

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ



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

Widok z pod Kamiennej Góry

ZESZYT 6

CZERWIEC 1934

Z NASZEGO

WYBRZEŻA

Jurata

Jurata od strony zatoki

Promenada i plaża w Gdyni

Harce wodne na Bałtyku

Jastrzębia Góra

Widok Jastarni z Boru

DO POLAKÓW ZAGRANICĄ

RODACY, W dniu 1 lipca obchodzić będziecie Święto Morza. Cóż bardziej zrozumiałego, jak to, że posiadanie własnego wybrzeża jest dla Narodu naszego tak wielką skarbnicą radości. Polska na Morzu, to symbol nawiązania teraźniejszości do najświetniejszych kart naszych dziejów, to podstawa mocy na przyszłość.

Własne morze budzi pęd ku życiu, ku odpowiedzialności, kształtuje wolę i charakter. Każdy chłopek w Polsce ma możliwość marzyć o pełnym przygodzie życiu, bo wie, że pod polską banderą dotrze do najdalszych zakątków ziemi. Kupiec polski nawiązuje bezpośrednie stosunki ze wszystkimi odległymi krajami. A co jest szczególnie drogie — Polacy na drugiej półkuli osiadli, morzem docierać mogą wprost do Ojczyzny.

Morze budzi polot i rozszerza horyzonty — ma ono zbawienny wpływ na kształtowanie się duszy Niepodległej Polski. To też wszyscy kochamy morze i ze szczerą i prostą radością obchodzimy jego święto.

Niechaj ten dzień będzie dniem radości nie tylko Polaków w kraju, ale tych wszystkich, którzy hen daleko u tamtego brzegu wód osiadli pracują z wiarą w świetną przyszłość naszej Ojczyzny.

W dniu 1 lipca tysiące Polaków korzystać będzie z piękna naszego wybrzeża i słuchać szumu fal, pamiętając o tem, że gdzieś daleko także same fale, rozbijając się o wybrzeże, budzić będą myśl o Polsce, o Gdyni i o Helu u Was, Polaków na obczyźnie. W dniu tym wszyscy odczuwać będziemy to szczęście, że dziś morze nie dzieli nas, ale naprawdę łączy.

WŁADYSŁAW RACZKIEWICZ
Prezes Rady Organizacyjnej
Polaków z Zagranicy

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KAZIMIERZ ZIELENIEWSKI

POLSKI DOROBIEK W AFRYCE

Wiele milionów lat upłynęło zanim glob ziemski przybrał kształty i osiągnął klimaty, sprzyjające rozwojowi ras ludzkich i postępowi kultury technicznej i społecznej. Nie bacząc na całą różnorodność tych fizyczno-geograficznych warunków życia ziemskiego, przezwyciężając najbardziej groźne i niedostępne przeszkody i zapory na szlakach wzajemnego obcowania państw i narodów — rzeki, góry, morza, oceany — ludzie stopniowo zawładnęli całą prawie planetą. Ludzkość zagospodarowała się wszędzie, zdradzając niezwykle zdolności do aklimatyzowania się pod każdym niebem, obdzielającem w jakimś stopniu energią słoneczną powietrze, ziemię, wodę, osiedla ludzkie.

Lecz niema reguły bez wyjątku. Istnieje wielki, olbrzymi ład, o niezwykle bujnym rozkwicie flory i fauny, obfity w złoża mineralne, jakże bliski i dostępny geograficznie Europie i Azji, historycznie rzecz biorąc należący do świata starego, starożytnego, najstarszego — a jednak do dziś dnia jeszcze spowity w nimb tajemniczości, groźny i zamknięty, dziewiczy i obronny wobec każdej ostatecznej penetracji, jeden i ten sam od wieków, z niewysłowioną zagadką na progu swoim jak uśmiech Sfinksa hieratyczny...

Afryka!

Pomimo olbrzymiej pracy ostatnich stu lat nad zbadaniem afrykańskiego kontynentu i zdumiewających wysiłków kolonizatorskich państw europejskich dla podboju kulturalnego i politycznego Afryki — cechy przyrodzone tej części świata i tropikalne powodzie żaru słonecznego czynią swoje, jak lat temu tysiące, i akcja przyswajania cywilizacji jakiegokolwiek wielu, wielu jeszcze ziem i obszarów afrykańskich ma wszelkie pozory pojedynku Chimery ze Sfinksem.

Sytuacja jest jasna. Zdobywanie czy kolonizowanie Afryki, eksploracja naukowa czy penetracja ekonomiczna do tej części świata, wszelka pioniersko - cywilizacyjna praca na lądzie afrykańskim — to orka wyjątkowa, praca syzyfowa od czasów egipskich faraonów do epoki mandatu rozbioru najdziejniejszych dla eksploatacji i kolonizacji europejskiej terenów afrykańskich. Na „afrykańskim przykładzie“ najjaskrawiej potwierdza się prawda, że ekipa czy elita, awangarda czy kadra pionierska decydując się na kierunek afrykański staje się czołową kolumną w takim ruchu, bo świadomie idzie po linii największego oporu.

Pozytywne rezultaty tej taktyki dzisiaj nie ulegają już wątpliwości.

Północna i południowa Afryka jakże niepodobne są już w naszych oczach do klasycznego obrazu sfinksa na progu pustyni, tygrysa władcy puszczy. Coraz dalej wgłąb kontynentu odstepuje ten obraz, ale daleko mu jeszcze do przeistoczenia się w legendę... Teren afrykański pozostaje wciąż jeszcze sferą ewentualnej penetracji o wynikach jutrzejszych dziś jeszcze nie dających się określić dokładnie.

W polskich poszukiwaniach czy nowych terenów osadniczych, czy niezdobych jeszcze sfer ekspansji gospodarczej — trafna inicjatywa, zmyśl organizacyjny, wszystko to razem wielkich rzeczy dokonać może tylko w oparciu o rozpoznanie realnej rzeczywistości obejmowanego okiem i umysłem terenu. Jeśli te umiejętności i orientacja z praktyki wysnuta jest rzeczą dla każdego Polaka bezsporną, skoro chodzi o dorobek „wiedzy o terenie“ jaką posiadli rodacy nasi w Azji, w Ameryce Północnej i Południowej, to skolei zastanowić się musimy, czy Polacy w Afryce — w tem ostatnim zwłaszcza stuleciu wyścigu europejskiego w kierunku afrykańskim — potrafili zająć indywidualnie (skoro Państwo Polskie nie istniało) pozycje eksploratorskie, kwalifikujące się równorzędnie do najwyższej klasy dorobku

innych narodów w tej dziedzinie?

Sporadyczne ukazywanie się Polaków w tej części świata do r. 1830 pominiemy, jako zjawiska bądź odosobnione zupełnie, bądź dalekie jeszcze od nowoczesnego charakteru eksploracji i penetracji na tym terenie. Po powstaniu 1830/31 widzimy natomiast, mimo zaniechania planów kolonizacyjnych w posiadłościach afrykańskich Francji, szereg wybitnych osobistości na północy Afryki, w służbie francuskiej i egipskiej. Są to przeważnie byli wojskowi o rozległej wiedzy, pozwalającej oddać im niewątpliwie pierwszorzędne usługi w europejskiej misji cywilizacyjnej.

Gen. Horain, dowódca batalionu polskiego w Legii Cudzoziemskiej w Algierze, ginący przy zdobywaniu twierdzy Kabylów, jeden z szanów, której i ulica wewnątrz twierdzy otrzymała jego miano; gen. Dembiński, instruktor w wojsku egipskim Ahmeda Alego, stawiający w 1834 r. grób-pomnik Sułkowskiemu; maj. Bystrzonowski, towarzysz Dembińskiego w Egipcie, uczestnik walk francuskich przeciw Abd-El-Kaderowi w Algierze; inż. Bartmański, budowniczy i badacz dróg wodnych w Egipcie, prowadzący roboty w porcie algierskim; lekarz Hermanowicz, w służbie egipskiej od r. 1833, uczestnik wyprawy do Sudanu pułk. rosyjskiego Kowalewskiego w latach 1837-39; publicysta Jabłonowski, po dłuższym pobycie w Algierze ogłaszający w r. 1840 studjum o kolonizacji Algieru (po francusku); inż. Szulce, dowódca inżynierii w służbie egipskiej; wojak Borowski i F. Szezmioł, major, towarzysz Dembińskiego. Oto garść nazwisk z pierwszego zastępu, przed stu laty, tych Polaków, którzy pierwsi zapuszczali się w regiony afrykańskie, mające podówczas wszelkie cechy kraju dzikiego, egzotycznego, kolonialnego przedewszystkiem.

Głucho było jeszcze w tej pierwszej połowie XIX-go wieku z badaniami eksploracyjno-naukowymi tajemniczego czarnego lądu, a gdy badania te rozpoczęli Francuzi, Anglicy, Niemcy — wiadomo z jak wydatną pomocą spieszyły dla tej akcji rządy, zamożne jednostki, organizacje naukowe i społeczne narodów, oceniających zawczasu dla siebie praktyczną wartość tych studjów. Pierwszymi jaskółkami polskiej inicjatywy w tej dziedzinie były bodajże podróże w 1861 roku Michała Tyszkiewicza, ordynata birżańskiego, wspólnie z dr. I. Zagielliem i botanikiem A. Wagą, w górę Nilu i po Nubji, oraz uczestnictwo I. Zagiella w wyprawie austriackiej, w latach 1862-64 — do centralnej Afryki. W parę lat później hr. A. Sierakowski bada kraje i ludy berberyjskie, o czem ogłasza rozprawę po niemiecku w r. 1871.

Pierwszą jednak eksploracją najniebezpieczniejszych ziem Afryki, planowaną i wykonaną w sposób zupeł-

nie odpowiadający temu, czego stopniowo świat europejski żądać się nauczył od podobnych przedsięwzięć, była akcja Stefana Szulca-Rogozńskiego, która tyle światła rzuciła na nieznane dotąd kraje, a jednocześnie zorganizowana była jako wyprawa polska, tej misji i przeznaczeniu swemu w pierwszym rzędzie służąca.

Wyprawa Rogozńskiego była wielkim czynem w społeczeństwie, gdzie tyle głosów „trzeźwych“ podawało w wątpliwość potrzebę i wartość polskich badań kolonialnych. Dla jednego z pośród tych, którzy poszli w ślady Rogozńskiego i towarzyszy — Tomczaka, Janikowskiego i in. — przykład tego co oni zdziałali stwarzał kategoryczny nakaz moralny sięgać głębiej, piąć się wyżej, pokonywać większe przeszkody.

W dziedzinie naukowej ziściłi to przedewszystkiem A. Rehman i J. Czekanowski. Pierwszy z nich to niewątpliwie jednostka o pokroju ludzi, którzy w innych społeczeństwach zakładali lub zagospodarowywali kolonie. Zamiłowany badacz botaniki w r. 1875 przecina kontynent od Przylądka Dobrej Nadziei do Natalu. Wraca do kraju, lecz wkrótce po raz wtóry udaje się do Afryki, badając tym razem specjalnie Transvaal. Dla pokrycia kosztów podróży zmuszony był Rehman, późniejszy profesor geografii na uniwersytecie lwowskim, wyprzedawać swoje zbiory, w największej ilości nabyte przez Berlin i Zurych.

Pierwszorzędnym organizatorem pracy naukowej w wielkiej wyprawie XX-go wieku, zainicjowanej przez Księcia Meklemburskiego okazał się J. Czekanowski, prof. antropologii i etnologii na uniwersytecie lwowskim od r. 1920. W latach 1907—1908 spenetrował Czekanowski w Afryce środkowej 6 — 7.000 kilometrów, zdobywając ogromne zbiory naukowe. Ks. Meklemburski w dziele „Ins Innerste Africa“, stwierdza, że powodzenie tej wyprawy należy w szczególności przypisać niestrudzonej i owocnej działalności Czekanowskiego.

