaków, z przeznaczeniem do Gandawy. 18.VI o północy odpłynął z Gdańska z ładunkiem 581,5 sążni kopalniaków, 400 m<sup>3</sup> okrągłaków i 48 ton fornierów. 20.VI minął o północy kanał Kiloński. 23.VI przybył do Gandawy z ładunkiem drzewa i rozpoczął wyładowanie. Po zakończeniu w Gandawie wyładunku kopalniaków i okrągłaków rozpoczął dn. 30.VI w tymże porcie ładowanie tomasyny z przeznaczeniem do Gdyni. 5.VII odpłynął do Gdyni z ładunkiem 2.800 ton tomasyny. 7.VII minął kanał Kiloński i 9.VII przybył do Gdyni. Tegoż dnia rozpoczął wyładunek. Po oddaniu 2.800 ton tomasyny odpłynął 13.VII z Gdyni do Gdańska i tegoż dnia rozpoczął ładowanie 400 sążni kopalniaków i partji okrągłej dębiny z przeznaczeniem do Gandawy. W dniu 15.VII ładował w Gdańsku.

S/s „Warta” w dniu 15.VI znajdował się na morzu Śródziemnym w drodze

z Gdańska do Algieru z ładunkiem 3.672,5 ton węgla. 17.VI przybył do Agha (basen portu Algieru) i rozpoczął wyładunek węgla. 21.VI odpłynął z Agha do Sousse po ładunek fosforytów z przeznaczeniem do Gdańska. Przybył do Sousse 24.VI, skąd po załadowaniu 1.200 ton fosforytów odpłynął tegoż dnia do Sfax po dalszy ładunek fosforytów. 25.VI przybył do Sfax, skąd po załadowaniu 2.000 ton fosforytów odpłynął 26.VI do Bone dla zabrania 314 ton tytoniu z przeznaczeniem do Gdańska. 28.VI przybył do Bone. 29.VI po załadowaniu 314 ton tytoniu odpłynął do Algieru, skąd po uzupełnieniu ładunku 50 tonami trawy morskiej, odpłynął do Nemours. 3.VII załadował w Nemours 50 ton trawy morskiej i odpłynął do Casablanca. 6.VII przybył do Casablanca, skąd po załadowaniu 114 ton trawy morskiej, tegoż dnia odpłynął do Gdańska. Ogólna ilość ładunku statku: 9.200 ton fosforytów, 314 ton tytoniu i 214 ton trawy morskiej. Wszystko z przeznaczeniem do Gdańska. 10.VII minął Cap Finisterre. 13.VII minął Quessant. 15.VII był na morzu w drodze z Casablanca do Gdańska.

S/s „Tczew”. W dniu 15.VI minął kanał Kiloński w drodze z Antwerpii do Gdyni z 900 t. tomasówki. 16.VI przybył na redę w Gdyni. 19.VI rozpoczął w Gdyni wyładunek 900 t. tomasówki. 22.VI zakończył wyładunek i rozpoczął ładowanie węgla z przeznaczeniem do Masned-sund. 23.VI odpłynął z Gdyni do Masned-sund z ładunkiem 852,5 ton węgla. 25.VI przybył do Masned-sund i rozpoczął wyładunek węgla. 27.VI odpłynął w balaście z Masned-sund do Gdańska i rozpoczął 30.VI ładowanie okrągłaków z prze-

znaczeniem do Amsterdamu. 4.VII odpłynął do Amsterdamu z ładunkiem 330 m<sup>3</sup> okrągłaków dębowych, 200 m<sup>3</sup> rozpiłowanych bloków dębowych i 45 standartów desek. 7.VII minął kanał Kiloński, zaś dnia 8.VII kanał Ymuiden. 9.VII przybył do Amsterdamu i rozpoczął wyładunek, który zakończył 12.VII. Tegoż dnia zaczął przyjmować ładunek tytoniu z przeznaczeniem do Gdańska. 14.VII odpłynął z Amsterdamu do Gdańska z ładunkiem 322 ton tytoniu. 15.VII minął kanał Kiloński.

S/s „Niemen” w dniu 15.VI był na morzu w drodze z Casablanca do Hamburga i Gdańska z ładunkiem 4.100 ton fosforytów i 779 ton drobnicy. 19.VII przybył do Hamburga, gdzie wyładował 720 ton drobnicy. 20.VII odpłynął z Hamburga do Gdańska. 21.VII minął kanał Kiloński. 22.VII przybył do Gdańska i 23.VII rozpoczął wyładunek. 27.VII rozpoczął ładowanie węgla. 5.VII odpłynął z Gdańska do Genui z ładunkiem 4.407 ton węgla. 7.VII minął kanał Kiloński. 12.VII minął Cap Finisterre. 15.VII znajdował się na Atlantyku w drodze z Gdańska do Genui.

S/s „Gdynia” w dniu 14.VI przybył z Visby i Sztokholmu do Gdyni, skąd 16.VI odpłynął do Tallinu, Helsingforsu, Hangö i Rygi. Do Gdyni wrócił 25.VI. 27.VI wyruszył z Gdyni do Rönne i Kopenhagi. 1.VII odpłynął z Kopenhagi do Gdyni, skąd 4.VII udał się w podróż do Visby i Sztokholmu. 8.VII wyruszył ze Sztokholmu. 10.VII przybył do Gdyni. 12.VII odpłynął do Rygi, Helsingforsu, Hangö i Tallinu. 13.VII przybył do Rygi. 15.VII odpłynął z Rygi do Hangö.

## ROZKŁAD STATKÓW LINJI PRZYBRZEŻNEJ „ŻEGLUGA POLSKA”

G D Y N I A — H E L													
S	S					O.	Gdynia	P.	S		S		
9.10	11.40	14.20	17.00	21.00	O.	Gdynia	P.	8.50	12.15	14.10	16.20	18.10	22.50
11.30	14.20	15.25	18.10	21.55	P.	Hel	O.	7.55	11.20	11.50	15.00	17.00	20.30

### G D Y N I A — G D A Ń S K

13.10	O.	Gdynia	P.	12.05
14.35	P.	Gdańsk	O.	9.10

### G D Y N I A — S O P O T Y

9.10	11.40	O.	Gdynia	P.	14.10	22.50
9.40	12.20	P.	Sopoty	O.	13.40	22.10

### J A S T A R N I A — G D Y N I A

6.50	14.20	18.00	O.	Jastarnia	P.	13.50	17.40	21.30
8.20	15.50	19.30	P.	Gdynia	O.	12.20	16.10	20.00

### G D A Ń S K — H E L

9.10	15.30	O.	Gdańsk	P.	21.10
11.00	17.20	P.	Hel	O.	17.50

### S O P O T Y — H E L

10.00	12.40	O.	Sopoty	P.	13.20	19.20	21.50
11.30	14.20	P.	Hel	O.	11.50	17.50	20.30

U w a g i: S przez Sopoty, H przez Hel.



## TONAŻ P. P. „ŻEGLUGA POLSKA” WZRASTA NADAL.

W końcu czerwca przybyły do Gdyni dwa parowce pasażerskie żegluga przybrzeżnej „Jadwiga” i „Wanda”. Statki te wykonane na specjalne zamówienie w Anglii, odznaczają się nadzwyczajną zwrotnością, doskonałymi własnościami morskimi oraz dużą szybkością. Dzięki niemu znacząco zwiększono załadunek, statki te będą mogły obsługiwać cały szereg płytych przystani, do których „Gdańsk” i „Gdynia” dobiegać nie mogły.

W dniu 6 czerwca na stoczni Craig, Taylor & Co, w Anglii, zosał spuszczonego statek „Wisła”, bliźniak „Niemna”. „Wisła” posiada 5.020 ton nośności i z chwilą przyjęcia jej „Żegluga Polska” będzie dysponowała 9 statkami towarowymi o łącznej nośności przeszło 30.000 ton.

## GMACHY PUBLICZNE W GDYNI.

Gdynia z miesiąca na miesiąc ulega ciągłym przeobrażeniom. Poza całym szeregiem budynków prywatnych, gmachy instytucji państwowych oraz instytucji prywatnych, pozostających w związku z rozbudową portu coraz to wzrastają w różnych częściach miasta. Obecnie znajdują się w budowie: Filja Banku Polskiego, Główny Urząd Pocztowy, Urząd pocztowy przy dworcu, 7 szkół (morska, techniki portowej i t. p.), 2 gimnazja. Budynek Emigracyjny, Dyrekcja „Żegluga Polska”, Instytut Meteorologiczny, budynki samorządowe, Lotnisko.

Projektowane w r. 1928: 8 kranów o nośności 15 i 2,5 ton, dla ładunków, oczekiwanych w r. 1929, 2 magazyny firm prywatnych po 160×45 m<sup>2</sup>, Chłodnia 4.000 m<sup>2</sup>, dla jaj, masła, mięsa, drobiu, Magazyn dla śledzi (150 m. długość, 50 metr. szer., 8 metr. wysoki).

Prócz wymienionych, z pożyczki, mającej być zaciągnięta, powstaną:

1.000 mieszkań robotniczych po 2 pokoje, 400 mieszkań urzędniczych po 3 pokoje, stacja kwarantanny, szpital portowy, schronisko dla marynarzy, cegielnia parowa, dom towarowy w porcie. Budowa wszystkich gmachów ma być rozpoczęta jeszcze w tym roku i ukończona po 3 latach.

## POŁĄCZENIE GDYNI Z RYGA.

Two Compagnie Generale Transatlantique wprowadza bezpośrednią komunikację parowcami „Pologne” i „Virginie” pomiędzy Havrem i Rygą. Odjazdy mają być dwutygodniowe. Podróż Ryga-Havre trwać będzie pięć dni. Parowce te po drodze będą zawiązywały do Gdyni.

## DALSZE TRANSPORTY RYŻU DO GDYNI.

Z końcem lipca przybyły znowu do portu dwa angielskie parowce z Rangoon, przywożąc: S/s „Medmemham” 6.500 ton i S/s „Carspey” 6.000 ton ryżu.

## W TROSCE O ROZWÓJ PORTU.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu przystąpiło do opracowania 5-letniego planu inwestycyjnego dalszych robót w porcie gdyni. Plan ten uwzględnić ma przede wszystkim urządzenia techniczne portu, elektryfikację i t. d. Koszta zrealizowania tego planu wyniosą około 7 milionów złotych.

## GDYNIA — AMERYKA POŁUDNIOWA.

Statek „Kraakus”, który opuścił Gdynię w dniu 9 września r. b. rozpoczynając pierwszy rejs na wymienionej linii, we-

dług rozkładu stanie w Rio de Janeiro 26-go tegoż miesiąca. Wymiary „Kraakusa” (i „Światowida”, z którym „Kraakus” będzie pracował) są: długość 146 metrów, szerokość 17 metrów, pojemność 9.800 ton rej.

## UROCZYSTOŚCI W CAEN.

W stoczni Blainville odbyło się uroczyste spuszczenie na wodę kontrtorpedowca „Wicher”. Przy ceremonii, prócz przedstawicieli dyplomatycznych i morskich Polski, były obecne wybitne osobistości francuskie.

Po spuszczeniu O. R. P. „Wicher” odbyło się umocowanie tablicy pamiątkowej na budującym się na tej samej stoczni kontrtorpedowcu „Burza” oraz wbicie pierwszego nitu do łodzi podwodnej „Żbik”.

## NOWY KONSULAT W GDYNI.

Rząd czechosłowacki postanowił utworzyć w Gdyni osobny konsulat. Kwestja osoby konsula nie jest jeszcze zdecydowana.

## PARĘ LICZB.

Wybrzeże nasze odgrywa coraz bardziej aktywną rolę w systemie gospodarczym Polski.

Z całego importu zagranicznego już od r. 1924 stale zwyż 30% przychodzi przez wybrzeże morskie.

W eksporcie polskim wybrzeże w r. 1924 partycypowało cyfrą 10,5%, w r. 1927 zaś eksport przez wybrzeże wynosił już 36,2%, a w ciągu pierwszych 5 miesięcy r. b. prawie 40% towarów przechodzi przez wybrzeże, — 60% zaś przez wszystkie granice lądowe.

Szczególnie charakterystyczne cyfry dotyczą samego rozwoju Gdyni. A więc w r. 1924 Gdynia w imporcie w stosunku do całego wybrzeża nie odgrywała jeszcze roli.

Jeszcze w 1927 r. z całego importu morskiego zaledwie 0,44% przeszło przez port gdyński.

W pierwszych 5-ciu miesiącach 1928 r. udział Gdyni w stosunku do całego importu, przychodzącego przez wybrzeże morskie, reprezentuje już 9 proc., a więc 20 razy więcej, niż w r. ub.

Jeżeli zaś idzie o udział Gdyni w eksporcie morskim naszego państwa, to w 1924 r. udział ten wyrażał się skromną cyfrą 0,55%, w r. 1927 — cyfrą 12%, a w pierwszych 5 miesiącach 1928 r. — cyfrą 20%.

Tak więc obecnie prawie 1/10 część całego importu i 1/5 całego eksportu morskiego przychodzi już przez Gdynię.

Stosunki te w roku najbliższym, t. j. do późnego lata 1928 r. ulegną dalszej poważnej zmianie, wysuwając Gdynię na jedno z pierwszych miejsc wśród portów bałtyckich.

## KREDYTY NA RYBOLÓWSTWO MORSKIE.

Bank Gospodarstwa Krajowego rozpoczął akcję kredytową dla ułatwienia spółkom i zrzeczeniom rybackim uprawiania połowu ryb na wodach południowo-zachodniej części Bałtyku. Akcja ta stoi w związku z nadmiernym przywozem do Polski ryb i przetworów rybnych; w szczególności olbrzymi jest wwoz śledzi, który w roku zeszłym wynosił 50 milionów zł.

## PRZYBYCIE DRUGIEJ WYCIECZKI AMERYKAŃSKIEJ.

W dniu 8 lipca do Gdyni zawinął z New-Yorku statek „Polonia”, który przywiózł 900 osób wycieczkowiczów z amerykańskiej Polonii.

## OLBRZYMI JESIOTR.

Podczas połowu na Wiśle, jeden z rybaków wyłowił pod Toruniem trzy i pół metrowego jesiotra, wagi około 300 funtów.

Olbrzym ten został sprzedany handlarzom warszawskim za 700 złotych.

## WYNIK EGZAMINÓW WSTĘPNYCH W SZKOLE MORSKIEJ W TCZEWIE.

Zgodnie z ogłoszonymi zawczasu terminami, w dniu 4 lipca rozpoczęły się w Szkole Morskiej oględziny lekarskie oraz egzaminy dla nowowstępujących. Oględziny zakończono w dniu 4.VII, egzaminy zaś odbywały się codziennie i zostały zakończone dn. 7 lipca, poczem ogłoszono listę nowoprzyjętych.

Ogółem podań do Szkoły wpłynęło 176, z których odrzucono 6. Do oględzin lekarskich stanęło 170. Na skutek oględzin odpadło 30, egzaminów wstępnych nie złożyło 69, przyjęto; na wydział mechaniczny 28, na wydział nawigacyjny 34, oraz warunkowo, w wypadku, gdyby się okazały po próbnej podróży wolne miejsca — 9, razem przyjęto więc 71 kandydatów (w tem 33% maturzystów).

Nowoprzyjęci w końcu lipca udadzą się koleją do Constanzy, by tam zaokrętować się na statek szkolny „Lwów”, na którym odbędą próbną podróż.

## PODRÓŻ S/S „LWÓW”.

Statek szkolny „Lwów”, w podróży na m. Czarne, zawinął w dniu 6 lipca do Malagi, celem uzupełnienia zapasów wody oraz prowiantu. „Lwów” wyruszył w dalszą drogę i przybędzie do Constanzy prawdopodobnie w końcu lipca lub w pierwszych dniach sierpnia.

## ZEBRANIE DYREKTORÓW „ROBURA”.

W Gdyni odbyło się zebranie dyrektorów kierujących koncernu węglowego „Robur”. Jako miejsce zebrania tym razem obrano Gdynię, a to celem zbadania stosunków portowych Gdyni i Gdańska oraz zdolności przeładunkowej i urządzeń w obu portach.

## PODRÓŻ SZEFA MARYNARKI WOJENNEJ.

Szef Kierownictwa Mar. Woj., komandor Świrski, wyjechał do Francji, gdzie w Caen był obecnym przy spuszczeniu kontrtorpedowca „Wicher”, jednego z pięciu zamówionych we Francji okrętów wojennych, poczem odjechał do Tulonu celem odbycia inspekcji i zapoznania się ze stanem wyszkolenia naszych oficerów i podoficerów, przebywających tam na kursach wyszkolenia morskiego.

## KROK ZA KROKIEM.

„Ekwipunek” portu gdyńskiego uzupełnia się chociaż powoli, lecz stale. Ostatnio znacznie rozwinął się interes bunkrowy (zaopatrywania statków w węgiel paliwny). Firma „Elabor” podniosła polską banderę na holownik o pojemności 94 m<sup>3</sup>. Holownik ten, przeznaczony specjalnie do bunkrowania, przybył 11.VII z Gdańska.

Również połączenie wodne z Warszawą zostało już nawiązane. Polska barka rzeczna Nr. 368 z Torunia, zafrachtowana przez Warszawskie Tow. Transportu i Żegluga, o pojemności 450 m<sup>3</sup>, została 11.VII przyholowana do Gdyni dla ładowania próbnego transportu ryżu z Gdyni do Warszawy.



## PODRÓŻ JACHTU „WITEŻ”.

W dniu 17 lipca wyruszył z Gdyni w swą szóstą podróż morską pod banderą Yacht Klubu Polski jacht „Witeż”. Załoga składa się z pięciu osób, członków Y. K. P. Kapitanem jest gen. Marjusz Zaruski. „Witeż” skierował się do zachodniej części Bałtyku, do Danii i Szwecji.

## WPLAW Z GDYNI NA HEL.

W dniu 16 lipca znana pływaczka polska, p. Gertruda Skowrońska z Torunia, przepłynęła przez Małe Morze, t. zn. z Gdyni do Helu. Przebyta przez pływaczkę przestrzeń wynosi około 20 kilometrów. P. Skowrońska wypłynęła z Gdyni o godz. 7 min. 30 r., przybyła zaś do przystani na Helu o godz. 19 m. 40, czyli pokryła dystans w 12 godz. 10 minut.

Po przybyciu na Hel, zmęczona pływaczka przy pomocy towarzyszących jej osób przeszła na pokład stojącego na kotwicy statku „Gdańsk”, gdzie otoczono ją troskliwą opieką. W czasie pływania towarzyszyła pływaczce łódź.

Zaznaczyć należy, że p. Skowrońska jest pierwszą osobą, która przepłynęła przestrzeń między Gdynią a Helem. Dotychczasowe, dość liczne próby, były stale bezskuteczne.

## ŻEGLARSTWO POLSKIE NA OLIMPIADZIE.

Po przeprowadzeniu eliminacyjnych regat żeglarskich na Wiśle. Polski Związek Żeglarski, wyznaczył na Olimpiadę Wł. Krzyżanowskiego z Wojskowego Yacht Klubu. Kierownikiem ekspedycji żeglarskiej i jednocześnie zastępcą zawodnika został major Osiański, również z W. Y. K. Jak wiadomo regaty żeglarskie na Olimpiadzie odbędą się na specjalnych łodziach-monotypach, o powierzchni żagla 10 m.<sup>2</sup>.

## TRUDNOŚCI ŻEGLUGOWE NA WIŚLE.

Skutkiem trwających od pewnego czasu upałów, poziom wody na Wiśle i jej dopływach w połowie lipca gwałtownie się obniżył, utrudniając w wysokim stopniu żeglugę. Poziom wody na Wiśle niższy był od poziomu normalnego: pod Krakowem o 71 cm., pod Zawichostem o 60 cm., pod Warszawą o 54 cm., pod Płockiem o 46 cm. Skutkiem obniżenia się poziomu wody, powstały na Wiśle od Kazimierza aż po Toruń bardzo liczne przemiały, czyniąc żeglugę dla większych lub bardziej ładownych statków i barek wprost niemożliwą. Poza tym koryta rzeki w wielu miejscach i na dość znacznych przestrzeniach stało się tak płytkie, że dla statków było wprost nie do przebycia. Wiele statków i barek uwięzionych pośrodku koryta, musiało czekać na podniesienie się poziomu wody.

## ZDERZENIE PAROWCÓW W PORCIE GDAŃSKIM.

W dniu 17 lipca około godz. 11 zderzył się angielski parowiec osobowy „Kolpino”, przybywający z Hull, z parowcem łotewskim „Biruta”, który w tym samym czasie wychodził z portu.

Parowiec angielski został dość poważnie uszkodzony.

## REGATY ŻEGLARSKIE NA JEZ. TROCKIM

W dniach 29.VI i 1. VII odbyły się na jeziorze Trockim propagandowe regaty żeglarskie, zorganizowane przez Polski Związek Żeglarski wspólnie z Oddziałem Wileńskim Ligi Morskiej i Rzecznej. Na regaty przybyło z Warszawy 24 zawodników i około 150 osób gości.

Przed rozpoczęciem regat odbyło się poświęcenie nowych łodzi żaglowych Wil. Oddz. L. M. i R. Aktu poświęcenia dokonał Ks. Biskup Bandurski.

Do regat stanęło 14 jol o 5 m<sup>2</sup> żagla. Z braku miejsca, szczegółów regat nie podajemy.

Organizacja regat jak również całej imprezy bardzo dobra. Gościnność i serdeczność gospodarzy zyskała sobie całkowite uznanie.

W przerwie między dniami regat, w dn. 30.VI, goście warszawscy zwiedzili Wilno, po którym byli oprowadzani przez profesora Ruszczyca. W dniu tym odbyły się na Wilji regaty wiosłarskie oraz finał marszu „szlakiem Batorego”.

## RUCH PORTU GDYNI W CZERWCU.

W miesiącu tym ustanowiono nowe poważne rekordy pod względem ilości przywiezionych pasażerów oraz importowanego ładunku.

W czerwcu zawinęło do portu 110 statków morskich o łącznej ładowności 88.370 netto ton rej., przywożąc: 20.546 ton tomasyny, 16.363 t. ryżu, 200 ton kamienia brukowego, 380 t. naboju karabinowych, 15 t. muszli, 6 t. drobnicy, 2 t. likieru, 1 t. siarki oraz 352 pasaż.

Wyszło 114 statków o łącznej ładowności 95.139 n. t. r., co daje nowy rekord ruchu na wyjściu.

Wywieziono: węgla 154.212 t. (w tym 10.792 t. węgla statkowego), 1330 t. drzewa dębowego, 380 t. naboju karabinowych do Durazzo, 21 ton drobnicy, 2 tony mebli i 1956 pasażerów.

Ruch statków według bandery przedstawiał się następująco: weszło: 5 angielskich, 10 duńskich, 2 estońskie, 6 francuskich, 2 gdańskie, 11 łotewskich, 21 niemieckich, 9 norweskich, 16 polskich, 28 szwedzkich.

Wyszło: (w nawiasie procentowy udział w obrocie statków) 5 angielskich (8,4), 11 duńskich (11,2), 3 estońskie (1,2), 8 francuskich (14,8), 2 gdańskie (1,4), 11 łotewskich (10,8), 22 niemieckie (13,0), 7 norweskich (6,9), 15 polskich (12,1), 30 szwedzkich (20,2).

Bardzo pocieszające z punktu widzenia rozwoju ruchu portowego było dalsze zwiększenie się przywozu, który w stosunku do wywozu wyniósł w czerwcu 24%, gdy np. w kwietniu r. b. tylko około 10%.

Wywieziony węgiel przeznaczony był do: Belgii — 2782 t., Danii — 19.723,5 t., Finlandji — 23.188,5 t., Francji — 2.700 t., Łotwy 11.572,5 t., Norwegii — 22.774 t. i Szwecji 61.679,5 t.

## PODRÓŻ JACHTU „NAUTILUS II”.

Yacht „Nautilus II” (jola wędrowną o 33 m<sup>2</sup> żagla, z opuszczonym mieczem), pod banderą Yacht Klubu Polski, z właścicielem p. J. Grabowskim jako kapitanem i pp. J. Chmielewskim, dr. F. Hłasko i dr. M. Maszyńskim jako załogą opuścił w dniu 12.VII o godz. 12-jej port yachtowy Y. K. P. i udał się w podróż Wisłą do morza i dalej na zachód.

Przy sprzyjających warunkach załoga „Nautilusa II” zamierza dotrzeć do Amsterdamu na Olimpiadę.

Powrót zamierzony jest na 1 września.

## Z NOWEGO SĄCZA DO GDYNI.

Uczniowie kl. VIII gimnazjum II-go w Nowym Sączu, pp. T. Racięski, E. Gołębiowski, K. Makoś i T. Piotrowski wyruszyli w lipcu z Nowego Sącza na 4-o wiosłowej łodzi „Szarotka”, z zamiarem dopłynięcia do Gdyni i na Hel.

W dniu 16.VII dzielna załoga „Szarot-

ki” zawitała do Warszawy, skąd po dwudniowym pobycie i zwiedzeniu stolicy, wyruszyła dalej.

## SAMOTNY ŻEGLARZ.

Londyński „Times” donosi, że do Georgetown, na wyspie Wniebowstąpienia (połudn. część oceanu Atlantyckiego) w dniu 15 maja przybył na swym ośmiotonowym „Firecreście”, Allain Gerbault, odbywający już od pięciu lat swą samotną podróż dookoła świata.

Przestrzeń 1.126 kilometrów, dzieląca wyspę Wniebowstąpienia od wyspy św. Heleny, samotny żeglarz przebył w ciągu dni piętnastu.

Na wyspie Wniebowstąpienia Gerbault odpoczywał tydzień, w ciągu którego dużo grywał w tenisa, poczem wracał na noc do swego statku, tak przywykł do niego.

Na dalszą drogę zaopatrzył się Gerbault w Georgetownie tylko w zapas ryżu, cukru i marmolady. Odjeżdżając oświadczył, że pragnąłby zawinąć na wyspę Sao Vincente (grupa wysp Capo Verde) odległą o mniej więcej 2.500 klm. od wyspy Wniebowstąpienia, jeżeli jednak nie trafi na sprzyjające wiatry, to może będzie zmuszony dotrzeć aż do Nowej Szkocji.

## PASAŻEROWIE „NA GAPE”.

W tych dniach przybył z Rotterdamu do portu w Cardiff pasażerski parowiec, na którym znaleziono aż 11 „ślepych” pasażerów. Amatorów tanich podróży oddano do rąk policji. Z wyjątkiem 2 amerykańkan, wszystkich skazano na 14 dni aresztu, amerykańkan zaś na deportację.