Poświęcając się studjom afrykańskim nie mogli pionierzy-badacze polscy, niestety, cieszyć się przeszczerpieniem na grunt ojczysty zapoczątkowanych badań. Siłą rzeczy bogaciły one dorobek obcy. Tak było ze znakomitym znawcą agronomii kolonialnej Dybowski, który dziełu kolonialnemu Francji oddał pierwszorzędne usługi, a na schyłku życia dopiero osiadł w Puławach i bezowocnie zabiegał o współpracę realną pomiędzy Francją a Polską w sprawie ekspansji kolonialnej.

Nie będziemy wyliczać wszystkich geografów, geologów, botaników, klimatologów i in. Polaków, którzy pracą swoją na tym kontynencie

stwierdzili, że w braku zbiorowej organizacji, jaką miały za sobą w tym czasie inne narody, polska inicjatywa w pełni zajaśniała w akcji zamiatowanych i uzdolnionych jednostek, torujących drogę kulturalnym poczynaniom kolonialnym.

W zagospodarowaniu kolonizacyjnym Afryki nierzadkie są również przykłady polskiej inicjatywy. Było wiele przykładów prosperujących plantacji, farm, placówek handlowych w rękach polskich. Do dziś dnia tylko, niestety, nie jest rzeczą w kraju dostatecznie wiadomą i należycie rozumianą, jakiego typu kolonisty wymagają obszary afrykańskie. Doświadczenia tych, którzy dłuższy czas praktycznie w tej dziedzinie pracowali, stają się jednak coraz bardziej przedmiotem większego zainteresowania, niż egzotyczne tło Afryki, której obraz skreślony na początku będzie z każdym dziesięcioleciem tracił na ostrości i na... prawdzie. W tem dociekaniu do prawdy dzisiejszej o Afryce, nie mała pomocą winne być dla nas ściśle informacje o surowcach i towarach polskiego pochodzenia, jakie docierają obecnie z Polski na rynki afrykańskie. Na początku bieżącego roku zanotowano następujące pozycje w wywozie polskim do Afryki północnej francuskiej, Egiptu, Kolonii belgijskich, Związku Połudn. Afryk. i in. krajów Afryki równikowej i południowej: przedza z jedwabiu sztucznego, tkaniny wełniane i bawełniane, bielizna i odzież, kłody, belki, deszczulki do opakowań i posadzkowe, dykty, meble gięte, wyroby ze szkła, naczynia blaszane, guziki, karbid i in.

Najważniejszą jest obecność i przewaga w tej nomenklaturze nie surowców, lecz wyrobów przemysłowych. Jakkolwiek obroty handlowe w tej dziedzinie zajmują jedno z ostatnich miejsc w naszym wywozie zamorskim, zaczątki i pierwsze kroki polskiej współczesnej penetracji gospodarczej do Afryki są faktem niezaprzeczonym. Dalszy rozwój tych obrotów musi iść w parze z coraz lepszą znajomością rzeczywistości gospodarczej afrykańskiej. Świadomość, że na innych polach w tak niedawnej przeszłości, zdobyliśmy się na wyniki niepowszednie daje nam prawo wierzyć, że i polska współpraca w eksploracji i nasyceniu nową treścią ekonomiki afrykańskiej nie jest mrzonką. Przeszłość i teraźniejszość polska w sferze poznania i ucywilizowania afrykańskiego lądu muszą sobie podać ręce, aby w pracy opartej o zręby nauki i wiedzy jako takiej — penetracja polska do Afryki szła i rozwijała się dumna z rodowodu naszkicowanego wyżej, zdolna wszystko zapamiętać i każdą z tych wartości minionych odpowiednio zdyskontować wśród obecnej rywalizacji o miejsce w kolonjach dla polskich prac pionierskich.

FRONTEM DO WISŁY

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Panuje ogólne, może niesłuszne przekonanie, że nie odznaczamy się zbyt wielkim sentymentem do wody, dlatego też nie umiemy oceniać należycie tych darów natury, jakimi są rzeki i nie staramy się aby były należycie wykorzystywane. Przeszło stuletnie rządy zaborców wybiły wyraźne piętno na gospodarstwie wodnym kraju, nie więc dziwnego, że piętnastoletni okres czasu od odrodzenia Państwa nie mógł usunąć tych typowych różnic w stanie uporządkowania rzek, tak charakterystycznym dla kultury gospodarczej zaborców. Różnice te występują najwyraźniej na największej naszej rzece, na Wiśle, która przepływa przez wszystkie trzy dawne zabory.

Odcinek wyłącznie Małopolski, od Niepołomic w górę został dawno uregulowany, drugi, dawny graniczny, od Niepołomic do Zawichostu jest dość uporządkowany, choć niezupełnie uregulowany, trzeci, w b. Kongresówce, od Zawichostu do Orlęcina, najdłuższy, bo liczący aż 430 km. znajduje się w stanie przeważnie dzikim, wreszcie na dolnym odcinku, pomorskim, jest Wisła uregulowana.

Polska powojenna, otrzymując środkowy obszar dawnych ziem polskich, posiada całą Wisłę, która płynąc z południa na północ odwadnia siecią dopływów połowę obecnego obszaru Polski. Wisła łączy stolicę Państwa z jednej strony z morzem, z drugiej z najcenniejszym ośrodkiem produkcji z Zagłębiem, posiada więc wszelkie naturalne i handlowo gospodarcze warunki doskonałej drogi wodnej, które niestety nie są należycie wykorzystane.

Na niektórych odcinkach odbywa się ożywiony ruch osobowy, a mianowicie między Krakowem i N. Korczynem i od Sandomierza do Włocławka i Gdańska. Droga towarowa dla barek jest właściwie tylko odcinek Warszawa — Gdańsk, na którym ruch stale wzrasta; ilość przeładunków w Warszawie nadeszłych z dolu rzeki i wysłanych w dół, w r. 1930 wynosiła 100 tysięcy ton (w r. 1911 około 95 tysięcy ton), a w r. 1933 dochodzi już do 200 tysięcy, — w tym czasie wzrósł ruch w Tczewie z 240 do 300 tysięcy ton. Z Zagłębia do Krakowa i poza Kraków spławia się węgiel w ilościach dość słabych: w ostatnich trzydziestu latach spławiano rocznie 32 do 57 tysięcy ton, ale niema przewozów powrotnych z Krakowa do Oświęcimsa i Zagłębia. Między ujściem Dunajca i Sandomierzem prawie że niema ruchu towarowego, zaś między Warszawą i

Sandomierzem przewozi się drobne ilości towarów, lecz tylko na statkach osobowych.

Prócz dzikich i nieuregulowanych odcinków ma droga wodna Wisły i inne poważne braki, a mianowicie: źle urządzone przystanie, mało portów i brak żeglownych połączeń ze spławnymi odcinkami Warty, Niemna i Prypeci.

Statystyka urzędowa mówi, że w Polsce mamy 6.685 km. rzek żeglownych i 185 km. kanałów. Rzeczywistość wygląda inaczej, bo długość dróg wodnych, po których krążyć mogą barki towarowe od 200 ton pojemności wynosi tylko 2.590 km. a właściwie żegluga na barkach ponad 200 ton odbywa się tylko na Wiśle od Warszawy w dół, na Warcie od Poznania i na Kanale bydgoskim z Notecią, razem na łącznej długości 866 km.

Tymczasem Niemcy mają 10.000 km. rzek żeglownych i 2.300 km. kanałów, a Francja 6.800 km. rzek żeglownych i 5.300 km. kanałów, zaś stosunek naszego taboru przewozowego do taboru Francji i Niemiec wynosi dla barek 1:11:43, dla holowników 1:20:70. Przewozimy wodą pięć razy mniej niż Czechosłowacja, dwanaście razy mniej niż Francja, a osiem razy mniej niż Finlandja. A jak wyglądał budżet dróg wodnych do r. 1933 włącznie? W r. 1929-30 wynosił 20 milionów złotych w wykonaniu, spadając w latach 1930 i 1931 na 19, a w latach 1932 i 1933 na niecałe 5 milionów złotych, podczas kiedy potrzeby wiślane wzrastały, a przeładunek w Warszawie podwoił się w tym właśnie czasie, kiedy ogólne przewozy zmalały. Jest to dowodem żywotności naszej żeglugi rzecznej, która znakomicie przetrzymuje kryzys.

Przed okresem kryzysu Wisła była otaczana opieką i na roboty na tym dzikim, środkowym odcinku od Sandomierza do Orlęcina wydawano od roku 1923 po 10 milionów złotych, więc dwa razy więcej, niż wynosi obecny budżet Ministerstwa Komunikacji na cały dział wodny w Polsce. Nic więc dziwnego, że skutek robót zanika, a stan rzeki stale się pogarsza. Lecz brak środków nie jest jedynym powodem małego rozmiaru dotychczasowych wysiłków i zupełnego zaniedbania rzeki, przyczynia się do tego i obojętność społeczeństwa, może dlatego, że zrozumienie konieczności uporządkowania Wisły nie przeniknęło jeszcze głęboko w nasze ugrupowania społeczne. Przyczynia się do tego w pewnej mierze i nasza ustawa wodna, która troskę o stan rzek, o ile chodzi o rzeki żeglowne, przerzuca na Państwo, mimo iż regula-

cja ochronna brzegów większych rzek przynosi korzyść nie tylko interesom publicznym, ale w znacznej mierze i własności prywatnej.

W lecie 1933 r. zelektryzowało całą Polskę hasło „frontem do morza” a w związku z tem drugie hasło „frontem do Wisły”, podjęte z zapalem przez społeczeństwo, szczególnie na Powiślu, to też ludność na różnych zebraniach oświadczała gotowość ofiarowania do robót regulacyjnych swej pracy, a wielka i drobna własność rolna materiałów faszynowych i furmanek. Liczono też na pomoc finansową Funduszu Pracy, który okazał żywe zainteresowanie sprawą Wisły. Ale jakoś nie umiano wykorzystać tego ogólnego zapału, zresztą w zimie rzucono już inne hasło — wprawdzie ciche, ale energicznie realizowane — obrócono się frontem do dróg — a tyłem do Wisły. Skutki tej zmiany frontu okazały się w zużyciu kredytów Funduszu Pracy za r. 1933-34. Według sprawozdań, ogłoszonych niedawno w prasie wydano z 50 milionów zł. na szosy 15 milionów złotych, a na drogi wodne tylko 2.35 milj., z kwoty tej na roboty regulacyjne na Wiśle zaledwie niecałe 750 tysięcy złotych!!!

Widać więc, że zainteresowanie Funduszu Pracy drogami wodnymi, w szczególności Wisłą było dość skromne, a to jak przypuszczać należy — ze tego powodu, że władze funduszu rozdzieliły kredyty przed powstaniem hasła „frontem do Wisły” i w tym pierwszym programie, który był z natury rzeczy do pewnego stopnia improwizowany, przeznaczono na melioracje dwa razy większą kwotę, niż na drogi wodne.

Roboty wodno-regulacyjne przedstawiają tę korzyść, że zwiększają ilość pośrednio zatrudnionych. Szef niemieckich dróg wodnych, dyrektor ministerjalny dr. Inż. Gähns, w sprawozdaniu o wykonaniu programu zatrudnienia za r. 1932, stwierdza na podstawie cyfr, że przy robotach wodno-regulacyjnych, każdych 12 robotników zajętych bezpośrednio przy budowie tam, zatrudnia poza miejscem budowy dalszych 10 robotników na przygotowanie i zwózkę materiałów, jak kamień, faszynę, paliki i t. p., z tego powodu przy robotach regulacyjnych robocizna bezpośrednia i wtórna wynosi 75—80 proc. ogólnych robót. Dlatego można liczyć na to, że Fundusz Pracy przystąpi do udzielenia przez szereg lat wydajnej pomocy finansowej na regulację Wisły i budowę dróg wodnych, a że Fundusz zdał znakomicie swój pierwszy egzamin, z działal-

ności za r. 1933/34 i umiał wprowadzić wydatne ożywienie życia gospodarczego, więc też i w stopniowym porządkowaniu Wisły, działalność tego Funduszu będzie mogła mieć błogosławione skutki.

Podjęcie robót nie natrafi na trudności, bo projekt ogólny programu, oraz zasady robót zostały już ustalone, a regulacji domaga się ludność okoliczna, żeglarze, no i cały naród.

Do czynników kierujących dotarły z pewnością te, od wiosny ponownie, coraz szerzej rozlegające się głosy „frontem do Wisły”. W ostatnich czasach, prasa codzienna wszystkich odcieni ogłasza artykuły, omawiające wyczerpująco zagadnienie naszych rzek. Tak np. w „Kurierze Warszawskim” z 14 i 28 kwietnia b. r., p. Stefan Górski, p. t.

„Frontem do rzek” i „Nawrót ku Wiśle” zaznacza, że rumieni się, porównując zachodnie rzeki z naszymi, bo uregulowana rzeka jest najwyższym świadectwem kultury kraju, a niezwykle przekonywujący artykuł o Wiśle kończy słowami: „O Wisłę trzeba dbać i na Wisłę trzebałożyć, trzeba ją kochać i cenić”.

Porównując zły stan dróg i zły stan rzek przyznać trzeba, że zagadnienie drogowe jest sprawą nagłą i słusznie jest wysuwane na pierwsze miejsce, ale o Wiśle, o którą przez sto lat nie dbał wschodni zaborca, zapominać nie wolno, bo czas nagli i przecie przed przysposobieniem terenów pod przyszłą Wystawę Światową należałoby pomyśleć o uporządkowaniu Wisły bo daj w obrębie stolicy, a tem jakoś nikt się nie interesuje.

Szosa mają już swych opiekunów, Wisłą winien zaopiekować się cały naród, ale to nie rozwiąże jeszcze sprawy. Zagadnienie Wisły doczeka się korzystnego załatwienia tylko wówczas, jeżeli ujmą je w swe ręce jednostki lub ugrupowania, mające poczucie odpowiedzialności przed społeczeństwem — i dopiero wtedy ruszymy skutecznie sprawę z miejsca.

U nas potrafią realizować korzystnie niektóre gigantyczne zagadnienia gospodarcze, przykładem Gdynia, która powstała tylko dzięki energii kilku osób. I Wisła doczeka się rozwiązania, jeżeli sprawę ujmie w swe ręce grono osób rozumiejących ważność zagadnienia i umiejących działać szybko i energicznie.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



RAFAŁ CZECZOTT

KANAŁ BAŁTYCKO - BIAŁOMORSKI

Morze Białe dotychczas nie odgrywało dużej roli w gospodarce Rosji nie tylko ze względu na swą odległość od zaludnionych i przemysłowych ośrodków kraju, ale i ze względu na to, że zamarzając na przeciąg 8 miesięcy czasu — staje się zupełnie niemożliwym dla żeglugi mniej więcej od października do czerwca. Oddawna już jednak istniała w Rosji myśl wykorzystania licznych dróg wodnych, znajdujących się pomiędzy morzami Bałtykiem a Białym, przez przystosowanie ich dla żeglugi statków morskich. Temi naturalnymi drogami, począwszy od morza Bałtyckiego są: rzeka Newa, jezioro Ładoga, rzeka Swir, jezioro Oniega, rzeczka Powieneczanka, następnie serja małych jezior na północ od miasteczka Powieniec, wielkie jezioro Wyg i rzeka Wyg, aż do jej ujścia do morza Białego przy miejscowości Soroka. Ten system wodny był już dostępny dla żeglugi od morza Bałtyckiego do Powienca; rzeczka zaś Powieneczanka ma charakter rzeki podgórskiej, obfitującej

w porohy i wodospady i dla jej uregulowania niezbędne były rozległe prace w bardzo ciężkim gruncie skalistym. Stosunkowo niewielkich prac wymagała regulacja następnego odcinka z jeziorem Wyg włącznie, natomiast rzeka Wyg ma również charakter rzeki podgórskiej i dla jej uregulowania niezbędne były wielkie prace ziemne. Na ogólną długość drogi wodnej z morza Bałtyckiego do Białego, wynoszącej 227 km. tylko 20% tej przestrzeni wymagało przeprowadzenia specjalnych kanałów, pozostałe zaś 80% mogły być przystosowane do żeglugi przez odpowiednią regulację istniejących rzek i jezior.

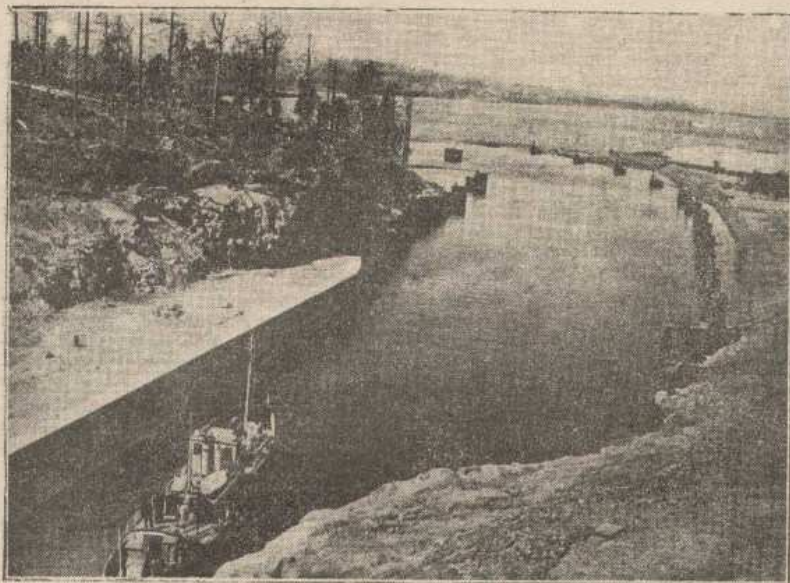
Podczas wojny światowej Rosja była odcięta od swych sprzymierzonych z tego powodu, że na Bałtyku panowała flota niemiecka, wyjście z morza Czarnego zamknięte było przez Bosfor i Dardanele; istniejące zaś połączenie z morzem Białym zapomocą kolei wąskotorowej Wołogda — Archangielsk było zupełnie niewystarczające, zwłaszcza że port

w Archangielsku mógł być używany tylko w ciągu 4-ch miesięcy w roku. Rozważano więc ponownie istniejącą już od r. 1895-go projekt budowy kanału Bałtycko-Białomorskiego, do zrealizowania którego było konieczne otwarcie nowej linii komunikacyjnej. Dzięki tej linii Rosja mogłaby otrzymać brakujące jej materiały wojenne. Mimo to myśl budowy kanału zarzucono, gdyż nie dawał on wymaganych korzyści ze względu na zamarzanie morza Białego. Zrealizowano natomiast projekt przeprowadzenia kolei żelaznej do niezamarzającego portu Aleksandrowska na Murmanie.

Kolej ta oddała Rosji podczas wojny ogromne usługi. Budowa zaś kanału przez Sowiety była logicznym skutkiem ich obecnego położenia geograficznego. Morze Białe i Ocean Lodowaty jest dla Sowieków praktycznie jedynym wyjściem na świat, ponieważ i Bałtyk i morze Czarne mogą być w każdej chwili zamknięte. Kolej Murmańska jest niewystarczającą dla wykorzystania



Tama Dubrowska na kanale



Statek „Czekist” wchodzi do jeziora

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



bogactw naturalnych Korelji, ponadto przechodzi w północnej swej części za blisko od granicy Finlandji i na wypadek wojny może być z łatwością przecięta. Bardzo poważne więc pobudki ekonomiczne i wojskowe zmusiły Sowiety do podjęcia tej budowy

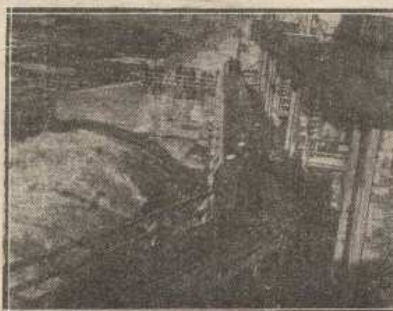
Właściwy kanał Bałtycko - Białomorski zaczyna się przy miasteczku Powieniec, położonego na północnym brzegu jeziora Onieżskiego. Od tego punktu kanał idzie w górę rzeczki Powieneczanki, podnosząc się przy pomocy 7-miu szluz do wysokości 76 metrów nad poziom morza. W dalszym swym biegu przechodzi kanał przez szereg jezior, wśród których najznaczniejsze są Woł, Telekin i Wadło, poczem wpada do wielkiego jeziora Wyg, podnosząc się do swego najwyższego punktu — 102 metry nad poziom morza. Jezioro Wyg, leżące na dziale wód, zostało wykorzystane, jako zbiornik wodny, zasilający cały system kanałowy i utrzymujący jego głębokość na żądanym poziomie. W tym celu odpływ wód z jeziora w kierunku południowym został zahamowany przez wy-

budowanie dużej tamy wpoprzek rzeki Wyg, która niesie wody jeziora do morza Białego. Tama ta, jak i większość budowli, za wyjątkiem grobel, zrobiona została wyłącznie z drzewa i liczy 3 1/4 km. długości. Dzięki niej poziom wody w jeziorze Wyg podniósł się o 6 1/2 metra. Jest to największa tama w całym systemie i nosi nazwę tamy Dubrowskiej; jej budowa trwała 100 dni przy użyciu przeszło 3.000 robotników. Podniesienie poziomu jeziora Wyg spowodowało zalanie toru, przechodzącej na jego zachodnim brzegu kolei Murmańskiej na przestrzeni 104 kilometrów. Trzeba więc było cały ten odcinek odsunąć od jeziora na 3 kilometry, budując go na wysokiej tamie. Odpływ wód w kierunku południowym został zahamowany przez powstrzymanie zapomocą tamy wód Powieneczanki, wypływającej z kompleksu jezior na południe od jeziora Wyg.

W odległości 20-u km. na północ od tamy Dubrowskiej znajduje się tama Szawańska, również zbudowana z drzewa i tylko wzmocniona żelaznymi pierścieniami. Tama jest zbudowana w ten sposób, że powstrzymuje wody rzeki Wyg tylko do pewnego poziomu, po przekroczeniu którego ich nadmiar sam się przelewa przez tamę. Dalej na północ poroży Pało-Korginskie zostały przewyciężone przy pomocy całego systemu szluz, kanałów, tam i grobli, ostatnia zaś szluzą znajduje się tuż przy ujściu kanału do morza Białego około osady Soroka. Na całej przestrzeni nowego systemu wodnego wybudowano 19 szluz, 15 grobli, 52 tamy i 32 kanały. Z ogólnej długości całej drogi, 227 kilometrów, 95 przypada na jeziora, 92 na rzeki i 40 na kanały specjalnie zbudowane.

Budowa kanału wymagała również gruntownego osuszenia niektórych błotnistych miejscowości, zwłaszcza okolic osady Soroki. Zostały wykonane bardzo rozległe prace odwadniające, które całkowicie przeobraziły tę z natury ponurą miejscowość. Oprócz osuszenia błot zbudowano ogółem 200 km. bitych dróg.