Straty towarzystwa, powstałe na skutek wymienionych podróżników, według obliczeń administracji statku, wynoszą 30 funtów szterlingów.

## NOWY OLBRYM OCEANICZNY.

Towarzystwo „White Star Line” zamówiło w stoczni Carland w Belfaście, olbrzymi pasażerski okręt transatlantycki o pojemności 60.000 ton.

Koszty budowy, która potrwa 3 i pół roku, wyniosą 7 milionów funtów szterlingów.

## O UPROSZCZENIE FORMALNOŚCI W TRANSPORCIE MORSKIM.

Komisja transportów morskich przy Międzynarodowej Izbie Handlowej w Hamburgu zajmowała się ostatnio rozważaniem kwestji przywilejów flag i innych zarządzeń, szkodzących swobodnej wymianie, zastosowaniu konwencji w portach morskich, walki ze zbędnymi formalnościami celnymi i konsularnymi, transportów bezpośrednich i uregulowania sprawy listów morskich.

## KONIEC PIERWSZEGO STATKU ROTOROWEGO.

Pierwszy rotorowiec Flettnera, statek „Baden-Baden”, którego ukazanie się wywołało taką sensację i który według zdania wielu osób miał dać początek nowej erze w żegludze morskiej, został sprzedany w Filadelfji pewnemu towarzystwu, które zamierza przekształcić go na szkuner z motorem i przeznaczyć do żeglugi na morzu Karaibskim. „Rotory” zostaną zamienione przez żagle a dotychczasowe motory pomocnicze zastąpi jeden mniejszy motor.

Statek, o którym mowa, nie spełnił nadziei, pokładanych w nim przez wynalazcę. W wyniku obydwu podróży, jakie rotorowiec wykonał (w r. 1925 z Gdań-



ska do Leith i z powrotem pod nazwą „Buckau”, w r. 1926 z Gdańska do New-Yorku pod nazwą „Baden-Baden”) okazało się, że aczkolwiek zdolności manewrowe i własności morskie statku są zadawalniające, to jednak eksploatacja nie jest nic a nic tańsza od eksploatacji zwykłego żaglowca.

Od września „Baden-Baden” pozostawał rozbrojony w Filadelfji.

Jednak próby ze statkiem rotorowym są czynione nadal. Drugi statek Flettnera, „Barbara”, eksploatowany przez towarzystwo żeglugi morskiej „Rob. M. Homan”, pracuje na linii Hamburg-Morze Śródziemne razem z dwoma parowcami tej samej wielkości, co ma pozwolić na przeprowadzenie szeregu porównań. Na próby te jednak, jak i na samo zastosowanie wynalazku na morzu „Journal of Commerce”, wychodzący w Liverpoolu, zapatruje się bardzo sceptycznie.

#### ROZWÓJ FLOTY RUMUNSKIEJ.

Z Bukaresztu donoszą, że powołana przez rząd specjalna komisja do badania możliwości ulepszeń w żegludze, złożyła rządowi swoje sprawozdanie. — Sprawozdanie to podkreśla konieczność szybkiego zwiększenia taboru okrętowego. Przychylając się do wniosków komisji, rząd zamierza nabyć 16 statków rzecznych, z czego 4 pasażerskie dla żeglugi w dolnym biegu Dunaju. Na cel ten przeznaczają się 114 milj. lej. Następne 2 parowce kołowe dla komunikacji na Dunaju mają kosztować 56 milj. lej, 4 statki cysternowe — 20 milj. lej i 20 holowników — 30 milj. lej.

Prócz tego dla żeglugi morskiej (dla Twa Serviciul Maritim Romana) zamierza się nabyć 5 nowych statków frachtowych po 6.000 ton i szybkości 10 węzłów każdy oraz 3 większe statki pasażerskie.

#### BIBLIOTEKI DLA MARYNARZY.

W Stanach Zjednoczonych Am. Półn. powstało niedawno pożyteczne stowa-

rzyszenie, mające na celu dostarczenie książek marynarzom na okrętach handlowych, pozbawionym niejednokrotnie przez całe miesiące styczności ze światem.

Stowarzyszenie to zaopatrzyło w ciągu roku ubiegłego 1.800 okrętów handlowych, tak parowców, jak żaglowców, w biblioteczkę, zawierającą 270.000 tomów klasyków literatury angielskiej, dzieł technicznych i powieści nowoczesnych.

Okręty zaopatrzone w te biblioteczkę, mogą wymieniać je pomiędzy sobą w portach spotkania.

Wiadomość ta winna zainteresować Oddziały Ligi Morskiej i Rzecznej, które nie tworząc osobnego stowarzyszenia, jak to miało miejsce w Stanach Zjednoczonych, mogłyby rozpocząć akcję, uzgodnioną z Zarządem Centralnym, a zmierzającą do skompletowania paru biblioteczek dla „Lwowa”, „Iskry” i innych statków handlowych i okrętów wojennych marynarki polskiej.

#### MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA W BARCELONIE.

Międzynarodowa Wystawa w Barcelonie — pod protektoratem J. Kr. Mości Króla Hiszpańskiego, która trwać ma od 1 kwietnia 1929 r. do końca tegoż roku, — będzie największą tego rodzaju wystawą, jaka dotąd kiedykolwiek się odbyła. Koszty ogólne wystawy obliczone są na około 25.000.000 dolarów (130.000.000 pesetów).

Dział przemysłowy zawierać będzie wszystko, co wchodzi w zakres przemysłu, handlu i rolnictwa; dział sportowy będzie reprezentowany we wspaniałym pałacu sportowym i stadjonie, obliczonym na 60.000 widzów. Bardzo poważny dział na wystawie zajmie archeologia i sztuki piękne.

Prawie wszystkie państwa kuli ziemskiej biorą udział na wystawie we własnych pawilonach, t. np.: pawilony An-

gli, Francji, Włoch, Niemiec, Belgji, Czechosłowacji, Holandji i Szwajcarii już znajdują się w budowie.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej został również zaproszony do wzięcia udziału w wystawie, przyczem teren pod budowę pawilonu Zarząd Wystawy ofiaruje bezpłatnie.

#### MORSKA POLITYKA GOSPODARCZA POLSKI.

Pod powyższym tytułem, nakładem tygodnika „Przemysł i Handel, ukazała się praca p. Edwarda Bohdana (str. 265, tablic 14, map i planów 5).

Powstrzymując się narazie z powodu braku miejsca od obszerniejszego omówienia tej niezwykle bogatej w treść książki, pragniemy zwrócić uwagę na jeden wysoce charakterystyczny objaw.

Książka p. Bohdana jest uzupełniona nowymi danymi pracą dyplomową autora, złożoną w r. 1926 Wyższej Szkole Handlowej.

Notujemy ten fakt jako przejaw przenikania idei morskiej na wyższe polskie uczelnie. Przejaw zupełnie naturalny a dla nas specjalnie pożądanym.

Nie jest to zresztą odosobniony wypadek. Jesteśmy poinformowani, że i na innych uczelniach poza Wyższą Szkołą Handlową, były i są zgłaszane tematy z dziedziny zagadnień morskich. Ciekawe jednak, że nie zawsze tematy te są przyjmowane przez profesorów, którzy zazwyczaj oświadczają, że nie posiadając dostatecznej w tym kierunku wiedzy, nie będą w stanie zgłaszać pracy krytycznie ocenić.

Aczkolwiek stanowisko takie jest zupełnie zrozumiałe, to jednak należy mieć nadzieję, że w przyszłości będziemy się spotykali coraz do rzadziej z wypadkami odmowy przyjęcia zgłaszanych tematów morskich, gdyż trudno przypuścić, aby profesura nasza, którą słusznie możemy się chlubić, pozostała obojętna w stosunku do najbardziej żywo interesujących zagadnień polski współczesnej.

# DZIAŁ OFICJALNY L. M. i R. Z.

#### POSIEDZENIE RADY.

W dniu 20 czerwca odbyło się posiedzenie Rady Ligi Morskiej i Rzecznej z następującym porządkiem dziennym: 1) odczytanie protokołu z poprzedniego posiedzenia Rady, 2) sprawozdanie Zarządu, 3) sprawozdanie Komisji dla przejęcia zawieszono-ego Okręgowego Oddziału Warszawskiego, 4) kooptacja nowych członków Rady, 5) wybór nowych członków Zarządu Centralnego w miejsce nieuczestniczących na posiedzeniu i 6) wolne wnioski. — Na posiedzeniu uchwalono m. in. upoważnić Zarząd Ligi M. i R. do nabycia z funduszu „Tygodnia Bandery” żaglowego statku „Junak” od Yacht-Klubu Polski dla Marynarki Wojennej, który równocześnie służyć będzie przysposobieniu wojskowemu młodzieży na morzu.

#### ZATWIERDZENIE NOWEGO ODDZIAŁU.

Zarząd Centralny Ligi M. i R. zatwierdził Oddział Ligi w Milanówku. Do Zarządu tego Oddziału weszli: prezes — p. Marja Szczepkowska, wiceprezes, p. Jan

Berg, sekretarz — p. Czesława Wąsikówna, skarbnik — p. Narcyz Rupniewski. Członkowie Zarządu: p. Wacław Leszczyńska i p. Leon Podolecki. Komisja rewizyjna: p. Michał Jastrzębski i p. inż. Józef Nowicki.

#### MUNDURY LIGI M. i R.

Przypominamy wszystkim P.P. Członkom Ligi M. i R., że w myśl § 9 statutu mundury Ligi wyglądają jak następuje: 1) marynarka granatowa, zapinana na cztery guziki złote z kotwicami w dwurzędzie, 2) spodnie granatowe bez mankietów, latem i na regatach — białe, 3) czapka wzoru oficerskiego Marynarki Wojennej ze znaczkiem emaljowanym Ligi, 4) krawat czarny, 5) na lewym rękawie marynarki: a) członek Ligi — kąt złoty, otwarty do góry, między ramionami kąta kotwica złota, b) członek Zarządu Oddziału — 2 kąty i kotwica, c) Prezes Oddziału i Członek Zarządu Okręgowego — 3 kąty i kotwica, d) Prezes Okręgowego Oddziału, Prezes Sekcji w Zarządzie Centralnym i Członek Rady — kotwica w wieńcu i jed-

na gwiazdka u dołu, e) Członek Zarządu Głównego — kotwica w wieńcu i 2 gwiazdki w ramionach, f) Prezes Zarządu Głównego — kotwica w wieńcu i 3 gwiazdki, jedna u dołu, dwie w ramionach, g) Prezes Rady — kotwica w wieńcu, h) Członkinie Ligi M. i R. — noszą odpowiednio stylizowane kostjomy i odznaki, jak wyżej.

#### WALNY ZJAZD DELEGATÓW.

Ostateczny termin Walnego Zjazdu Delegatów, który Zarząd Centralny proponować ma Radzie L. M. i R. ustalono na dzień 6-go października b. r. Zjazd ma trwać 3 dni, przyczem dzień pierwszy poświęcony będzie otwarciu, powitaniom przez p. Ministra Przemysłu i Handlu, przedstawicieli władz i społeczeństwa oraz sprawozdaniu Zarządu i Komisji Rewizyjnej. Po południu dnia tego i cały dzień 7-go przeznaczony zostaje na prace Komisji. Dzień 3-ci przeznaczony zostaje na obrady plenarne, to jest dyskusję nad sprawozdaniem oraz nad wnioskami złożonymi przez Komisję.





Wycieczka członków Oddziału Ligi M. i R. w Łodzi na Helu w dniu 30 czerwca r. b. W środku Prezes Oddziału p. M. Dienstl-Dąbrowa (X).

Zarząd Centralny zwraca uwagę, że jest to pierwszy Zjazd Ligi Morskiej i Rzeczej, że wskutek tego musi on być niezmiernie starannie przygotowany, gdyż powinien się stać potężną manifestacją woli społeczeństwa polskiego rozszerzenia naszych wpływów na cały glob ziemski.

Leży zatem w interesie tak władz centralnych, jak Oddziałów, a i naszej Świętej Sprawy, aby zarówno w Warszawie, jak i na prowincji materiał zjazdowy został jak najskrupulatniej zbadany i przedyskutowany. Prosimy o możliwie wcześnie nadesłanie wniosków i rezolucyj, zwłaszcza z dziedziny zmian statutowych. W okólnikach naszych będziemy ogłaszali ważniejsze fakty z dziedziny organizacji Zjazdu.

Narazie podajemy proponowany porządek dzienny. Uwagi co do niego, śpiesznie nadesłane, będą rozważone na najbliższym posiedzeniu Rady.

**Porządek Dzienny Zjazdu: Pierwszy Dzień:** 1. Zagajenie i wybór Prezydium. 2. Powitanie gości i delegatów. 3. Sprawozdanie Zarządu. 4. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej. 5. Wybór Komisji i przekazanie im odnośnych spraw.

**Drugi dzień. Obrady Komisji:** a) mandatowo-regulaminowej, b) statutowej, c) budżetowej, d) propagandowo-organizacyjnej, e) kolonjalnej, f) szkolenia młodzieży, g) turystyczno-widowiskowej, h) gospodarczo-żeglugowej, i) komisji-matki.