Prasa sowiecka pełna jest zachwyty spowodu wykończenia tej drogi wodnej, podnosząc, że nigdy jeszcze na zachodzie nie podobnego nie wybudowano, zwłaszcza w tak krótkim terminie. Nie możemy nie doceniać wysiłku sowieckiego, jednakowoż twierdzenia prasy sowieckiej są co najmniej przesadne. Wykończenie w ostatnich tygodniach nowej linii kolejowej Florencia — Bolonja stanowi wyczyn, który z punktu widzenia technicznego pozostawia daleko za sobą dorobek sowiecki. Sądząc z prasy zachodnio - europejskiej, budowa kanału Bałtycko-Białomorskiego posiada dużo braków technicznych. Kanał został naogół zbudowany w sposób dość prymitywny i trwałość drewnianych budowli jest pod znakiem zapytania. Dużą wadą całej budowy jest trudność jej rozszerzenia, celem zwiększenia zdolności przewozowej, która jest obliczona na 10.000.000 ton rocznie. Dostępnym nam dzieła sowieckie o kanale Bałtycko - Białomorskim nie mówią nic o jego głębokości, posiadane zaś niesprawdzone wiadomości pozwalają wnioskować, że głębokość kanału jest niewielka, nie pozwalająca na użycie statków ponad 1000 — 1500 ton. Na zakończenie należy nadmienić, że budowa kanału w tak krótkim czasie (20 miesięcy) stała się możliwą dzięki użyciu, jako robotników, wyłącznie więźniów, których pracowało przy budowie przeszło 300.000 pod kierownictwem G.P.U. Właściwie więc, cała praca została wykonana, jak za starożytnych czasów, przez niewolników.



Fragment tamy kanału Bałtycko-Białomorskiego



POZNAJ KASZUBÓW

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

O Kaszubach, gburach i robotnikach, mieli prawo pisać dawniej Łęgowski, Kościński, ks. Pobłocki i Łyzdor Gulgowski, a o rybakach ks. Gołębiowski, ci, którzy wśród tego ludu żyli i nawskroś go znali; dzisiaj mogłaby pisać Bożena Stelmachowska, która jego zwyczaje tak serdecznie zbadała. Sam znam przeważnie tylko ziemię wybrzeżną, jej krajobraz. Piszę więc dzisiaj o Kaszubach i nie ściśle i nie naukowo, lecz jedynie stosownie do życzenia, z radą „Poznaj Kaszubów”, z radą, aby się nie dać odstręczyć od ich poznania. Dosić naocznie ich Prusak. Mam taki paszkwil „Hymne auf die Kasubei” z Chojnic, paszkwil wierszem, pogardliwy, brzydacki, obrzydliwy, podły; nie można tu z niego ani słowa przytoczyć. Lecz i u nas nie ustrzegł się Kaszubi przed głosami może błahemi, lecz już to obojętnymi czy zimnymi, już to mniej życzliwymi, czy nawet pełnymi uprzedzeń, nie ustrzegł się właśnie oni, którym przecież wiecznie wdzięczni być musimy za to wierne dotrwanie na przymorskiej ziemi przy zieleni rozewskiego przylądka i piaskach gdyńskiej zatoki.

Trzeba dlatego tem żywiej i goręcej ich bronić, już przed poznaniem ich, zwłaszcza, że zarzuty pochodzą z zupełnej nieznajomości lub z zaznajomienia się zbyt pobieżnego, z wrażeń niemiłych przypadkowo, z uogólnień za to pośpiesznych, z nastroju nieprzychylnego chwilowo, z wrażliwości przesadnej.

★

Słyszymy czasem, że gwara kaszubska — tak mało dźwięczna. Być może, że rażą nas niektóre wyrażenia, wzięte z obcej mowy, czy też pospolity sposób wymawiania, będący jak gdyby zniekształceniem naszego języka; być może, że inne narzecze, jak na przykład podhalańskie, milej brzmi dla naszego ucha. Lecz jakże karykaturalnym wydaje się nam język czeski, a mimo to jak śliczny jest on u Vrhlickiego. A ile w tej gwarze kaszubskiej jest starodawnych, najczystszych wyrazów, z których tyle umiłował i wprowadził do literatury Żeromski! Wreszcie, jak pięknie o tej swej mowie, o wiekach jej udręki mówi Majkowski:

A te biedno seroto w tak płacziwej doli
Niemo szlas miedze pola strzód maku.

I wżozu,
I nawet nie umiałas mówić, co ci boli
Bo wstydzłas se sama swego w pierse
głosu.

Jaż ci przetulałe szare wieśce strzechy,
Bes dzelela lich mołe smutci i uciechy.

Nierzadkie są też narzekania na zachowanie się Kaszubów wobec gości, na ceny za usługę, za żywność. Głosy takie są najbłahsze. Gdzież

ich niema? Są wszędzie na świecie. Lecz czy aby słuszne? gdyż są i odmienne. Niemłoda i zgryźliwa, niezamożna i oszczędna, słabowita i nielubiona niewiasta nie mogła w rozmowie ze mną znaleźć słów uznania i pochwały dla swych gospodarzy na Helu, jak to jej liczą tania i jacy są przedziwnie uczciwi. To już chyba lepiej i słuszniej tej białogłowie wierzyć!

„Taki to lud jakiś dziwny, smutny, poważny, szary, bez barwnego stroju”, skarżą się inni. Rzeczywiście, to prawda. Jego weseliska nie bywają takie huczne muzyką, głośnie okrzykami i wesołe śmiechem, jak w Bronowicach krakowskich, a jego odpusty, jeżeli jeszcze dalej na południe sięgniemy, nie takie radosne i słoneczne jak w chorwackiej wsi pod Zagrzebiem przy beczkach z winem, z bandą cyganów, tuż przy kościele, w chłodzie rozłożystych lip. Także i strój ludu kaszubskiego nie taki biały i czerwienią lśniący, a wygląd nie takiej wesołości pełen — jak tam. Wszystko to prawda. Kaszubskie bogate, kolorowe, złote czepce są już tylko po muzeach; dużo ich było w nieodżałowanym wdzydzkiem, które spłonęło; są jeszcze w zbiorach prywatnych; a męskie, ciężkie i ciepłe futrzane „muce”, czepki rybaków, rzadko się już spotyka. Lecz przecież także u wielkopolskiego ludu, nawet u zamaszystych Kujawian, dawne stroje prawie że zaginęły, a u białoruskiego, więcej ku północy zamieszkałego ludu, stroje są również mniej jaskrawe, barwy łagod-

niejsze, jakgdyby więcej dostojne. Lecz i to prawda, że lud pomorski ciężkie przeżywał czasy i to przez długie wieki niewoli, która radość i uśmiech z oczu i twarzy usunęła, że przyroda skąpi mu słonecznego ciepła i jasności, że jesień i zima groźniejsze, a wiosna krótsza, że rola gorsza, a praca jedynie w znój bogata, w owoc skąpa; więc i wesołość przyciszona, radość rzadsza i więcej w sobie skupiona. Lud stateczniejszy; tem więcej na życzliwość zasługują jego cnoty; pracowitość i wytrwałość.

Z tego samego źródła, ciężkiego żywota i smutniejszej przyrody, wywodzi się ta, jakgdyby sztywność, mała uprzejmość Kaszubów, na którą się nieraz żalą przyjezdni. Nie jest ona jednak w jego sercu, jest pozorna. Umie on naprzykład być wdzięczniejszy nawet od inteligenta. Prześlesz inteligentowi książkę, a on ani podziękuje. A prosty Kaszubi? Oto zwiedzający wybrzeże turysta fotografuje ziemię i ludzi, przyrzekając nadesłać obrazek, czy książeczkę. Jaki to Kaszubi wdzięczny za dotrzymanie tego przyrzeczenia.

„Dzięki Panu za obrazek. Jak to Pan go na urodziny moje przysłał? Kto to Panu oznajmił? Życzę zdrowia i szczęścia Bożego na ten Nowy Rok”, pisze uczenica ze szkoły, z Oksywia, w 1908 r. — „Proszę Kochanego Pana o przystanie i mojej fotografii. Druga dziewczynka już ją otrzymała i bardzo za nią dziękuje” — brzmi karta z Karwi, z 1910 r. Obszernym listem dzięku-



U steru „Iskry”

ję za przesłane podobizny w imieniu fotografowanych, „którzy się z tego bardzo cieszyć będą”, prosi, aby Pan kiedy znów przez Jastarnię pojechał nas odwiedzić” i „pozdrowia serdecznie z wielkim szacunkiem” — Kaszuba z Jastarni, w 1908 r. A rybak z Tupadeli, słaby widocznie w piśmie, dziękuje za obrazek kartą napisaną przez uproszonego o to turystę, przechodzącego pod Jastrzębią Górą w tymże samym roku. Czołobitności u Kaszuby niema. Dużo było niegdyś na wybrzeżu posiadłości klasztornych. Może więc ten brak uniżoności stąd pochodzi, że gburzy nie zasnali takiego poddaństwa, jak gdzie indziej, u szlachty. Tu przypomina mi się zachowywanie mieszkańców Śląska Cieszyńskiego, gospodarzy. Pastor w Nawsiu, czcigodny ks. Michejda



Kot „Szturman” — maskota „Iskry”

idzie drogą. Jedzie nią za nami powoli chłop śląski drabiniastym wozem, siedząc na nim ze spuszczonej nogami. Mijając pastora zwraca się do niego z miłym uśmiechem, jak równy do równego i wskazując na miejsce obok siebie zaprasza tylko słowami: „Siednijcie se”. Takby też zapewne odezwał się i gbur kaszubski.

„Być może, lecz u tych twoich Kaszubów niema nie poezji”, zauważa znajomy. Tylko pozornie, odpowiadam. Niema jej zresztą wiele także u włościanina wielkopolskiego. Czytała mi kiedyś, bardzo dawno temu w Zakopanem, Wyslouchowa, przeznacna redaktorka łwowskiego ludowego pisma, listy chłopów z Małopolski zachodniej. Były śliczne, pełne porównań poetyckich, poetyckiego wystawienia i treści. Listów takich chłop wielkopolski nigdy nie pisał i nie napisze; tem mniej pomorski; oni piszą listy rzeczowe, trzeźwe. Taki to już ich umysł i usposobienie. Lecz stać kaszubskiego gburę także i na liryzm, ukryty gdzieś w głębi duszy, nie na codzień. Dowodzi tego podanie z Chmielna, serca Kaszub, tłumaczące źródło nazwy tej tak ładnie położonej wsi: „Dwoje młodych się kochało. Nie mogli się zenić, bo nie dostali pozwolenia. Młode dziewczę z tęsknoty umarło. Pochowano je po jednej stronie kościoła. Chło-

pak zatęsknił za nią i też umarł. Pochowano go po drugiej stronie kościoła. Z czasem wyrosły i z tej i z tamtej strony dwa chmiele i zrosły się na kościele w górę. A gdy ludzie widzieli, skąd te chmiele wyrosły, to kopali aż do korzeni chmiela i zobaczyli, że wyrósł on z serc tych dwóch młodych. Z tego widać było, że tych dwoje przeznaczonych było dla siebie. A tedy po tych dwóch wyrosłych chmielach nazwano wieś — Chmielno”.

„W każdym razie nie znają Kaszubi śpiewu, nie mają i nie śpiewają piosenek”, narzeka kto inny. Niezgodne to z rzeczywistością. Tak wprowadzie jeszcze niedawno sądzono, lecz okazało się to mylnem. Sporo tych piosenek drukowano też już w bieżącym wieku w pismach. A teraz prof. Łucjan Kamiński z Poznania zebrał ich bardzo dużo. Ukażą się wkrótce wraz z melodjami. Oto piosenka nazwana przez Łydora Gulowskiego najczęściej rozpowszechnioną:

Lipa, lipa, lipaneczka,
Pod tą lipą kochaneczka. Trala-la-la,

Pod tą lipą kochaneczka.