U w a g a: Prezydium Zjazdu pełni funkcję Komisji Redakcyjnej, do której Komisje przekazują rezolucje dla uzgodnienia ich i ostatecznego układu.

**Trzeci dzień:** 6. Wyświetlenie filmów, 7. Sprawozdanie Komisji mandatowo-regulaminowej. 8. Dyskusja nad sprawozdaniem Zarządu i wnioski. 9. Budżet i program pracy. 10. Statut L. M. i R. (referat Komisji). 11. Wnioski Komisji. 12. Mianowanie Członków Honorowych. 13. Wybory do Rady i Komisji Rewizyjnej. 14. Wolne wnioski. 15. Zamknięcie Zjazdu.

Z KOŁA L. M. i R. PRZY GIMNAZJUM IM. PADEREWSKIEGO W POZNANIU.

Koło Ligi M. i R. przy gimnazjum im. Paderewskiego w Poznaniu urządziło w dniach 24 — 27 maja b. r. wycieczkę nad

morze. Wycieczka ta, pod kierownictwem kuratora Koła p. prof. dr. Kowaleńki, złożona z 17 osób, zwiedziła Gdynię, Puck, Hel i Gdańsk. Mimo częściowo niesprzyjającej pogody i trudnych warunków, wynieśli członkowie wycieczki najlepsze wrażenie z nad brzegu polskiego. Gościnność, oraz daleko idąca uprzejmość p. kpt. Broszkiewicza z Żeglugi Polskiej w Gdyni, za którą Mu na tem miejscu składamy serdeczne podziękowanie, ułatwiła wycieczce poznanie wybrzeża, jako też przyczyniła się w znacznej mierze do podniesienia wrażenia, jakie morze polskie na członkach wycieczki wywarło.

#### Z ODDZIAŁU L. M. i R. W KRÓLEWSKIEJ HUCIE.

Staraniem Okręgowego Oddziału Ligi Morskiej i Rzeczej w Królewskiej Hucie w końcu maja b. r. zorganizowana została wielka wycieczka nad morze. Udział w wycieczce brało 1100 członków ze wszystkich dzielnic Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego.

Uczestnicy wycieczki odjechali z Królewskiej Huty w dniu 26 maja dwoma specjalnymi pociągami. Kierowali wycieczką pp. poseł Sikora, inż. Grabianowski i Kabiesz, sekretarzem był p. Riegel.

Wycieczka zwiedziła miasto, port i plażę w Gdyni, poczem statkiem P. P. Żegluga Polska „G d a ń s k”, udała się na Hel. Po zwiedzeniu latarni morskiej i okolic nastąpił odjazd do Gdańska.

Następnego dnia, dzięki uprzejmości Dyrektora miejscowej Stoczni, uczestnicy wycieczki mogli szczegółowo zapoznać się z rozmiarami i sposobami pracy w Stoczni.

Po obiedzie w „Messhalli” około godz. 1 po południu nastąpił powrotny odjazd do Królewskiej Huty.

Wycieczka ta pozostawiła wśród jej uczestników nadzwyczaj dodatnie wrażenia, czego dowodem jest wyrażona chęć powtórzenia jej w liczniejszym jeszcze składzie.

Nieprzyjemne natomiast wrażenie wywołał brak gościnności ze strony Gdańszczan.

#### Z ODDZIAŁU L. M. i R. W ŁODZI.

Dnia 29, 30 czerwca, 1 lipca bawiła na wybrzeżu morskiem w Gdyni i na Helu 700 uczestników i uczestniczek wielkiej wycieczki masowej, urządzonej staraniem Łódzkiego Oddziału Ligi Morskiej i Rzeczej. Wycieczka wyruszyła specjalnym pociągami z Łodzi, zwiedziła w Gdyni port handlowy i wojenny, spędziła cały dzień na Helu, poczem odwiedziła Sopoty, Oliwę i Gdańsk. W ostatnim dniu wycieczki uczestnicy byli świadkami podniosłej uroczystości poświęcenia dwu nowych statków pasażerskich Wandy i Jądwi, uświetnionej obecnością marszałka Piłsudskiego z córkami. Piękna słoneczna pogoda przyczyniła się w znacznej mierze do uprzyjemnienia pobytu na wybrzeżu morskiem wprawiając wszystkich w świetne humory. Powrót przez Gdańsk odbył się również własnym pociągami. Znaczący należy, że koszty trzydniowej przejażdżki koleją i statkiem wraz z doskonałym całodziennym utrzymaniem były minimalne, wynosiły bowiem tylko zł. 47 od osoby. Na Helu oczekiwała Łodzian miła niespodzianka. Pan Zygmunt Krotowski, Łodzianin, powstaniec z r. 1863, podniosła mową przywitał wycieczkę, podkreślając swoje gorące sympatie do Łodzi i Łodzian, obiecał swe poparcie dalszym wycieczkom Ligi Morskiej i Rzeczej. Na zakończenie wznosił p. Krotowski wzruszający okrzyk, na cześć rozwoju polskiej potęgi morskiej, radośnie przez wszystkich powtórzony. Na Helu p. Krotowski jako Prezes Koncernu Browarów Poznańskich podejmował wszystkich wycieczkowiczów piwem na koszt własny.

Powodzenie wycieczki było nadzwyczajne, czego dowodem są podziękowania społeczeństwa w prasie łódzkiej. Na ogólne żądanie, Liga Morska i Rieczna, urządziła w sierpniu (25, 26, 27) następną masową wycieczkę dostępną dla wszystkich.



Siedziba letnia łódzkiego oddziału Ligi Morskiej i Rzeczej w Rudzie Pabjanickiej pod Łodzią.

**W ZAPISUJECIE SIE DO LIGI M. i R.!**





# PIONIER KOLONIALNY

## ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

KAZIMIERZ GŁUCHOWSKI

### Z WIARĄ NAPRZÓD

Często, kiedy się z kimś prowadzi dyskusję na temat naszej ekspansji zamorskiej, akcji osadniczej i tym podobne pionierskie tematy — padają z ust interlokutora słowa niewiary:

„My się na tem nie znamy”, powiada zazwyczaj, „nie mamy fachowców, anglicy, niemcy to co innego — ale gdzie nam do kolonii”.

Z tą niewiarą musimy stoczyć bój u samego wstępu naszej akcji, bo robak to, który u początku, stoczyć może zdrowy rdzeń naszych poczynań.

I to tembardziej, że do niewiary tej niema żadnych podstaw ani racji.

Stare przysłowie, że „nie świeci garnki lepia”, sprawdza się specjalnie dobrze na tej dziedzinie.

Dla charakterystyki, że i Anglicy niezawsze wszystko wiedzieli, wiadomo, że i dziś się mylą nieraz haniebnie, może być słynny fakt z dziejów jednego z największych „fachowców”

kolonialnych angielskich. Otóż w 1842 roku lord Cochrane, znany autorytet kolonialny miał jako admirał floty brytyjskiej wydać opinię o możliwościach rozwojowych zatoki Sydney w Australji i szans stworzenia tam portu i miasta. Lord jak na fachowca przystało wydał arbitralny sąd, że tam nigdy portu ani miasta nie będzie — a jednak życie pokazało co innego. Sydney uważane jest dzisiaj za jedno z najpiękniejszych miast portowych i najlepszych portów świata.

Czytałem w tych dniach pracę znane niemieckiego fachowca kolonialnego prof. dr. G. K. Antona o akcji kolonizacyjnej w niemieckiej Afryce Południowo-Zachodniej. Rzecz bardzo skrupulatnie opracowana daje obraz wysiłków państwa niemieckiego i prywatnych instytucyj na polu kolonizacji tej niemieckiej posiadłości.

I znowu, nie w tak jaskrawej może

formie, jak wyżej cytowany fakt, widać, że u niemców, tak mądrych, tak świetnie jak to się ludziom zdaje umiających organizować wszystko w tej dziedzinie długi szereg lat zarówno publiczno-państwowe jak i prywatne poczynania były niesłychanie nieudolne, że przedewszystkiem cechował je wielki brak inwencji, zupełny brak rozmachu, którym nasze skromne dziś poczynania górują znacznie nad owym zorganizowanym wysiłkiem niemieckim.

Nie trzeba tedy opuszczać rąk. Trzeba tylko do poczynań naszych, robionych przez grono ludzi dobrej woli, dodać wiarę ogółu i sfer miarodajnych, a pokaże się, że „nie świeci garnki lepia” i my, chociaż spóźnieni, potrafimy ufundować naszą ekspansję zamorską.

Tylko z wiarą naprzód.

Warszawa, w lipcu 1928.

J. R.

### SPRAWA BANKU EMIGRACYJNEGO W POLSCE

Sprawa organizacji Banku Emigracyjnego błąka się w Polsce już od lat kilku. Już oddawna nie ma w Polsce zdrowo myślącego człowieka, któryby nie doceniał doniosłego znaczenia dla interesów państwa kwestji utworzenia Banku Emigracyjnego. Posiadamy poza granicami kraju sześciomiljonowe wychodźstwo. Jest wiele państw gospodarczo silnych, w których ilość ludności nie przekracza tej liczby. Sprawa koncentracji oszczędności emigrantów, kwestja likwidacji gospodarstw ludności emigracyjnej, wykonanie celowo obmyślanego programu reemigracyjnego, pomoc finansowo-kredytowa dla emigranta-osadnika, instalującego się na obcym terenie, finansowanie na większą skalę osadnictwa zamorskiego — to są sprawy, któ-

re nie mogą nie obchodzić państwa, w którym tak jak w Polsce, jednym ze środków do rozwiązania problemu populacyjnego jest emigracja. Dotychczas poruszone wyżej zagadnienia były rozwiązywane w Polsce przez poszczególne banki mniej lub więcej udatnie. Ostatnio sprawami emigracyjnymi poczęły się żywo interesować banki państwowe (Bank Gospodarstwa Krajowego, Państwowy Bank Rolny, Poczta Kasa Oszczędności). Przy Państwowym Banku Rolnym w najbliższym czasie ma być utworzony specjalny wydział emigracyjny, który bezwzględnie zajmie się polskim rolnym ruchem osadniczym na zagranicznych terenach kolonizacyjnych.

Po raz pierwszy sprawa organizacji Banku Emigracyjnego w Polsce zo-

stała konkretnie sprecyzowana i postawiona na gruncie realnym przez Naukowy Instytut Emigracyjny. W końcu ubiegłego miesiąca w Ministerstwie Przemysłu i Handlu odbyła się konferencja, poświęcona Bankowi, zainicjowana przez Instytut Emigracyjny. W konferencji wzięli udział przedstawiciele wszystkich banków państwowych i Ministerstw. Sprawę organizacji Banku Emigracyjnego referował p. dr. Załęcki, sekretarz generalny Instytutu. Referent w sposób rzeczowy skreślił plan organizacji Banku Emigracyjnego oraz program prac i studjów wstępnych, niezbędnych do wykonania, przed utworzeniem Banku.

W rozumieniu dra Załęckiego Bank musiałby być instytucją silną finansowo, pomyślaną w formie spółki akcyj-



nej, w której przeważałby kapitał państwowy i któraby tylko w drodze pożyczki korzystała z większych kapitałów zagranicznych, ponieważ chodziłoby tu o to, aby uniknąć żenującej kontroli ze strony kapitału obcego. Zbędne jest udawanie potrzeby istnienia Banku Emigracyjnego. To też obrady konferencji potoczyły się w kierunku omówienia warunków, w

jakich mógłby powstać Bank oraz przedyskutowania form organizacyjnych przyszłego Banku.

Z dalszych prac sekcji bankowej Instytutu Emigracyjnego wynika, że zdobycie większych kapitałów dla Banku nie natrafiłoby na większe trudności, ponieważ konsorcja finansowe zagraniczne, a w szczególności amerykańskie, zainteresowane w ruchu emi-

gracyjnym robotnika polskiego, przyczyniłyby się bezwątpienia do sfinansowania częściowego Banku.

W każdym razie utworzenie Banku Emigracyjnego jest kwestją palącą i już zupełnie dojrzałą, a nie potrzeba tłumaczyć, jak żywo musi ta sprawa zainteresować ruch kolonjalny, skupiający się przy Związku Pionierów Kolonjalnych.

WL. WÓJCIK

## O PROPAGANDĘ SZTUKI POLSKIEJ W BRAZYLJI

Temat poruszony w n-rze marcowym „Pioniera Kolonjalnego” w art. p. M. Jarosławskiego p. t. „Zadania sztuki”, nakazuje mi, przez swą aktualność, dorzucić garść uwag do skreślonych w nim obrazów z dziedziny propagandy kolonjalnej przez sztukę. Mam tu na myśli oddziaływanie tej sztuki na rzesze wychodźstwa. Jest to jeden z bardzo poważnych czynników, niewiele ustępujących nawet szkole narodowościowej na obczyźnie.

Na pierwszym tedy miejscu staje, gdy mowa o sztuce rodzimej, teatr ludowy i z nim związane: chóry, muzyka, obchody narodowe etc. Na wychodźstwie w Brazylii ta część planowej akcji kulturalno-narodowej nie spotkała się ze strony instytucyj społecznych w kraju jeszcze z należytem zrozumieniem. Pojedyncze wysiłki miejscowych grup, poświęcających rozwinięciu tej akcji niezmiernie dużo energii, nie zostały dotąd wsparte przez społeczne instytucje w Ojczyźnie i wielokrotnie już łamały się pod ciężarem zadań, dobrowolnie na się przyjętych, na czem ogromnie traciła ciągle aktualna sprawa — podtrzymania ducha polskości i tchnienia go w młode pokolenie na obce narażone wpływy. Dla każdego, kto choć przez krótki czas wczuł się w tętno kulturalnego życia wychodźstwa, nie wyda się rzeczą podrzędną kwestja wpływu tej sztuki na ducha narodowego, na pierwiastki uczuć narodowo-kulturalnych, drzemiące w ludzie polskim na wychodźstwie, które nie zasilane przez te czynniki stopniowo marnieją. Może, i ma prawo Ojczyzna oczekiwać od intelektualnych jednostek na wychodźstwie dorobku w dziedzinie literatury (notabene pożytecznej i rzetelnej), i wogóle rozmaitych świadczeń z ich strony, ale masy ludowe na wychodźstwie muszą wyraźnie odczuwać ciągłość racjonalnej opieki kulturalnej ze strony Macierzy, aby pojęcie przynależności duchowej u tego wychodźstwa nie przeszło w abstrakcję.

Dziś jeszcze w tej dziedzinie pracy kulturalno-społecznej wśród wychodźstwa, jeśli chodzi o Brazylię, nie mówią o Argentynie, — pozostawiono samemu wychodźstwu nietylko całą inicjatywę, ale i ponoszenie wszystkich ciężarów, ba, nawet nie ułatwiono rzeczy najprostszycy. Świetnie pod względem artystycznym prosperujący przez

połtora roku w Kurytybie „Teatr Ludowy” i „Popularny im. J. Słowackiego” pod fachową dyrekcją artysty scen polskich p. T. Morozowicza, w trzech czwartych oparł się na ofiarności jednostek, a w jednej czwartej na pomocy Konsulatu — i upadł, bo nawet tej 1/4 do końca terminu, konsulatu nie dotrzymał. Założone w ub. roku T-wo Kultury Teatralnej w Brazylii, wyłonione z dawnych organizacyj i grup, pracujących na tem polu od lat kilkunastu, nietylko nie doznało wsparcia, ale z miejsca było zajadle zwalczane przez tut. placówkę, dla powodów czysto subiektywnych. T-wo walczy z trudnościami, bokami robi, ale wydaje własnym nakładem, zazwyczaj ofiarami jednostek, utwory sceniczne, łąta biedę z braku kostjumów, po 6 miesięcy oczekuje na zamówione i zapłacone podręczniki z

kraju, urządza objazdowe przedstawienia, pomaga towarzystwom na prowincji w urządzaniu obchodów, rocznic i t. p., ale z braku środków i moralnej pomocy ze strony czynników oficjalnych zakresu swych prac rozszerzyć nie może.

Inicjatywa, impuls i ofiarność prędko się w ten sposób zużyją, stargają, a w prostej konsekwencji musi owoładnąć ludźmi zniechęcenie, na pewien czas, aż do jakiegoś świeżego wybuchu energii. A propaganda sztuki polskiej wśród wychodźstwa jest wciąż palącą porzebą, nakazem tej właśnie, racjonalnej i planowej polityki kolonizacyjnej, — i mieści się tuż obok, niemniej na czasie w Brazylii rozpalonej kwestji szkolnictwa polskiego, i konieczności zreformowania systemu pomocy ze strony rządu w kraju.

Kurytyba.

M. SEKULA

## Z DORZECZA IVAHY

W stanie Parana, nad rzeką Ivahey, lewym dopływem rzeki Parany, osiadł długą, wijącą się linią, lud polski.

Jedne kolonje nad tą wodną arterją, powstały 37, inne 20 lub 17 lat temu, a

ostatnie Canlido de Abreu liczą zaledwie kilka lat swego istnienia.

Uporali się nasi z borami, zamieniając je na urodzajne pola, wzniesli kościoły i kaplice, do których w święta i niedziele



„Wilcząt” polskie na wodach Ivahey.

schodzą się, żeby w modlitwie i polskiej pieśni znaleźć ulgę i ukojenie, żeby choć na chwilę zapomnieć o codziennych troskach i przenieść się myślą hen, daleko, do Polski.

Społeczność nasza poczuła się zupełnie wolną, więc, radząc, zorganizowała się

w towarzystwa i zakłada szkoły, małe wędrowne biblioteki, szkolne kooperatywy koła młodzieży, a w jednej ze szkół na kolonji Apucarana p. St. Borecki powołał do życia oddział „wilcząt”, młodocianego harcerza.

Obecnie kieruje oddziałem wilcząt na-



uczyciel K. Dąbrowski, stary parańczyk, a zastępowym jest druh, J. Dziegciarz.

Dla nauki przyrody, geografii i poznania okolicy wilczęta pod kierownictwem p. nauczyciela urządzają wycieczki w góry i doliny lub do rzek i wodospadów.

Załączona fotografia prezentuje nam „wilczęta” w łodziach na Ivahy pod opieką nauczyciela, p. Dąbrowskiego i dorosłej młodzieży.

Rzeka Ivahy jest rzeką dużą i rybną, a jej obramowanie w postaci urodzajnych

gór i bujnej przyrody jest piękne i wprost nęcące ku sobie.

Malownicze sploty tej uroczej rzeki, wijącej się wśród lesistych ścian przypominają najbardziej z polskich rzek, Dniestr.

K. GLUCHOWSKI

## BO MY, PANIE, TWARDE SĄ...

Od rana już tłukliśmy się w dużym wagonie, błogosławiąc w różnych językach wzniosłą instytucję kolei, którą Brazylja, nie chcąc ustępować innym cywilizowanym potencjom świata, wprowadziła u siebie na nie-szczęście krów, rozjeżdżanych co paręset kroków i ku cielesnemu utrapieniu ludzi, którzy w lekkomyślny sposób zmuszeni byli oddać swe grzeszne cielska tej nowoczesnej machinie do torturowania spokojnych obywateli. Nagrzany wagon, grubą powłoką czernionego kurzu pokryty, w pojęciu mem zamienił się w klatkę, w których Chińczycy skazańców na widok publiczny i żar słońca wystawiają. Wprost trudno było oddychać. Już się nawet nie chciało wymyślać i wyzwiska miotać, byle nie otwierać ust. Na każdym bowiem zakręcie kurz wciskał się do wagonu tumanami, grożąc wprost uduszeniem.

Obojętnym tedy wzrokiem śledziłem jeno przez okno, jak biedny nasz pociąg wił się niby wąż w drgawkach przedśmiertnych, tak, że raz człek zdawał się doganiać lokomotywę, to znowu poważnie zyskiwał szansę chwycić wagon ostatni.

Sąsiad mój i towarzysz podróży, zacny p. Franciszek, jako że Yog był wierutny i ust swych nigdy nie splamił przekleństwem, siedział blady i ponury, mrużąc jeno od czasu do czasu pod nosem:

„Tudo mundo tem estradas de ferro, nos temos tambem. Poco chłopu zegarek? Poco temu sympatycznemu narodowi kolej? Konno, karosą, na piechtę...” Ale mrużąc, przymknięte miał powieki, wywijasy bowiem, jakie pociąg wyrabiał i podrygi wagonu działały nań silniej, jak ruch fal morskich.

Tymczasem sunęliśmy niebardzo prosto przed siebie. Z górki rwaliśmy po dolinie aż się dosłownie kurzyło, aby za chwilę drapać się znowu pod górę z donośnym sapaniem lokomotywy. Przed oczyma przewijał się nam typowy obraz lasu brazylijskiego, przez który przeszły już tartaki, a gdzie obecnie począł hulać ogniem kolonista. Zwarty jeszcze niedawno jedyny w swoim rodzaju bór pinjorowy, zawałający niebotycznym murem stoki wzgórz, znikł. Co proste padło pod toporem i piłą, niedobitki jeno sterzczały, schnącemi konarami o pomstę do Boga wołając. To znowu wypalona już rosa bujną zieleniała kukurydzą, tylko tu i ówdzie wystrzelał z niej wysoko osmalony kikut stuletniej imbuj<sup>1)</sup>, jak żywy, wymowny protest

<sup>1)</sup> imbuj — rodzaj dębu brazylijskiego.

przeciw gwałtowi człowieka. Gdzie niedziele na tle wyniszczzonego boru, pobok strumienia białała świeżemi deskami chatka kolonisty, który wtargnął tu za tartakami, by puszcę niedawną trudem swym i znojem na szmat uprawnego zamienić kraju.

A nasz „przyśpieszony” to pędził z górki, to znowu sapał, biorąc zakręt pod górę.

Wtem nagle smętny, zajękliwy ryk syreny rozdarł po raz trzykrotnie powietrze, aż echo rozległo się po szerokiej dolinie.

Pan Franciszek się poruszył. „No, nareszcie”, mruknął pod nosem, nie otwierając oczu. „Niedługo będziemy w Iraty”.

Jakoż czcigodny mąż, maszynista zwan, którego inteligencji nasze skromne żywoty powierzone były, a który niedawno jeszcze pewnie „tropy”<sup>2)</sup> po boru pędzał, tak gwałtownie zahamował z góry, że walizki poczęły gwałtownie reagować na ten czyn waleczny, lecąc niestety na nasze a nie na jego głowę. Jeszcze jeden zakręt już na zahamowanych kołach i stanęliśmy.

Pan Franciszek otworzył ostrożnie jedno oko i rzekł z całym sobie właściwym spokojem: „To dopiero caixa d'agua”. Do stacji jeszcze z kilometr. Całe szczęście, że ta przemysłna bestja drzewo bierze już za stacją, to oszczędzimy sobie tej rozkoszy, by o kilometr za Iraty znowu stanąć. Ale miasteczko już widać”.

W rzeczywistości, z jaru, w którym zatrzymaliśmy się, by napić naszego stalowego rumaka, widać już było rozrzucone po obu stokach wzgórz i w dolinie rzeczki domostwa Iraty. 20 lat temu bór tu jeszcze szumiał nieprzebyty. Na polanie kapliczka stała jeno skromniuchna, gdzie „kaboklada”<sup>3)</sup> po lasach rozpięzchła na festy do-roczone się gromadziła. „Wendzina”<sup>4)</sup> też jakaś marna w budzie walącej się przytułek znajdowała. „Dzik”<sup>5)</sup> jeden i drugi gnieździł się w nędznym „rancho”<sup>6)</sup>, a pozatem stała twarda zwarta ściana boru, przez którą kiedy niekiedy krętami drożynami przewijały się tędy „tropy” z Guarapuawy na Palmeirę idące.

A potem na Florestę pierwsze nasze przybrnęły chłopy. Przescipne to były Mateuszaki, naród sprytny i zawadjacki. Kiedy im na starej kolonii poczęło się robić przyciasno, aż w te zabrnęli bory. Gryczyński ich wiódł,

<sup>2)</sup> tropa jest to grupa koni lub mułów jucznych do przewozu transportu po lesnych drogach.

<sup>3)</sup> kaboklada jest pojęciem zbiorowym od kaboklo — „leśny Brazylijanin”.

gadativus. A z drugiej strony od Arakurji Mazury poczęły się ściągać. Smolka przyciągnął pierwszy. A potem kolej poczęto prowadzić z Ponta Grossy hen aż ku dalekiemu Rio Grande do Sul i cichy kiedyś bór, gdzie jeno papug stada wrzask czyniły nie-ludzki, wyjec rudy „kacykował”, nad swym harem przewodząc, i inny zwierz niepodzielnie panował, ujrzał tłumy ludzi. Padały pod toporami olbrzymy leśne, rósł nasyp, wykopy zacerwieniły się gliniastymi łożyskami, nakoniec szyn węzowiska lśnić poczęły w słońcu. Aż razu pewnego nieznanemu zwierzowi ni „ludziom leśnym” tu osiadłym jek żałosny lokomotywy nową tym okolicom ogłosił erę.

A potem tartaki zaczęły bój z puszcza. Bór cofał się, rzedniał pod razami oprawców, bladł i oddalał się. Za tartakami zaś koloniści poczęli się wzdłuż kolei pojawiać, ziemię od „kabokli” i mniejszych wykupując „fazenderów”<sup>7)</sup>. Koło stacji wendzina jedna i druga, zrazu marna, stanęła i rzemieślnik ten i ów zawiał. Poczęła się tworzyć osada coraz liczniejsza. Niedługo trwało, a osada w miasteczko powiatowe urosła i dziś wcale się już godnie prezentuje. A że w okolicy ziemia dobra i „herwale”<sup>8)</sup> godne są, że Polaków rój się osiedlił i coraz więcej ich przybywa, że trakt stąd ważny idzie przez Prudentopolis na Guarapuawę, że Prudentopolis, stolica Ukrainy Brazylijskiej tu ma najbliższą do kolei, to też rośnie miasteczko, krzewi się handel, a co znamiennejsze, wśród kupców w Iraty Polacy i Rusini rej wiedzą, a rzemiosło to już nasi całkiem opanowali. I rośnie Iraty, jak zawsze tu w Paranie fundamenty swego rozwoju w trudzie i znoju naszego mając kolonisty.

Dumania te przerwał jednakże nowy ryk syreny. Pociąg ruszył z „pacjencją”, sunąc w dół ku stacji. Jeszcze jeden zakręt i drugi i stanęliśmy nadobre.

„Niechno Pan spokojnie opuszcza tę katownię”, zwrócił się do mnie p. Franciszek. „Ja się już zajmę rzeczami, a Pan niech ogląda te Irateńskie dziwy”.