A we Wdzydzach młodzuscenie

Mają gąbci słodziuscenie. Trala-la-la,

Chłoren chłora pocałuje.

Siedem latk se obliżuje. Trala-la-la,

Pocałował w prawe lice.

Dalby za nie całe życie. Trala-la-la.

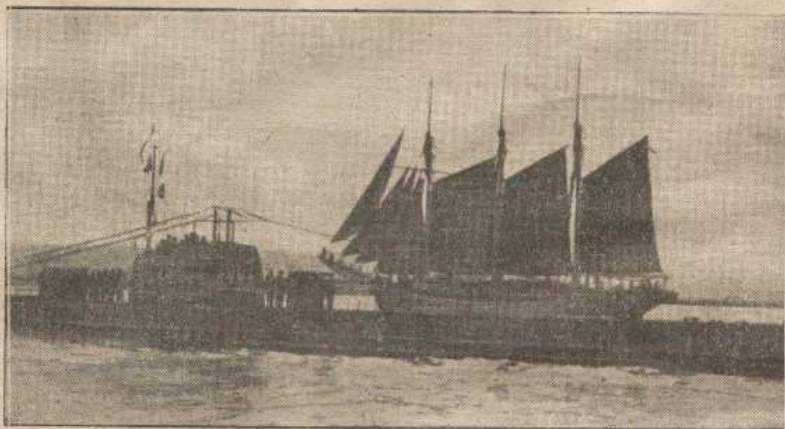
„Wszystko to pięknie”, zauważył nasz niewierny Tomasz, „lecz przecież naogół, to Kaszuba po polsku i nie pisał i nie czytał i mało miał w sobie polskości, mało umiłowania tej dla niego przecież tak dalekiej, tak odległej — Polski”. Bywają tacy, którzy tak sądzą, lecz bardzo się mylą. Najpierw pisał Kaszuba po polsku. Dowodem choćby te wyżej wspomniane karty i listy. Wszystkie one przecież po polsku pisane i łacińskim alfabetem, po polsku chociaż w niewoli; oczywiście, że z błędami. Sam nie rozumiem do dzisiaj, kto wobec wygnania mowy polskiej ze szkoły nauczył pisać po polsku w 1908 roku szczególnie te dziewczynki szkolne! Tam



Trębacz „Iskry”

daleko na wybrzeżu w Oksywi i w Karwi nad pełnym morzem! Zdumiewające to dokumenty! Po drugie, czytał Kaszuba po polsku i gazety i książki. Abonował pisma polskie; miał po wsiach biblioteczeki Towarzystwa Czytelni Ludowych. Jeżeli czytał mało, to może nasza wina, wina, że mało troszczyliśmy się o niego, o to, aby miał dobrą, ciekawą, piękną, a nawet i najpiękniejszą polską książkę do czytania. Znów chociaż jeden przykład. Posłałem kiedyś znajomemu kowalowi w Kosakowie na Oksywskiej Kępie, Józefowi Klebbie paczkę książek, a przy nich taką dobrą i piękną książkę Sienkiewicza — „W pustyni i puszcy”. Odpisał mi w 1912 r. tak: „Przepraszam bardzo, że opóźniłem się z odpowiedzią i podziękowaniem za nadesłanie mi na długie wieczory książek do czytania. Moje dzieci bardziej ucieszyły się z książek, niż gdyby im Pan przysłał najlepszych łakoci lub karmelków i czytają z wielką chęcią. Po przeczytaniu zabiorą książki do naszej biblioteki towarzyskiej, która obecnie także stoi pustką, ponieważ książki z niej oddawna nie wystarczają dla czytających”.

Będąc po kilku latach na wybrzeżu odwiedziłem przeznaczonego znajomego. Po serdecznym przyjęciu zapytałem też o Sienkiewicza. Odpowiedział: „Panie! tej książki już niema. A takiej książki jeszcze na Kępie nie było. Została ona zu-



Pożegnanie ORP „Iskry” z łodzią podwodną „Wilkiem”

pełnie — wyczytana", to znaczy — przez czytanie zdarta. A więc nie odstraszył przymorskich mieszkańców śliczny jej język, zrozumieli go doskonale, ocenili wartość książki i „zupełnie ją wyczytali". Od tego czasu nie wątpię już w umiłowanie Polski przez Kaszubów i nie dziwiłem się przygodzie, jaka spotkała moich znajomych tuż przed wielką wojną w okolicy Kacka. Wyszedszy z Sopot, gdzieś się tam w okolicy zabłąkali. Zagadali zajętego w swej zagrodzie gburą. Jako to, że Warszawiacy, więc zaczęli zaraz o Polsce, jak to z nią bę-

dzie, czy też Kaszubi będą z nią złączeni, czy ona powstanie. Było to niedługo po głośnym kiedyś zjeździe w Hadze. „A chyba", odparł zaczepiony, „przecież to się stać musi, przecież tak mówiono w Hadze". Zdziwienie u gości. Tam o tem mówiono? „A tak. Skoro się wszyscy królowie zebrali i zaproszeni przez królową holenderską zaszli na swych miejscach, to jedno krzesło pozostało puste. I była cisza, gdy na nie patrzyli, i nie wiedzieli, co mówić. A wtedy Turek, chociaż poganin, odezwał się: „Ano tak długo nie będzie dobrze, dopóki to

krzesło będzie próżne". A było to krzesło Polski! Skąd się wzięła taka świeża legenda o Hadze, właśnie przed wielką wojną, nad morzem między Kaszubami?

Dlatego widząc po wojnie w swarzewskim kościele Prezydenta Rzeczypospolitej i Prymasa Polski klęczących przed ołtarzem, a przy nich rozmodlonych Kaszubów, rozumiałem, jak musieli oni głęboko, pełni zdumienia i wzruszenia, odczuwać tę chwilę.

A więc powtarzam „Poznaj Kaszubów".

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



GRZEGORZ PIOTROWSKI

SPOŻYCIE RYB MORSKICH

Spożycie ryb morskich — jest to jedno z wielu zagadnień, które stanęły wobec społeczeństwa polskiego od chwili uzyskania morza.

Otwierając okno na szeroki świat, morze wymaga obsługi ze strony narodu. Obsługa taka wymaga ludzi odpowiednio wykwalifikowanych. Nie wszystkie kwalifikacje i nie zawsze można uzyskać w szkole. Potrzebne są rzesze pracowników morza — praktyków, od dziecka zespółonych z żywiołem morskim, dla których morze jest jedynym żywicielem. Tylko tacy ludzie nigdy nie odstąpią od morza, nie zrażą się jego kaprysem, nie ustąpią w podpatrywaniu jego tajemnic, nie opuszczą żadnej sposobności do zdobycia bogactw w niem ukrytych.

Takimi ludźmi są rybacy morsecy. Będąc elementem niezastąpionym przez żaden inny element sztucznie osadzany, rybacy morsecy korzystają we wszystkich krajach ze specjalnej opieki państwa — nie w znaczeniu filantropii, a w znaczeniu umożliwienia im pracy. W dzisiejszych bowiem warunkach wysokiego poziomu techniki rybackiej, w szczególności zaś motoryzacji statków, zaopatrzenie się w narzędzia pracy rybackiej wymaga stosunkowo dużego kapitału. Konieczną jest budowa portów rybackich ze wszystkimi ich urządzeniami dla postoju i remontu kutrów, które nie mogą być wyciągane na brzeg, jak to miało miejsce dawniej z łodziami rybackimi. Konieczne jest zaopatrywanie kutrów w materiały pędne oraz w łód dla przechowywania ryby złowionej. Potrzebna jest chłodnia dla produkcji lodu oraz dla magazynowania większych ilości złowionych ryb. Koniecznym jest zorganizowanie regularnego i szybkiego przewozu kolejowego w wagonach-chłodniach ryb morskich i sprawnego aparatu rozdzielczego w miastach zaplecza.

Wszystko to zostało zrobione

przez państwo, zwłaszcza po 1926 roku akcja w tym kierunku była przeprowadzana konsekwentnie i wytrwale. Stopniowo powstał port rybacki w Gdyni ze wszystkimi potrzebnymi urządzeniami dla zorganizowania zbytu produkcji rybackiej, a tem samem do zachęcenia rybaków do tej produkcji w oparciu już nie tylko o wybrzeże i Gdańsk — ale i o całe zaplecze polskie.

Dziś nastał moment, kiedy rybacktwa polskie rozwinęło się tak dalece, że zaistniała możliwość systematycznego dostarczania w większych ilościach ryb morskich do miast położonych na całym terenie Polski.

Państwo zrobiło swoje. Teraz dalszy los polskiego rybacktwa zależy od społeczeństwa — od jego nastawienia do spożywania ryb morskich.

Spożywanie ryb morskich przez szerokie masy społeczeństwa jest ko-

nieczne dla zabezpieczenia bytu ludności polskiego wybrzeża, utrzymującego się z rybołówstwa i dającego ten materiał ludzki, który nadaje się do wszelkiego rodzaju wydajnej ekspansji Polski na morzach.

Spożywanie ryb morskich jest wsoce wskazane ze względu na zalety, jakie ten pokarm, zawierający dużo białka, fosforu i jodu przedstawia, będąc jednocześnie pokarmem smacznym.

Wiedzą o tem ci, którzy mieli możliwość w krajach Europy Zachodniej spożywać ryby morskie, podawane tam niemal w każdej restauracji, względnie w licznych restauracjach, posiadających w swoich jadłospisach wyłącznie potrawy z ryb morskich.

Ryby morskie na wewnętrznym rynku polskim dotychczas pochodziły wyłącznie z importu. Wobec czego ceny na te ryby były za wysokie, a wartość ich pozostawiała dużo do życzenia, gdyż do konsumenta docierały nieraz w stanie niedostatecznej świeżości. Obecnie możliwość nabywania ryb morskich bezpośrednio z chłodni rybnej w Gdyni, dokąd ryby te przychodzą wprost z połowów i skąd są wysyłane bezpośrednio pociekami pasażerskimi w głąb kraju, umożliwia docieranie ich do konsumenta w stanie świeżym i po cenach poniżej ceny mięsa. Naprzykład kg. dorsza oczyszczonego i bez głowy, a więc 1 kg. czystego mięsa rybiego kosztuje obecnie 70 gr. loco stacja Warszawa.

Ryby morskie — dorsze i ślądry w chłodni rybnej w Gdyni obecnie są w coraz większych ilościach zamawiane przez instytucje, jak szpitale, ochronki, kasyna i t. d., które się już przekonały, że właśnie w lecie, kiedy chodzi o lekkie i zarazem pożywne jedzenie, ryby morskie jak najlepiej odpowiadają tym warunkom. Należy się spodziewać, że całe społeczeństwo pójdzie śladami tych instytucji.



Malowanie łuf armatnich

ADMIRAŁ FLOTY PAPIESKIEJ

Duch niespokojny, żądny przygód, pełen fantazji i zadzierzystości szlacheckiej, fanfaron, rębacz i pobożniś, co spory szmat świata obleciał i w trzech częściach świata nie mało hałasu koło siebie narobił — oto nasz „Admirał floty papieskiej” — Tomasz Stanisław Wolski. Przygody swoje opisał w wydany we Lwowie 1737 r. pamiętniku o bombastycznym, jak na owe czasy wypadało, tytule i takież piękniejszą treść „Illustris peregrinatio Jerosolimitana... per Europam, Asiam et Africam, ni quibus multa regna peragravit barbarorum infideliumque tam in terra firma quam in mari existentia innumerisque penetravit insulas i t. d.”.