Drewniany budynek stacyjny nie robił imponującego wrażenia. Zakurzony, zadymiony doskonale dostrajał się do sennej atmosfery na nim panują-

<sup>4)</sup> wenda — sklepik, karczma.

<sup>5)</sup> „dzikami” nazywają koloniści kabokli.

<sup>6)</sup> „rancho” — buda z drzewa w lesie.

<sup>7)</sup> fazender — właściciel ziemski.

<sup>8)</sup> herwal — las herwowy.



cej. Przyjazd pociągu ożywił ją nieco, ale nie zanadto. Kilku pasażerów wysiadło i szybko ruszyło do miasteczka. Jeden i drugi podróżny wyszedł dla wyprostowania nóg z wagonu i przechadzał się po peronie. Ktoś zaryzykował napić się filiżaneczkę kawy. Apatyczny agent stacyjny z miną zdezonizowanego władcy konferował z prowadzącym pociąg. Jakiś murzyn, udający bardzo niezręcznie tragarza, znęcał się nad jakowymis pakunkami, wyrzucając je nietyle szybko, co brutalnie z wagonu bagażowego. Kilku mężczyzn o swojskich twarzach, pewnie Polacy lub Rusini, śnać robotników z okolicznych tartaków i zawieszisty „kaboklo” w butach z ostrogami, w obfitej pelerynie i kapeluszu, z pod którego runda nader wydatnego czerniała opalona twarz, gapili się na pociąg, ćmiąc papierosy. Moment ruchu reprezentował jeno jeden człowiek, jedyny typ pracowitego Brazylijanina, jedyny tubylec, który rano wstaje, wszędzie jest i wszędzie się wciśnie, to agent loteryjny. Kręcił się i teraz wszędzie, wciskał do okien wagonów, zagadywał do wszystkich, wołając bez przerwy swoje „cem contos”<sup>9)</sup>. I chociaż amatorów na owe mityczne 100 tysięcy milrejsów nie znajdował, nie ustawał w trudzie i dalej się darł jak skrzywdzona papuga, wymachując kuponami biletów.

Droga przed nami jeszcze była daleka, a południe dawno już minęło, to też wpadliśmy jeno na chwilę do potentata Irateńskiego, p. Teodora Cichewicza, co i wendę ma najprzystojniejszą w Iraty, że i na 15 de Novembro<sup>10)</sup> w Kurytybie by się jej nie powstydział, i magazyny okazałe na zbo-

<sup>9)</sup> „cem contos” — 100 tysięcy milrejsów.

<sup>10)</sup> 15. de Novembro — główna ulica w stolicy.

że i herwę ma i drzewa kupę potężną obok stacji zwalonego i wódki smakowite wyrabia. Wenda i domostwo okazałe tuż były, to też w skok byliśmy już pod gościnnym dachem rodaka. Skromna zakąska, parę słów rozmowy i już dalej.

Przed wendą karosa gotowa czekała. Cztery zgrabne konie pobrzękiwały niecierpliwie dzwoneczkami. Z pod budy wychylał już głowę p. Franciszek i zachęcał żywo: „Proszę siadać, bo na nocleg musimy zajechać do wendy Abrama Turka, a to jeszcze dobre cztery leguy”<sup>11)</sup>.

Jakoż ledwie wgramoliłem się na karosę obok woźnicy, by mieć nieco więcej widoku, nie lubię bowiem w głębi budy podróżować, a już na strzał z bata konie szarpnęły z kopyta i wśród okrzyków „ate logo” i „do widzenia” ruszyliśmy, wzbijając tumany kurzu. Pośród drewnianych napręde kleconych domków miasteczka, prze-wijaliśmy się chyżo, wymijając wozy i jezdnych. Znienacka wyprzedził nas z głośnem trąbieniem i brzękiem roztrzęsionej karoserji, Ford, jakowegoś tartaczego magnata, otulając nas w chmurę kurzu. Koło domu p. Smolki, zamożnego rodaka, właściciela tartaku na Pedra Preta, który własnym sumptem wznosił okazały budynek dla towarzystwa polskiego i szkoły, wykręciliśmy w stronę Floresty i odrazu zwolniliśmy pędu. Droga z miejsca od potoku wić się poczynała stromo pod górę. U stóp naszych leżała mieszcina. W miarę jak wznosiliśmy się coraz wyżej, ścichał gwar i jeno na kanwie zieleni obraz się znaczył białych domków pstrokacizną, słońcem gorącym ozłoconych, uliczek smugami kurzu przetkanych i srebrzącego się zygżaku strumienia.

<sup>11)</sup> legua — mila brazylijska = 6 klm.

Jeszcze jeden zakręt i zostaliśmy sami wśród pól uprawnych, zieleniejących kukurydzą, złocących się żytem. Pobok ziemniaków półka w kwiecie stojących i gryki kwadrat tu i owdzie i fiżonu zagonki. Wśród pól, co kawał spory obejście kolonisty. Sadek pesegowy przy nim i drzewo jedno i drugie. Na szachownicy poletek ciemnieją „kapoery” swojemi chaszczami, zapuszczanemi rozmyślnie, by za lat parę znowu po nich ogniem przejść i znowu oddać je kulturze. Taka ci tu bowiem ogniowa idzie gospodarka.

Pola zalegała cisza. Brzęk dzwoneczków naszych koni niósł się po dołach. Z wrzaskiem niesamowitym, skrzekiem i piskiem przeleciało mimo stado małych papużek zielonych, spłoszonych przez nas z przydrożnego zeszcłego kolosa leśnego. Gdzieniedzie mijaliśmy pracujące w polu kobiety, które na chwilę przostawały się, śledząc naszą karosę.

„Jużemy wjechali na grunta Floresty”, objaśniał nas kolonista. Stąd, z Alto da Serra wziął się nasz tutaj początek. Nie tak to dawno 'jeszcze, panie, pamiętam, jakeśmy tu pierwsi przyszedli z Mateusza i Agua Branki. Tu gdzie teraz jedziemy, słońca nie było widać z drzew starego boru, a teraz pługami się już tu chodzi. W te czasy alkier boru za 50 milów dostał bez kłopotu, a teraz za te marne „kapoery” chcą już do 500 milrejsów.

„Dwadzieścia lat temu, parę nas tu ledwie rodzin było. 15 lat temu ponad 30 rodzin się nie doliczył, a teraz to nasi całą tę już zajęli okolicę. W miasteczku samem i na przedmieściach będzie naszych z 50 rodzin, na Rio Corrente i Pedra Preta ze 60 familij, Rio Bonito, Matto Queimado, Riosinho i Cochinhos ma z 200, a tu na Alto da Serra aż pod S. Migual i dalej ku Prudentopolis ponad 500 familij jest pewnikiem. Niedługo razem i 1000 rodzin tu będzie. A może już i jest. Kto ich tam zliczy w tych kątach.

„Najgorzej tym pierwszym, a potem to już idzie sporo. Bo myśma, panie, twardy naród. „Dziki” to z nami ni-jak wytrzymać nie mogą. Przyjdzie taki jeden i drugi nasz do boru i zaraz zaczyna grodzić portery dla gadziny, a flancuje dużo i blisko domu i przy drodze. A „dziki” to wszystko luzem puszczają, świnie, konie i bydło. Posadzi bo tam trochę tego fiżonu, ot co kot napłakał( koło domu, to i ogro-dzi, a „rosy” robi daleko po lesie na nieogrodzonym. Jak mu się bydło do tego zwie, to i wszystko pójdzie na marne. Abo to taki zresztą i dba wiele. A nasi swego nie darują. Niech-no mu w szkodę kaboklerskie pójdzie, to i bydłę, a nie tylko świnie postrze-li. I tak zwady i bójki bez końca. Aż się takiemu kaboklinie uprzykrzy. Powiada „esta apertado”, niby, że go „zacieśnilim” i wyprzedaje się i umyka dalej w bory, gdzie niema jak mó-wi tej paskudnej „Polakady”. A ziemię to już nasz kupuje i znowu jeden więcej i tak już nasi leżą. Już to tak widać musi i być.

Dalsze wywody przerwała mu pra-



Przez góry i lasy brazylijskie biją nasi koloniści nowe drogi.



ca koło hamulca, zjeżdżaliśmy bowiem z ostrej górki. W dole terkotał mały młynek, z drugiej strony drogi lśniła w słońcu tafla stawku, podłe drogi stały dwa czy trzy schludne domostwa. Gnieździł się tu najwygodańszy kolonista, wódz i pjonier, Alto da Serra, Gryczyński. Za młynem na wzgórku widać było szkółkę polską, palmami otoczoną. Turkot kół i tętent kopyt końskich na mostku wywabiał kilka osób. Ojca Gryczyńskiego nie było jednak w domu. To też nie zatrzymując się długo, ruszyliśmy dalej.

Słońce stało jeszcze wysoko, ale już poczynało się chylić ku zachodowi, to też p. Franciszek przynaglał do pospiechu. Jakoż i poganiał. Jeszcze parę kilometrów było kolonji starej, minęliśmy obejście kowala i kłodzieja, ale zwolna „kapoery” gęstniały, w bór się zamieniając. Rzadziej też świeciły łysiny pól uprawnych i mało gdzie domostwa się już widziało osadników. Aż nakoniec drogę zagrodziła nam zamknięta brama portery.

„Jużemy na kaboklerskiem”, objaśniał nasz woźnica, złączając z wozu i otwierając bramę. To S. Miguel się tu zaczyna, a tu w bok S. Barbara, duża fazenda herwowa Durkiego. A reszta to siedzi tu różna kaboklada. Herwę mają dobrą, to też trzymają się i drogą ze ziemią. Ale choć zwolna, to i tak nasi tu wleżą.

„Do Turka to jeszcze będzie ze dwie leguy”, kończył, ruszając już dalej. Teraz to my tu takie wywojowali prawo, że na kolonjach musi się grodzić miejsce dla bydła, a poza kolonjami to wolno puszczać bydło luzem, ale od rejonu kolonjalnego musi być choć na drogach zamknięte, bo inaczej świnię idą światami i robią szkodę. To też tak kabokle grodzą, gdzie jaki strumień jest głęboki albo jaki jar”.

Wjechaliśmy już w bór ciemniejszy. Nie była to już puszcza, ale stare wyrobione herwale. Dołem tedy całe podszycie z trzciny różnorakich i innego drobiazgu było wyniszczone, a czego nie dokonał „fojs”<sup>12)</sup> krzywy, brazylijską zwany kosą, to padło pod racicami bydła i kopytami koni, pasących się tutaj swobodnie. Gdzieniedzie herwal dopiero co odrastający z rok jaki albo drugi lśnił ciemnym ulistnieniem swych ładnych koron, do sadu podobny foremny. Na tle tej jego charakterystycznej zieleni odcinały się grubaśne, brunatne pnie paproci drzewiastych. A górą dla cienia sterczały pozostawione pinjory i potężne cedry czy imbuje i delikatne jak z japońskiego wycięte obrazka „brakatingi”<sup>13)</sup>. Zrzadka chwiał się pióropusz palmy, końską zwanej, jako, że liście jej jako pasza dla koni nader są cennie. Mrok już poczynał padać na dróżce, którą przejeżdżaliśmy, choć bowiem słońce jeszcze przezierało z za

<sup>12)</sup> „fojs” — specjalne narzędzie, rodzaj sierpa na trzonku na sztorc osadzonego.

<sup>13)</sup> brakatinga — rodzaj drzewa gatunku mimoz.



W sercu puszczy brazylijskiej wyrastają nowe polskie kolonie.

drzew, do spodu boru jednak promienie jego zrzadka tylko docierały.

Skwar też ustępować zaczął, tak, że p. Franciszek zasłony budy uchylił i wytknąwszy zza prętów twarz, dowcipnie ją czynił uwagi.

W lesie życie wrzało jeszcze w pełni. Gdzieś opodal jacu<sup>14)</sup> zakrzyczał przenikliwie, to znowu opodal od karosy dziki zagruchał gołab. Nad strugą, którą mijaliśmy w cienistej koronie Arrueiry kokosiły się wrzaskliwe „periquitki”<sup>15)</sup>. Coraz to przebiegały nam drogę z rechotaniem półdzikie świnię kabokli, żeru sobie wszędzie szukające.

Z hukiem i dzwonieniem donośnym przewaliło się koło nas kilka karos w liczne zaprzężone muły, było tego pewnie przy każdej karosie z 8 conajmniej. Wiozły snąc do Iraty herwę, a że droga jeszcze je czekała daleka, woźnice batów nie żalowali. Nasz kolonista jał też używać bolesnych argumentów, bo Turka jakoś ciągle nie było widać, a jak p. Franciszek żartobliwie zauważał, to leguy pod wieczór robią się coraz dłuższe. Droga równa była i wcale dobra, to też koniska ruszyła ostrzej, a woźnica poganiając, opowiadał:

„A bo taki Durki, panie, po polsku to on już i niewiele co umie. Ale z narodem naszym trzyma i że niby to z naszej krwi jest, tego się nie wypiera i nie wstydi. Pamiętają ludzie, jak kowalem był prostym, a teraz co najpiękniejsze ma tu herwale i w polityce ma głos silny. Cały koronel”<sup>16)</sup>.