Urodzony w 1730 r. w Zmiejowie w dzieciństwie już odbywał Wolski dłuższe podróże po Polsce i Niemczech. W 1725 podąży do Gdańska, gdzie pierwszy raz styka się z morzem. Widok morza obudza w nim żądze dostania się na pokład okrętu i odbycia podróży na Atlantyk, do Hiszpanji; wobec jednak pory zimowej zmuszony jest zrezygnować, rusza pieszo do Rzymu, zaopatrzonego w listy polecające od wojewody mazowieckiego, Chomętowskiego. W Wenecji pertraktuje o nabycie dwóch statków, ale zrywa pertraktację z powodu — wyznaniowych: oburzało go, że właściciel statków, przypominawszy sobie swe pochodzenie z Żydów hiszpańskich, powrócił do wiary swych ojców. Uzyskawszy w Rzymie błogosławieństwo Papieża Benedykta XIII, ruszył Wolski na statek francuski ku Ziemi Świętej, zwiędził w 1726 Malte, gdzie wszedł w bliższe stosunki z Wielkim Mistrzem Kawalerów Maltańskich, lecz w dalszej podróży burza rzuciła go wraz z towarzyszami na brzegi Trypolisu, skąd po kilku dniach puszcza się dalej na statek wenecki.

W odległości 12 mil od Sydonu spostrzeżono okręt korsarski. Korsarze uderzyli na Wenecjan i rozpoczęli się obustronny ogień działowy. Wenecjanie choć bronili się mężnie, po kilkugodzinnej walce zmuszeni zostali do ucieczki, a korsarze puścili się w pogoń. Gdy jednak statek nieprzyjacielski zaczął już zbliżać się do weneckiego, Wolski, zagrzawszy załogę do walki, podpłynął do statku nieprzyjacielskiego i pomimo gęstej strzelaniny z armat uczył się hakami o statek korsarski i uderzył na napastników na czele 150 Wenecjan, nad którymi kapitan powierzył mu dowództwo. Wśród gęstego ognia wdarł się na pokład, w zaciętej walce pokonał korsarzy i uwolnił przeszło 100 jeńców chrześcijańskich, Francuzów, których rozgromieni korsarze już zaczęli wyrzynać. Nazastrzeżono płynące do mia-

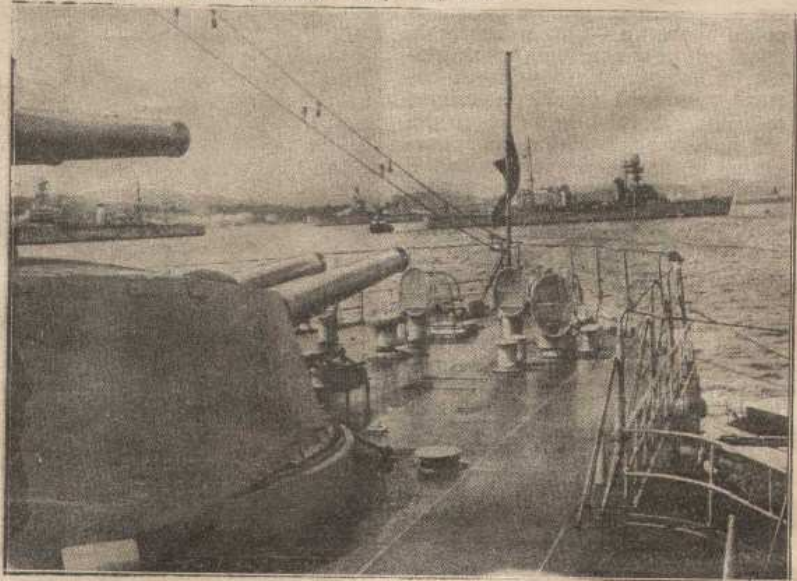
sta Sydonu okręty francuskie, które wśród huków dział powitały zwycięzcę i powierzyły mu dowództwo okrętu. Popłynięto do Sydonu i zdobyto miasto po kilkudniowym oblężeniu, po czym Wolski dotarł do Ziemi Świętej, przewędrował ją wzdłuż i wszerz. W powrotnej wędrówce karawanę, w której znajdował się Wolski, napadli rozbójnicy w okolicy Jerozolimy i nasz pielgrzym dostał się do niewoli arabskiej, ale nie pilnowany, spaliwszy nocą namioty rozbójników, zdołał wraz z kilku towarzyszami uratować się ucieczką, poczem, zwiędziwszy jeszcze Aleksandrię i Egipt, wrócił w grudniu 1726 do Rzymu. Tutaj, uzyskawszy audiencję u Papieża, opowiedział mu swoje przygody, za które ozdobiony został Krzyżem Grobu Chrystusa, czyli Kawalera Jerozolimskiego.

Odtąd, opanowany myślą urzędzenia Krucjaty, wędrował po Włoszech, Francji i Anglii, wszędzie przedstawiając bezskutecznie projekt owej Krucjaty. Zakupił nawet w Marsylii uzbrojony okręt i wypłynął pod flagą Maltańską. W ostatniej chwili jednak zatrzymany został przez miejscowe władze. Niezrażony niepowodzeniem udał się Wolski do Genui, ale i tu spotkał się z niechęcią władz, nie mających bynajmniej ochoty narażać państwo na kłopoty dyplomatyczne, lub nawet powikłania wojenne z powodu fantazji polskiego rycerza. Gdy tak marzenia Wolskiego o podboju Ziemi Świętej spełzły na niczem, udał się do Rzymu, a mianowany przez Papieża, przygotowującego się do wojny z Turkami, admirałem floty papieskiej, zwiędził ponownie Malte i przebył cieśninę Dardaneelską. Na morzu Śródziemnym pokonał flotę

nieprzyjacielską, a połączywszy się z okrętami innych książąt włoskich, nie tylko że zabezpieczył, jak sam powiada, handel morski przed korsarzami, ale wnet ukazał się pod murami Konstantynopola, gdzie Turcy, zawiązani w wojnę z Persją, słaby tylko stawili opór. Zaniechawszy projektowanej ekspedycji floty papieskiej do Indji, Wolski, wsławiłny swoimi brawurowymi czynami na morzu, udał się w drogę powrotną przez Bałkany do Polski wraz z uwolnionym przez siebie z opresji muzułmańskim Józefem, patriarchą babilońskim i maldejskim. Po dłuższej gościnie w Złoczowie u Jakóba, syna Jana III, udał się, wciąż w habit pielgrzyma przybrany do Lwowa i kilka lat pozostał w kraju, obnosząc po dworach szlacheckich i na dworze królewskim sławę swoich czynów.

Jeszcze raz miał się udać do Włoch i odbyć według Sobieszczańskiego w 1733 triumfalny wjazd do Rzymu, w czasie którego miał otrzymać szablę honorową od Papieża. W każdym razie myśl walki z niewiernymi nie dawała Wolskiemu spokoju. Zebrawszy znaczne pieniądze, wybudował sobie fregatę i pod banderą hiszpańską, popłynął na podbój — Algieru, co o mało nie doprowadziło do wojny między Hiszpanją a tubylcami. Wolski wówczas ze swoim statkiem umknął do portu papieskiego, gdzie mu skonfiskowano fregatę, ale jego samego pozostawiono w spokoju.

Data śmierci Wolskiego nie jest dokładnie znana. Miał podobno umrzeć w Wiedniu w 1736 wskutek ran, odniesionych w bitwie nad rzeką Raab.



Manewry floty francuskiej na morzu Śródziemnym

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MS
MAGEMAR

O SIŁĘ RZECZYPOSPOLITEJ NA BAŁTYKU

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Prezes Rady Głównej LMK., dyr. Józef Koźuchowski, rozpoczął dnia 3 maja serię krótkich radiowych przemówień w sprawie F. O. M., które, zawdzięczając żyłczliwemu stanowisku Polskiego Radia, nadawane będą co tydzień z rozgłośni warszawskiej. Poniżej podajemy treść tego przemówienia.

Konstytucja Trzeciego Maja, której rocznicę dzisiaj obchodzimy, co roku przypomina nam ciężką sytuację Polski przedrozbiorowej. Zastanawiamy się nad tem, jak to mogło się stać, że właśnie w krótkim czasie po jej uchwaleniu, zawałił się gmach starej Rzeczypospolitej i nie został wykonany program odrodzenia, który przyświecał ówczesnemu pokoleniu.

Program ten opierał się na dążeniu do stworzenia silnej władzy, wojska i reorganizacji finansów państwa. Staszc, głęboki znawca potrzeb gospodarczych, żądał budowy portów morskich, dla ufundowania podstaw polskiego handlu z zagranicą.

Konstytucja Trzeciego Maja nie była zakończeniem odrodzenia. Polski przedrozbiorowej, nie opierała się na silnych podstawach, była tylko etapem na drodze do ratowania się przed przemocą. Nie starczyło czasu twórcom konstytucji na wprowadzenie jej zasad w życie państwa. Jakże wiele doświadczeń czekało Polskę zanim przyszło odrodzenie!

Epoka napoleońska dała dowód, że Polska potrafi stworzyć nowoczesną organizację wojska.

Powstania 1831 i 1863 r. wykazały, że naród polski posiada decyzję i hart dla walki o niepodległość.

Epoka Lubeckiego, działalność społeczeństwa polskiego w Wielkopolsce ujawniły talenty organizacyjne i gospodarcze.

Wreszcie bohaterski epos Legjonów dał Polsce — Wodza i wytonił typ żołnierza-obywatela, spadkobiercę i wykonawcę programu odrodzenia państwa, opartego na zasadach silnego rządu, niezależnego skarbu i wojska w służbie państwa.

★

Odbudowa państwa nie pomija i nie może pominąć handlu pomiędzy narodami.

Stare narody morskie mówią: handel idzie za banderą!

Powiedzenie to oznacza, że kupiec uzyskuje wtedy swobodę wyboru rynku dla sprzedaży i dla zakupu swoich towarów, gdy ma opiekę i pomoc ze strony floty handlowej swego kraju.

Morze jest drogą otwartą na świat, do portów, do rynków towarowych

i surowcowych. Lecz morze jest otwarte tylko dla tych narodów, które rozumieją jego pożytek, które chcą korzystać z jego dróg i, które chcą pracować na morzu!

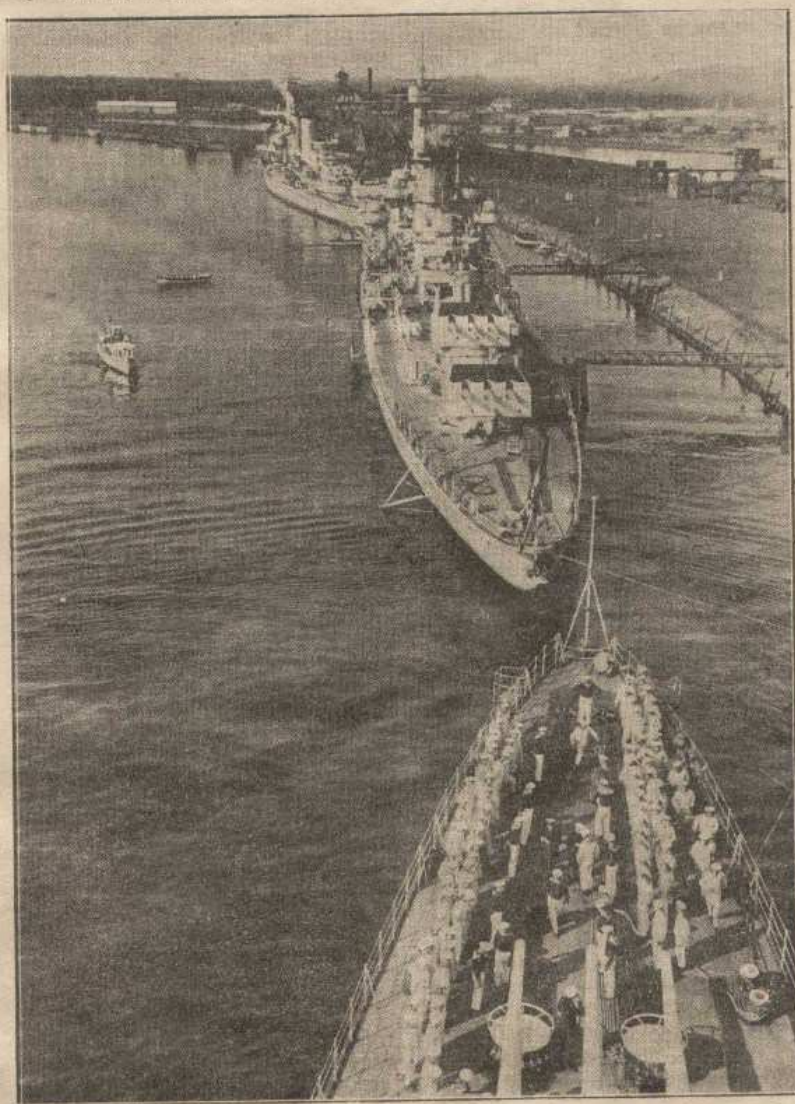
Nie wystarczy jednak wolność zdobyć i posiadać. Trzeba ją wykorzystać. W ciągu siedmiu lat, które minęły, Rząd polski uruchomił kolejową linię ze Śląska do Gdyni, aby dowoziła do morza towary; wybudował chłodnie i składy dla przechowywania towarów, postawił dźwigi i kranie na wybrzeżach oraz pogłębił baseny portowe, aby każdy okręt z każdego morza mógł zawinąć do portu i ładować towary, zakupił okręty, aby obniżyły koszty przewozu, zor-

ganizował linie morskie, łączące Polskę ze światem.

70% obrotów Polski z państwami zagranicznymi w r. 1933 zostało dokonanych przez porty Gdyni i Gdańska.

6 milionów 207 tysięcy ton wszelkiego rodzaju ładunków przeszło przez Gdynię w 1933 roku.

Czy ten wielki kapitał narodowy, ulokowany w budowach portowych, statkach morskich i liniach okrętowych, łączących Polskę z całym światem, znajdujący się również w człowieku, którego woła i znój codzienny prowadzi banderę polską na dalekie morza, — ma pozostać bez obrony dostatecznej?



Kraßhörn niemiecki w porcie Świnoujście

Liga Morska za przykładem innych narodów, dążąc do nawiązania moralnych węzłów pomiędzy pracą na lądzie, w kraju, i pracą na morzu, podjęła hasło stałej i powszechnej zbiórki na rzecz Obrony morskiej.

Został powołany Fundusz Obrony Morskiej, na czele którego stanęli wybitni przedstawiciele naszego społeczeństwa.

Żaden grosz, złożony na Fundusz Obrony Morskiej, nie pójdzie na koszty administracji, ani na propa-

gandę. Zebrane pieniądze będą oddawane na zwiększenie obrony morskiej, obrony naszego dostępu do morza i tego majątku narodowego, jaki jest ulokowany na wybrzeżu.

Obywatelu! Gdy spotkasz się z nalepką na Fundusz Obrony Morskiej, przez jedną chwilkę pomyśl sobie, czy chcesz, by Polska była zamknięta i zduszona przez obce taryfy kolejowe, czy też chcesz, żeby korzyści stała z wolności, którą morze daje?

Z całego kraju na apel Funduszu Obrony Morskiej odpowiadają rady gminne, związki pracowników i pracodawców, biedni i bogaci.

Popierając Fundusz Obrony Morskiej, musimy dać dowód, że chcemy i potrafimy pracować na morzu, że chcemy, aby każdy rok zwiększał nasz dorobek morski, że chcemy wreszcie, aby siła Rzeczypospolitej na Bałtyku stała się rzeczywistością.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ZŁOT MŁODZIEŻY W GDYNI

Tegoroczne „Święto Morza” będzie obchodzone pod hasłem pozyskania jak najliczniejszych mas społeczeństwa dla akcji zbiórkowej na rzecz Funduszu Obrony Morskiej, oraz mobilizacji młodego pokolenia Polski dla służby na morzu i dla morza.

W realizacji drugiego hasła, Główny Komitet Wykonawczy „Święta Morza” postanowił przeprowadzić w Gdyni pierwszy wielki Powszechny Złot Młodego Pokolenia, w którym ma wziąć udział około 50 tys. osób, reprezentujących całą młodzież, bo wszystkie ogólnopolskie kobiece i męskie stowarzyszenia i związki: wiejskie, robotnicze, szkolne, akademickie, a także hufce p. w. i kluby sportowe.

Złot odbędzie się w trzecim dniu uroczystości gdynskich, t. j. w dniu 1 lipca w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, który zapowiedział swój udział w zlocie. Program między innymi przewiduje zbiórkę uczestników złotu o godz. 10-ej na polanie Redłowskiej w/g. zgóry przewidzianego porządku, a następnie przemarsz na wybrzeże na Mszę Połową, którą będzie celebrował J. E. Ks. Biskup Dr. Okoniewski. Po Mszy i kazaniu nastąpią przemówienia, oraz ślubowanie — w imieniu całej młodzieży — wszystkich uczestników złotu na wierność Morzu. Ślubowanie odbierze osobiście Pan Prezydent Rzeczypospolitej, który przyjmie również defiladę uczestników. Po południu odbędą się pokazy, zawody i popisy na morzu, zaś przy kolacji przy ogniskach poszczególnych grup złotu nastąpią regionalne popisy i występy, specjalnie osnute na tle obrzędowości morskiej. Złot będzie w zasadzie jednodniowy, lecz — ze względu na techniczne możliwości kolei — każda przyjeżdżająca na złot grupa uczestników spędzi w Gdyni przeciętnie 2 dni, wobec czego 2-gi dzień będzie mogła wykorzystać na zwiedzenie portu i t. p.

Trwałym dokumentem tej doniosłej chwili — pierwszego powszechnego złotu w Gdyni — będzie Księga Obecności Zaprzysiężonych Morzu

Polskiemu, mająca wskazywać niustannie idącym pokoleniom Polski Odrodzonej nowe drogi myśli i czynów. Księga zaopatrzona w podpisy wszystkich uczestników złotu, stanie się zarazem ważnym aktem historycznym i wymownym dokumentem politycznym.

Kierownictwo złotu spoczywać będzie w rękach Głównego Komitetu Wykonawczego Obchodu „Święta Morza”. Organizacja złotu — wobec jego masowości — wymagać będzie szczególnej energii i sprężystego działania od Kierownictwa, jak i od współpracujących stowarzyszeń. To też Główny Komitet Wykonawczy, w wyniku porozumienia z zainteresowanymi stowarzyszeniami, osiągniętego na konferencji w dniu 4. V. r. b. z przedstawicielami władz centralnych tych stowarzyszeń, uchwalił powołać Głównego Komendanta złotu, który będzie miał do pomocy komendantów zasadniczych grup młodzieży, stanowiących jednolite jednostki organizacyjne złotu. Ponadto główny komendant złotu będzie posiadał w swym zarządzeniu służbę informacyjną, porządkową i sanitarną, oraz sekcję: komunikacyjną, zakwaterowania i zaopatrzenia. Główny Komitet Wykonawczy dołoży wszelkich starań, aby zapewnić uczestnikom udogodnienia i ulgi zarówno w czasie podróży, jak i podczas pobytu w Gdyni, a zarazem umożliwić udział w zlocie najszerzszemu rzeszom młodzieży; to też spodziewa się, że wysokość kosztów jednego uczestnika złotu da się ustalić w granicach 18—30 zł. — zależnie od odległości do Gdyni.

Zgłoszenia uczestników mogą skuteczniać wyłącznie stowarzyszenia, zaproszone do udziału w zlocie, oraz Komitety Wojewódzkie „Święta Morza”. Sposób przeprowadzenia zapisów, oraz szczegółowy rozkład pociągów złotych zostanie podany do wiadomości stowarzyszeń po uzgodnieniu tych spraw z zainteresowanymi władzami i ze współpracującymi czynnikami. Obecnie można jedynie dodać, że wszyscy uczestnicy

złotu przybędą do Gdyni najpóźniej do godz. 8 rano w niedzielę dn. 1 lipca, i że tegoż dnia wieczorem odjadą z Gdyni pierwsze pociągi złotowe. Ponieważ pojemność dworca gdynskiego nie pozwoli na wprowadzenie do Gdyni wszystkich pociągów złotych w ciągu kilku godzin, jak również na ich pośpieszne odesłanie, okres zjeżdżania i rozjeżdżania się pociągów złotych rozciągnie się do 40—50 godzin. Celem wykluczenia jakiegokolwiek zamieszania, zespoły złotu będą obowiązywane czuwać, aby odjazd ich z Gdyni następował temi samymi pociągami co i przyjazd, gdyż żadne pod tym względem ustępstwa nie będą mogły być stosowane z powodów techniczno-organizacyjnych.

Zakwaterowanie uczestników złotu w Gdyni zostanie przeprowadzone systemem obozowym i w/g. przynależnych grup organizacyjnych w namiotach, których dostarczy Komenda Złotu.

Wyżywienie uczestników złotu w Gdyni będzie zorganizowane na sposób wojskowo-obozowy przy użyciu kuchni polowych; jednakże uczestnicy winni zaopatrzyć się w niezbędny osobisty sprzęt stołowy.

Pragnąc, aby ten pierwszy złot Młodego Pokolenia Polski Odrodzonej nad Bałtykiem stał się nie tylko wielką manifestacją uczuć, ale zarazem pierwszą powszechną i świadomą mobilizacją sił tego pokolenia w służbie idei morskiej, Główny Komitet Wykonawczy „Święta Morza” dąży do tego, aby wszystkie organizacje młodzieży spotkały się w Gdyni w dniu 1 lipca; te zaś, które nie będą mogły wysłać większych zespołów, powinny wysłać przynajmniej poczty sztandarowe lub delegacje, aby zespolić się z całością Młodej Polski w tym żywym akcie, mającym się dokonać w Gdyni w obecności Głowy Państwa.

W Księdze Obecności Zaprzysiężonych Morzu Polskiemu nie powinno zabraknąć podpisów żadnej zorganizowanej grupy młodzieży.

KOŁA PRZYJACIOŁ MORZA

H. SIKORSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Świadomość znaczenia własnego morza dla rozwoju gospodarczego Polski, ugruntowana już w całym społeczeństwie, znalazła również pełne zrozumienie wśród wychodźstwa polskiego, rozrzuconego po wszystkich częściach świata.

Rzucony na ciężkie próby życia w nieznanym sobie warunkach i w obcych środowiskach, pozbawiony przez dziesiątki lat opieki własnego państwa, wychodźca polski mimo to potrafił wnieść się w hierarchię społeczno-gospodarczą nowego otoczenia na wyższy szczebel, zawdzięczając to nieustannej pracy swych rąk. Znoyny trud codzienności zatępił jego sentymenty, lecz zahartował duszę i wyostrzył instynkt. Wrażliwy na sprawy ojczyzny i bogaty w doświadczenie, lepiej może, niż jego rodak z Macierzy, pojął znaczenie własnego dostępu do morza, bo rozumiał potęgę morza i bandery okrętowej, z wszelkimi płynącymi stąd korzyściami. To też Polonia zagraniczna niemal od pierwszej chwili odzyskania niepodległości okazała swą najwyższą ofiarność, składając duże sumy na odbudowanie polskiej floty morskiej i zasilając nieustannie wszystkie fundusze, które gromadzone były na ten cel w kraju.

Entuzjazm, jaki ogarnął np. Polonię amerykańską, gdy przybył do Nowego Jorku w kwietniu r. 1930 pierwszy polski statek pasażerski „Polonia” pod banderą Białego Orła, był tak szalony i tak wymowny, że dzień ten przeobraził się mimowoli w wielkie święto narodowe. A duża liczba Polaków przebyła setki, a nawet tysiące kilometrów, aby w tem święcie uczestniczyć.