Drogę przebiegły nam dwie „sarakury”, coś na podobę naszych kuropatw, jeno na długich nóżkach i znikły szybko w zaroślach, a za chwilę donośnie się już obwoływały w lesie,

<sup>14)</sup> jacu — rodzaj cietrzewia.

<sup>15)</sup> perequilo — mała zielona papuzka.

<sup>16)</sup> coronel — pułkownik.

gwizdząc jakby przedrzeźniając janczarki naszych koni. Przejechał mimo ostro, jakiś spóźniony kaboklo, kiwając się charakterystycznym ruchem na idącym skrocza koniu, z ręką zbrojną w nieodstępny bat na biodrze opartą, Rzucił nam w przelocie wiadomość, że do Turka jeszcze tylko pół mili. P. Franciszek nie przestawał żartować:

„Abo to taki „leśny człek” zna się na odległości. Takie kaboklerskie pół milki to można jechać do rana. To tak jak na kresach w Polsce. Jak chłop powie, że jest mila i ho! ho!, to milę się wytrzyma, ale tego ho! ho! to nieraz nie można przejechać”.

I naprawdę minęło dobre pół godziny, otwieraliśmy jeszcze kilka razy portery, a za owym Turczynem a właściwie Syryjczykiem, ani śladu nie było. W lesie zaś jęło się robić już całkiem ciemno. Słońce znikło za zwaltem boru, chłód zaczął padać dojmujący. Las ścichł, gdzieś na odległym bagnie poczęły jeno swój koncert żaby. To jakby jakieś zagubione po lesie niemowlę kwiliło, to chór podobien do naszych stawów mieszkankę zawodził swój śpiew, to znowu żaba-kowal młotem swym dźwięcznym grała potężnie. Moskity też poczęły dokuczać okropnie, leżąc wprost w oczy, tak że wszyscy, nawet nie palący p. Franciszek, jęli ćmić papierosy, byle nieznośnych odegnać natrętów. Ale już i kres nadzedł naszej drogi.

Na polanie zabłysło przed nami ognisko. W jego świetle zamigotały cienie kilku karos i zamajaczyły kontury wendy Abrama. Przy ognisku siedzieli woźnice, zajęci przysposobieniem skromnego posiłku. W wendzie świeciło się i kilku popijało kabokli, rozprawiając zawzięcie o ostatnich wyścigach końskich, jedynej rzeczy, która poza polityką ich interesuje. Konie niecierpliwiły się u słupków i tupiąc, oganiały się od moskitów. Syryjczyk, dziwnie





Wodospad na rzece Iguassu.



Dziw natury: „Villa Velha” — „stare miasto” — koło Ponta Grossy (skały erozyjne).

naszemu podobien Abramkowi z karczmy na odludziu, taką samą też tu w tym kraju grający rolę, ofiarował nam nocleg w wendzie, ale duszno w niej było jak w piecu chlebowym, zdecydowaliśmy przeto spać na sianie na karosie. Umyliśmy się jeno i spożyliśmy wieszczkę, a potem zasiedliśmy jeszcze na chwilę w kręgu ogniska. Woźnice, dwaj Polacy i dwaj Rusini z Prudentopolis, nasz kolonista i my dwaj szerokie utworzyliśmy koło. Poszła w kolejkę „kujka”<sup>17)</sup> z herwą i gawędy o Polsce i o boru, o dawnych czasach i biedach dzisiejszych potoczyły się gładko. Przysiadł się też do nas młody kolonista, w tych już osiadły borach. Na wieść, że przejeżdżamy, pośpieszył tu, aby coś nie coś o Polsce posłyszeć. Mówił mało, ale słuchał chciwie wszystkiego, cośmy o „starym kraju” powiadali.

„Dawno tu już siedzicie”, spytałem go w przerwie rozmowy, kiedy nową „kuję” zalewano ukropem.

„E! Nie! Dopiero będzie ze dwa miesiące, jakem tu przybył z pod Araukarji. I sam jeden tu jeszcze tkwią wśród kaboklady. Ale to nic”, dodał, uśmiechając się pod płowym wąsem. Niedługo czekać, a przyjdą inni. Bo my już tacy, co lubimy w kupie. Już do swoich pisałem. Parę familij dalszych wkrótce się tu zjawia. Jest już też i grunt u jednego kabokla upatrzone. Z nami to oni nie zdzierzą. Jak pan tu będzie za jaki rok jechał, to już nas tu będzie cała kupa.

„Bo my, panie, twarde są”.

Cicho się jakoś zrobiło w kole. Jeno dorzucona kłoda sypnęła iskrami z ogniska i koń gdzieś niedaleko zaparskał.

„Niedługo to tu będziemy tylko my sami” kończył płowowłose Mazur już pod Araukarją zrodzony.

Tak zapewne! Niedługo za lat kilkanaście znikną bramy po drogach i bór zniknie, tam gdzie herwy niema, a na jego miejscu poletki zbóż zająśnieją. I malownicze kaboklerskie postacie ujdą dalej na zachód i Abram Turco za nimi pociągnie, a na tej tu polance może już polska stać będzie

<sup>17)</sup> „kujka” — naczynie z tykwy, z którego się pije herwę.

szkółka i polskiego kościołka w niebo się pięć będzie wieżyczka. I w niedzielę płowowłose dziewczuchy zaczerwieńnią chustami barwnymi i mur piersi mazurskich świątynkę obstąpi. Bo lubi ten nasz naród kupą iść i twardy jest, że mu „dziki” nie zdzierzą.

Rozmowa się już nie kleiła. Poczęło przygasać ognisko, karosnicy na spoczynek się zbierali, przedtem jeszcze to i owo na jutrzejszą narządzając drogę. Z wendy ostatni odjechał kabokl i Turczyn zamknął jej podwoje.

Ruszył też w drogę do domu nasz Mazur.

Cisza zaległa wokoło. Tylko od czasu do czasu zgiełk powstał wśród świń Abrama, gryzących się o resztki obroków końskich pod wozami i z dali trzask dolatał, łamanych w boru gałęzi. To nasz Mazur drogę sobie do domu przecierał. Sobie i drugim Mazurom.

Bo niedługo, a oni jeno tu będą.

Lubią bowiem kupą chodzić i twarde są, że im „dziki” nie zdzierzą.

DR. JAN ROZWADOWSKI

## PRZEGLĄD KOLONJALNY

### PLANTACJE BAWELNY W ANGIELSKICH KOLONJACH AFRYKAŃSKICH.

„British Cotton Growing Association” ogłasza interesujące dane, dotyczące rozwoju produkcji bawełny w posiadłościach kolonialnych w Afryce.

W Kenja plantacje bawełny znajdują się jedynie w okręgu Kawirondo, położonym na północy kolonii nad granicą Ouganda. Wyprodukowano tutaj w r. 1926 1110 tonn bawełny. Obecnie rząd angielski dąży do powiększenia terenów plantacyjnych, przez zajęcie pod plantacje bawełny w roku 1927 — 1928 okręgów Samia i Malikisi. W tym celu zbudowano drogę żelazną między Turho, a Mlulamuti, która umożliwi transport bawełny do najbliższych portów.

W Ouganda produkcja wynosi 90% ogólnej produkcji bawełny w angielskich koloniach afrykańskich. Jednak eksport bawełny z Ouganda do metropolji jest niewielki i wykazuje silną tendencję do zmniejszania się. Bawełna z Ouganda odchodzi głównie do Japonji i Indji wskutek mniejszych wydatków transportowych, a głównie wskutek zapotrzebowania przez te kraje na bawełnę tej właśnie jakości, jaka jest produkowana w Ouganda. Obecnie cały dobrobyt ekonomiczny Ougandy polega na produkcji bawełny. W razie kryzysu w tej dziedzinie produkcji położenie ekonomiczne kraju byłoby ciężkie. Anglicy zdają sobie sprawę z tego stanu rzeczy i chcą zaradzić złemu zabronili zakładania nowych plantacyj. Równocześnie zarząd kolonii intensywnie popiera rozwój innych bogactw naturalnych kraju, jak naprzykład plantacyj kawy i t. d.

W Tanganyika produkcja bawełny

skoncentrowana jest w okręgu Mwanza—Shinyaga. Produkcja ta rozwija się tutaj niedostatecznie z powodu braku dróg i środków komunikacyjnych. Dopiero w ostatnim czasie rząd angielski zamierza zbudować drogi, któreby połączyły tereny plantacyjne z jeziorem Tanganyika.

W Nyasaland produkcja bawełny dotychczas zupełnie się nie udawała z powodu używania złych ziaren do zasiewu.

W Sudanie produkcja bawełny w ciągu roku 1926/27 wyniosła 213.470 kwintali z 42.025 hektarów powierzchni uprawnej.

W Rodezji Północnej produkcja nie udaje się. Oddano pod uprawę bawełny w r. 1926/27 tylko 280 hektarów, 110 hektarów zarzucono odrazu, z reszty zaś zebrano zaledwie 190 kwintalów bawełny.

### PRODUKTY KOLONJALNE W POLSCE.

W r. 1925 importowano do Polski produktów kolonialnych za 136 milionów złotych. W r. 1926 za 193 miliony. W roku zaś 1927 przywóz z kolonii osiągnął kwotę na rynku polskim 240 milionów złotych. Przywieziono w r. 1927 ryżu 695.122 kwintali; 1.371.690 kw. kukurydzy; 69.846 kw. kawy; 179.571 kw. oliwy palmowej; 20.959 kw. herbaty; 45.872 kw. kakao; 17.539 kw. kauczuku; 74.175 kw. pomarańcz i mandarynek; 103.333 kw. cytryn; 11.822 kw. pieprzu; 2.780 kw. innych produktów. Import towarów kolonialnych do Polski odbywa przy pośrednictwie portów w Hamburgu, Bremie, Rotterdamie i Londynie. Bezpośrednio z Francji lub z kolonii francuskich importowano w r. 1927 tylko kauczuk, daktyle, wanilię i szafran.

„La Quinzaine Coloniale” z czerwca 1928 wzywa zainteresowanych przemysłowców francuskich do zorganizowania



w Gdyni i w Gdańsku składów towarów kolonialnych, któreby umożliwiły francuskiemu eksportowi z kolonii konkurencję z Niemcami i Holandją na rynku polskim. Francuzi doszli do wniosku, że wymieniane państwa dlatego sprzedają produkty kolonialne w Polsce, ponieważ proponują krótszy termin dostawy.

#### NIEMIECKA PROPAGANDA KOŁONIALNA.

W czerwcu r. b. odbyło się 45-te z kolei walne zebranie Niemieckiego Towarzystwa Kolonialnego w Stuttgarcie. (Deutsche Kolonialgesellschaft). Zebranie stwierdziło konieczność szerzenia intensywnej propagandy kolonialnej wśród młodzieży niemieckiej oraz rozciągnięcia przez społeczeństwo niemieckie w kraju jaknajdalej idącej opieki kulturalno-oświatowej nad Niemcami zamieszkałymi w przedwojennych niemieckich posiadłościach kolonialnych. Zebranie wystosowało do rządu Rzeszy memorandum z żądaniem otwarcia i utrzymywania z funduszy skarbu państwa szkół i internatów dla dzieci niemieckich w koloniach oraz wypłacenia odszkodowania kolonistom niemieckim, poszkodowanym przez wojnę. Z okazji walnego zebrania Towarzystwo urządziło wystawę kolonialną, która jest po wojnie pierwszą tego rodzaju imprezą. W drugim dniu zjazdu w Stuttgarcie odbyła się wielka manifestacja uliczna. Podczas manifestacji przemawiał Dr. Bell, b. niemiecki minister kolonii, wygłaszając mowę, w której określił odebranie przez Traktat Wersalski kolonii Niemcom, jako kradzież. Zdaniem d-ra Bella, Niemcy muszą odzyskać swe przedwojenne kolonie, ponieważ bez posiadania kolonii Rzesza nie potrafi rozwiązać pozytywnie takich kapitalnych zagadnień, jak dostawa surowców, eksport nadmiaru towarów produkowanych w kraju oraz nadmiar ludności, tworzący się w państwie.

#### SPRAWA RĄK ROBOCZYCH W KONGO BELGIJSKIEM.

Sprawa braku rąk roboczych w Kongo Belgijskiem jest kwestją rozwoju lub zaniku ekonomicznego tej kolonii. Kongo jest kolonią, która, wyposażona w dostateczną ilość rąk do pracy, mogłaby osiągnąć wysoki stopień rozwoju ekonomicznego. Brak rąk do pracy jest plagą we wszystkich koloniach afrykańskich, Kongo zaś belgijskie szczególnie odczuwa ten brak. Belgia zamierza rozpocząć akcję, mającą na celu uprzemysłowienie Konga, jednak akcja ta napotyka narazie na wielkie trudności z powodu braku robotnika. Ostatnio p. Tilkens Generalny Gubernator Konga rozesał do zarządców poszczególnych prowincji okólnik, w którym podaje instrukcje, zmierzającą do racjonalnego użytkowania siły roboczej z pośród tuziemców. Panu Tilkensowi chodzi o to, aby nie wywoływać ruchu tuziemców z jednej prowincji do drugiej, a to celem zagwarantowania przemysłowi lokalnemu niezbędnych rąk do pracy. Celem osiągnięcia pożądanego rezultatu p. Tilkens zaleca wpływanie na tuziemców w kierunku uświadamiania ich, że przymus pracy nie godzi w ich wolność osobistą, lecz jest obowiązkiem, zmierzającym do realizacji interesów i zadań dobra ogólnego, z którego tuziemcy będą w przyszłości korzystać w pierwszym rzędzie. Okólnik dalej zaleca wytworzenie takich warunków pracy, któreby gwarantowały tuziemcom ich rozwój fizyczny oraz zadowolenie moralne.

W jednym z poprzednich numerów „Pioniera” rzuciliśmy myśl przestudjowania warunków pracy i bytu w Kongo

Belgijskiem. Obecnie do tej myśli powracamy. Kongo jest bogatą kolonią, mającą widoki wielkiego rozwoju. Stolica Kongo Leopoldville posiada kilkaset tysięcy ludności i wyższe zakłady naukowe. Belgia za wszelką cenę dąży do uprzemysłowienia kraju. Kto wie, czy rzemieślnik i robotnik polski nie znalazłby w Kongo szerokiej możliwości do użytkowania swych wiadomości zawodowych i fachowych. Kto wie czy nie znalazłby on tu przychylnych warunków, zezwalających na rozwój fizyczny, społeczny i materialny. Niedawno p. Paweł Salkin sędzia Sądu Apelacyjnego w Katanga ogłosił ciekawą książkę pod tytułem „L'Afrique centrale dans cent ans”. Autor na podstawie długoletnich obserwacji dochodzi do wniosku, że Afrykę czeka wielka przyszłość gospodarcza i ekonomiczna. Zdaniem autora Afryka pod wpływem Europejczyków pójdzie śladami Japonii i odradzających się obecnie Chin. I w tym pochodzie cywilizacyjnym Kongo belgijskie gra pierwsze skrzypce, zawdzięczając swym bogactwom naturalnym.

#### HOLANDJA NIE CIAGNIE KORZYŚCI EKONOMICZNYCH ZE SWYCH KOŁONIJ.

„L'Afrique Française” z czerwca 1928 r. podaje ciekawe szczegóły, dotyczące handlu w koloniach holenderskich. Profesor holenderski, Dienenhorst, stwierdza, że Indie Holenderskie zostały po wojnie opuszczone ekonomicznie przez Japonię. Właściwie ścierają się tu ze sobą wpływy gospodarcze Anglii, Niemiec, Francji, Włoch i Japonii, jednak Japonia szybko wypiera z Indji Holenderskich wpływy obce. Eksport Japonii do Indji zwiększa się z roku na rok, zawdzięczając temu, że przemysłowcy japońscy pootwierali w Indiach Holenderskich kantory i faktorie, mające na celu popieranie handlu japońskiego. Rząd japoński ze swej strony stosuje daleko idące środki, zmierzające do obniżenia cen towarów japońskich, aby mogły one zwycięsko konkurować z towarami Stanów Zjednoczonych i krajów europejskich. Nie lepiej dla Holandji przedstawia się sytuacja w Gwianie Holenderskiej. Bilans Banku Surinauskiego (Bank Gwiany) wykazuje, że ciążenie ekonomiczne Gwiany do Stanów Zjednoczonych i Kanady stale się zwiększa. W roku 1917 Bank sprzedał dewiz na Holandję za 1.281.126 florenów, na Anglię i Gwanę Angielską za 1.430.000 florenów, wreszcie na Stany Zjednoczone i Kanadę za 1.175.000 florenów. Wprawdzie dywidenda Banku zwiększyła się znacznie w r. 1927 w stosunku do roku poprzedniego, jednak liczby powyższe wskazują równocześnie na upadek wpływów ekonomicznych Holandji na terenie jej własnych kolonii.

#### ROZWÓJ GOSPODARCZY I KULTURALNY TUNISU.

Francuska prasa kolonialna z ostatniego miesiąca podnosi fakt niezwykłego rozwoju stosunków gospodarczych między Francją, a Tunisiem. W roku 1923 między metropolją, a Tunisiem wymieniono towarów za 810 milionów franków, w r. 1925 za półtora miljarda franków, w roku zaś 1926 liczba ta przekroczyła dwa miljardy. Pozatem prasa przywiązuje dużą wagę do rozwoju kulturalnego Tunisu. Francja jest świecznikiem cywilizacyjnym północnej Afryki. Francja zastała w Tunisie zaledwie szczątki starej kultury rzymskiej. Na zgłiszczach tej kultury Francja zbudowała nową kulturę łacińsko-romań-

ską. Zawdzięczając Francji, Tunis jest dzisiaj siedliskiem kultury i postępu.

Francuska prasa kolonialna z ostatnich dni zupełnie niedwuznacznie wykazuje, że dotychczasowe naciągnięte stosunki między Francją, a Portugalią z racji złego traktowania kolonistów francuskich zamieszkałych w Gwinei Portugalskiej, należy zawdzięczać taktyce Niemiec i Włoch, które, dążąc do osiągnięcia wpływów w koloniach, usiłują pokłócić między sobą poszczególne państwa kolonialne. P. Almada Nagreiros w liście do „La Dêpeche Coloniale” doniósł, iż niedawno Mussolini oświadczył jednemu z redaktorów „Petit Parisien”, że jeżeli zawarł traktat w Tiranie, to tylko dlatego, aby z Albanii uczynić coś w rodzaju Portugalji. Jak widać, opinia Mussoliniego o Portugalji nie jest pochlebna.

#### HISZPANJA W MAROKU.

Dekret królewski z dn. 21 maja r. b. upoważnia Wysokiego Komisarza w Maroku Hiszpańskim do wypuszczenia 5% obligacyjnej pożyczki wewnętrznej w wysokości 82.000.000 pesetów. Pożyczka będzie zamortyzowana w ciągu lat 80, poczynając od r. 1933. Powyższa pożyczka przeznaczona jest na pokrycie wydatków, związanych z podniesieniem stanu gospodarczego Maroka. Największe pożyczki przeznaczenia pożyczki stanowią: 18.000.000 na irygację doliny Muluya i roboty hydrauliczne; 6.000.000 na rozbudowę miast i 10.000.000 na drogi komunikacyjne.

#### WŁOSKI BUDŻET KOŁONIALNY.

W dn. 21 maja r. b. włoski minister, Federzoni, referował w Izbie Deputowanych w Rzymie budżet kolonialny na rok 1928/29. Liczby podane przez Ministra, są niezmiernie ciekawe. W ciągu lat pięciu od 1924 r. do 1928 r., Włochy wydały ze Skarbu Państwa na kolonie 1.610.695.000 lirów, co stanowi przeciętnie 322.140.000 lirów rocznie. Budżet na rok 1928/29 przewiduje udział państwa w wydatkach kolonialnych na 371.970.000 lirów. Oprócz tego przewidywana jest pożyczka 100.000.000 lirów z przeznaczeniem na roboty publiczne w Libji. W tym samym czasie dochody z kolonii wyniosły w latach 1924—1928 — 454.000.000 lirów. Budżet na rok 1928/29 przewiduje dochody w sumie 163.000.000 lirów. Wydatki Włoch na kolonie rosną w zawrotnym tempie, wówczas, kiedy dochody z kolonii wznoszą się bardzo powoli. W okresie pięcioletnim wydatki zwiększyły się o 61,25%, dochody zaś o 45%. Powyższe liczby świadczą, że Włochy prowadzą czynną politykę w koloniach.

#### ZALUDNIENIE KOŁONIJ.

Według spisu ludności, przeprowadzonego w r. 1926, zaludnienie bloku kolonii francuskich, położonych w Afryce Zachodniej i stanowiących odrębną jednostkę administracyjną, jest następujące:

Dakar (z okręgiem)	40.152	mieszkańców.
Senegal	1.318.287	„
Guyana	2.095.988	„
Brzeg słoniowy	1.724.545	„
Dahomey	979.609	„
Maurytanja	289.184	„
Sudan	2.634.982	„
Wysoka Wolta	3.240.147	„
Niger	1.218.717	„
Razem	13.541.611	„

Ludność tych kolonii w stosunku do poprzedniego spisu przeprowadzonego w r. 1921 wzrosła o 10,24% albo o 1.285.395



mieszkańców. Ludność pochodzenia europejskiego zawarta w powyższych liczbach wzrosła o 59%. W r. 1921 europejczyków było 9.650, w roku zaś 1926 naliczono ich 15.399. Ludność miast w tych kolonjach wynosi:

Dakar 33.679 mieszkańców z czego 2.939 europejczyków.

Porto-Nowo 21.643 mieszkańców z czego 268 europejczyków.

Saint Louis 18.042 mieszkańców z czego 1.038 europejczyków.

Bamaho 15.596 mieszkańców z czego 568 europejczyków.

Kaukau 9.982 mieszkańców z czego 190 europejczyków i t. d.

Gęstość zaludnienia:

Mauretania	400.000 klm. <sup>2</sup>	0,72 na klm. <sup>2</sup>
Senegal	192.000	7,07 " "
Guyana	231.702	9,04 " "
Brzeg słoniowy	315.000	5,47 " "
Dahomey	107.000	9,15 " "
Sudan	923.500	2,85 " "
Wysoka Wolta	370.000	8,75 " "
Niger	1.200.000	1,01 " "

Razem 3.738.702 klm.<sup>2</sup> 3,62 na klm.<sup>2</sup>

Kolonje te tak słabo zaludnione, bo posiadające na kolosalnej przestrzeni około 4.000.000 klm.<sup>2</sup> zaledwie zgórą 13.000.000 mieszkańców są jednak bogate w różnego rodzaju surowce.

## KRONIKA ZWIĄZKU

Miesiące „urlopowe” wpłynęły osłabiająco na działalność Związku. Wobec wyjazdu kilku członków Zarządu na ferie letnie zawieszono do 1-go września posiedzenia Zarządu, oraz udzielono urlopu niektórym referentom. Z tej racji uległ też zwłoce wyjazd p. Prezesa Głuchowskiego do Angoli.

Na odezwe Związku, dotyczącą zgłaszania się osób, które przebywały na terenach południowej Afryki, sąsiadujących z Angolą, nadszedł do sekretariatu Związku szereg listów, z których okazuje się, że liczba tych osób, zwłaszcza z pośród byłych niemieckich obywateli jest dosyć znaczna. Ponieważ Związek stosownie do swoich zamierzeń, na terenie Angoli chciałby możliwie jaknajdokładniej skompletować listę tych osób, aby się do nich w odpowiedniej chwili zwrócić, prosi tą drogą o dalsze podawanie adresów znajomych lub kolegów, którzy naocznie obserwowali tamtejsze stosunki.

Zdając sobie sprawę, że kwestja Angoli może pociągnąć za sobą pierwsze bezpośrednie zetknięcie polskiego przemysłu i handlu z produkcją tropikalną i subtropikalną, dotychczas bowiem wszelkie stosunki ekonomiczne w tym zakresie szły

drogą wielokrotnego pośrednictwa — Związek zwrócił się do Państwowego Instytutu Eksportowego z prośbą o przyjęcie z pomocą w kierunku rozważenia możliwości handlowych z Angolą i krajami sąsiednimi.

Instytut odniósł się zyczliwie do inicjatywy Związku, odpowiadając następującym pismem:

Do Związku Pionierów Kolonialnych—  
Seksja Ligi Morskiej i Rzecznej  
w Warszawie.

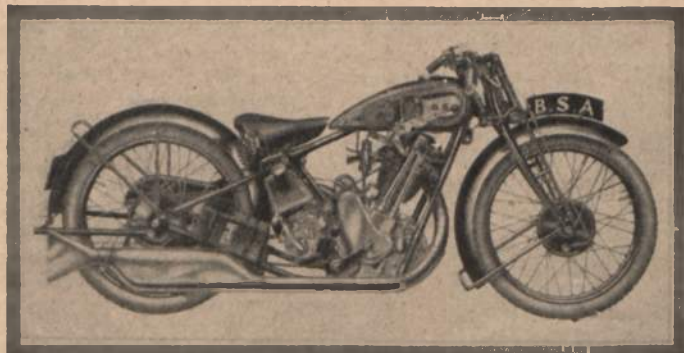
L. Dz. 10378/42. Warszawa, d. 12 lipca 1928.

Nawiązując do pisma Panów z d. 4 b. m. w sprawie wyjazdu Prezesa WPańców, p. Kazimierza Głuchowskiego, do Angoli — Państwowy Instytut Eksportowy komunikuje, iż z przyjemnością będzie Panom służył pomocą w zakresie dostępnych mu środków.

Instytut interesuje się bardzo sprawą nawiązania stosunków handlowych z Angolą i oczekuje dalszych informacji, jakie zapewne zechce przekazywać mu delegat Panów, udający się do tego kraju. Podp. Dyrektor: M. Turski m. p.

Sekretariat Zarządu Związku Pionierów Kolonialnych przenosi się z dniem 1-go sierpnia r. b. do lokalu „Morza” przy ul. Królewskiej 9 m. 6, tel. 315-88.

+ + + IDZMY ZA MORZA! + + +



676. VIII.

### B.S.A. MOTOCYKLE

stanowią specjalną klasę dla siebie.

GENERALNE ZASTĘPSTWO

NA GDAŃSK I POLSKĘ

E. BOEDEKER & Z. VON GRABLA

DANZIG, SAMTGASSE 8. TEL. 248-83.

## A. DRUCKENMÜLLER

G. m. b. H.

Telefony: 42051, 42052, 42053

GDAŃSK

Pommersche Chaussee 9A

★

ŻELAZO, ŻELAZOMETAL,  
KONSTRUKCJE

789-VIII