Kryzys światowy umniejszył znacznie możliwości finansowe Polonii zagranicznej, lecz nie zmniejszył zainteresowania sprawami morskimi i propagandą na rzecz tych spraw. Akcja, jaką w tym kierunku podjęły ośrodki polskie zagranicą zogniskowała się w Kołach Przyjaciół Morza Polskiego, tworzonych od 1931 r. nie tylko w największych skupiskach polskich, jak Stany Zjednoczone, ale i w najmniejszych — jak Mandżuria czy Australia.

Stany Zjednoczone Am. Półn., zamieszkałe przez około 4,5 miliona Polaków, stanowią szczególnie ważny odcinek dla akcji propagandowej spraw morskich Polski wśród wychodźstwa. Intensywną działalność rozwijają Koła Przyjaciół Morza Polskiego w Chicago, Buffalo, Bronx, Scranton, Maspeth, Filadelfia, Sloan, St. Louis, New-York. Choć liczba Kół Przyjaciół Morza Pol. w Stanach Zjedn. wprawdzie nie jest wielka, to jednak zasięg istniejących Kół stale wzrasta przy równoczesnym zwiększaniu ilości czynnych członków. Na szczególnie podkreślenie zasługuje o-

żywiona działalność Koła w Chicago, które — dzięki niezmordowanej energii i inicjatywie swego prezesa — p. Marji Piątkiewiczowej, stało się głównym ośrodkiem społecznych wysiłków tamtejszej Polonii w zakresie spraw polskiego morza. Inne, jak Koło w Filadelfii, prowadzą propagandę wytwórczości polskiej w Stanach Zjednoczonych. W Ameryce Połudn. punktem centralnym działalności Kół Przyjaciół Morza Polskiego jest Kurytyba. Tutaj do działalności zostało wciągnięte całe społeczeństwo polskie, oraz młodzież, zgrupowana w organizacjach szkolnych i w Naczelnej Radzie Junackiej. Kontakt, jaki poszczególne organizacje młodzieży polskiej w Brazylii nawiązały z młodzieżą w kraju, zgrupowaną w Kołach Szkolnych LMK, stanowi najlepszy dowód dużego zainteresowania sprawą polskiego morza wśród naszych pionierów kolonialnych.

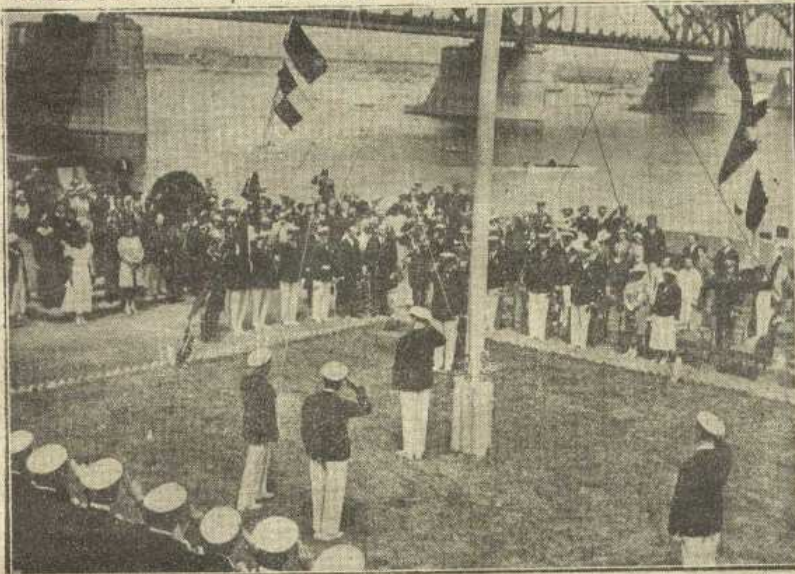
Na podkreślenie zasługuje również działalność Polaków w Australii, którzy choć w małej liczbie i rozrzucony po całym kontynencie — żywo interesują się sprawami polskiego morza i prowadzą własnymi środkami energiczną akcję przeciw wrogię Polsce propagandzie. Zawdzięczając niezmordowanemu działaczowi polskiemu w Australii — p. Z. W. Romaszkiwiczowi, akcja ta nie tylko odnosi pomyślny skutek, ale odbija się głośnie echem i w Europie, jak to widać z odgłosów na łamach pism angielskich.

I Polonia z Dalekiego Wschodu — skupiona przy „Gospodzie Polskiej” w Chabinie — daje stale wyraz swych przekonań co do polskiej idei morskiej, a najwydatniej zmanifestowała swe uczucia podczas obcho-

du zeszłorocznego „Święta Morza”.

W skupiskach europejskich akcja Kół Przyjaciół Morza Polskiego znajduje szczególnie podatny grunt w ośrodkach polskich we Francji i Czechosłowacji. Szczególnie żywo pracują Koła Przyj. Morza Pol. w Paryżu, Lille, Strasburgu, Caen i Mulhousie, w Karwinie, Mor. Ostrawie, Orlewej i Jablonkowie. Ponadto na Węgrzech i w Jugosławii znajduje grunt i zrozumienie idea morska, mimo, iż nieliczna kolonia polska nie ma warunków szerszego rozwinięcia podjętej akcji. Jedynie na terenie Niemiec działalność Kół Przyjaciół Morza Polskiego natrafia na specjalne trudności lokalne, ale mimo tych przeszkód i wśród tamtejszej Polonii praca na rzecz polskiego morza rozwija się i rozszerza.

Koła Przyjaciół Morza Polskiego na obczyźnie, to odpowiedniki Ligi Morskiej i Kolonialnej w Macierzy. Organizacja ta utrzymuje stały kontakt z Kołami. Rezultaty tej współpracy są coraz lepsze, a obchody zeszłorocznego „Święta Morza” we wszystkich ośrodkach Polonii zagranicznej wykazały niezbicie, że polska myśl mocarstwowa w szeregach naszego 8-milionowego wychodźstwa ugruntowała się już należycie. Zahartowane w nieustannej walce o byt, wychodźstwo polskie umie manifestować swoją niezłomną wolę i swe najgłębsze uczucia przy każdym apelu! To też tak jak i w roku ubiegłym wszystkie ośrodki polskie zagranicą przygotowują się sumiennie do zorganizowania i w roku bieżącym „Święta Morza”, które w ten sposób staje się dorocznym obrachunkiem jego osiągnięć oraz wezwaniem do dalszych wysiłków na odcinku morskim.



Otwarcie sezonu w Ofie, Jacht Klubie w obecności Pana Prezydenta Rzplitej

LETNIE OBOZY LMK

Zapowiedziane w poprzednim numerze „Morza” obozy nadmorskie, których przeprowadzeniem w roku bieżącym zajął się bezpośrednio Zarząd Główny LMK, będą składać się z 3-ch kompleksów: powszechnego obozu propagandowego na 1000 miejsc, obozu instruktorskiego — na 100 miejsc, obozu propagandowego młodzieży szkolnej — na 300 miejsc, rozmieszczonych w Helu i Jastarni.

Obozy te oparte będą na 8 i 18-osobowych drewnianych domkach campingowych, oraz na 2, 4, 6, 10 i 20-osobowych namiotach z uwzględnieniem jadalni, świetlic, oraz niezbędnych urządzeń gospodarczych. Choć pozbawione komfortu, obozy LMK zapewniają uczestnikom minimum koniecznych wygod, zdrowe i obfite wyżywienie, oraz pożyteczne i przyjemne spędzenie czasu nad morzem za najniższą opłatą, daleką od cen najskromniejszych nawet pensjonatów.

Na obóz może zapisać się wyłącznie członek LMK, nie obarczony żadną zakaźną czy przykrą dla otoczenia chorobą. Z chwilą przyjęcia na obóz, każdy uczestnik otrzymuje od kierownictwa obozów 80% zniżkę kolejową w obie strony.

Powszechny obóz propagandowy będzie zorganizowany w Jastarni od dnia 3 czerwca do 15 września, a więc w ciągu 15 tygodni, lecz ze względu na jego charakter czas pobytu uczestników w nim został ograniczony do 1 lub 2-tygodni i tylko w wypadku wolnych miejsc może być przedłużony — zresztą bez żadnych zobowiązań ze strony kierownictwa obozów. Tydzień pobytu w obozie w każdym wypadku liczyć należy od niedzieli rano do soboty wieczorem, lub do następnej niedzieli rano. Koszt pobytu tygodniowego wynosi 22 zł. 50 gr., dwutygodniowego — 45 zł.; kwoty te nie obejmują tylko kosztów projektowanych wycieczek po wybrzeżu i morzu.

Obóz powszechny przeznaczony jest dla szerokich mas członków LMK, którzy mogą zgłaszać się całymi rodzinami, czy w grupach zbiorowych możliwie jak najwcześniej, podając przy równoczesnej opłacie

zadatku 10 zł. (od osoby): nazwisko i imię, dokładny adres, Oddział (Kół) macierzysty LMK, oraz czasokres pobytu w obozie (daty: przyjazdu do obozu i odjazdu). Z chwilą otrzymania zawiadomienia o przyjęciu na obóz na dany okres, kandydat opłaca za pobyt pozostałą kwotę, po otrzymaniu której Zarząd Główny wysyła mu dopiero upoważnienie na zniżkę kolejową.

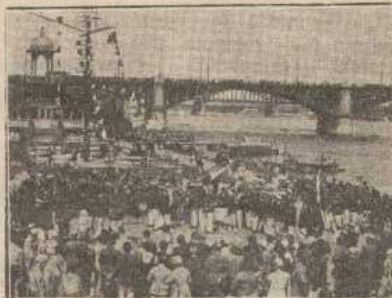
Wzór formy zgłoszeń na obóz został wysłany do wszystkich Oddziałów LMK, wobec czego zainteresowani kandydaci powinni niezwłocznie zwrócić się do władz swych placówek, celem uzyskania szczegółowych instrukcji w sprawie zapisów do obozu. Przytem każdy kandydat powinien być przygotowany zgóry na to, że przy zgłoszeniu się w Biuro Obozu obowiązany jest złożyć w depozycie 5 zł. tytułem kaucji na ewent. pokrycie kosztów poczynionych uszkodzeń w obozie, oraz sumę, odpowiadającą cenie powrotnego biletu kolejowego do miejsca zamieszkania.

Obóz instruktorski przeznaczony jest dla kandydatów, których zgłoszą Oddziały za pośrednictwem Okręgów spośród czynnych już działaczy. Będzie on stanowił odrębną grupę ze specjalnym programem zajęć, przewidującym m. in. kurs żeglarski i systematyczny kurs organizacyjny LMK. Urządzony również w Jastarni, obóz instruktorski obejmuje 3 kolejne 4-tygodniowe kursy: I od 3 do 30 czerwca, II od 3 do 30 lipca i III od 2 do 29 sierpnia w każdym po 100 uczestników, którzy będą podani końcowym repetycjom i otrzymają świadectwo z ukończenia kursu. Koszt 4-tygodniowego pobytu 80 zł., do których należy doliczyć około 20 zł. na projektowane wycieczki. Pozostałe warunki przyjęcia takie same, jak do obozu propagandowego.

Obóz propagandowy młodzieży szkolnej z Kół LMK obejmuje zarówno chłopców, jak i dziewczęta powyżej 10 lat i będzie prowadzony pod kierownictwem wytrawnych wychowawców w 2-ch grupach po 300 osób: 1-szy od 20.VI. do 17.VII. i 2-gi od 19.VII. do 15.VIII. Koszt 4-tygodniowego pobytu wyniesie 50 zł.

Kandydatów na ten obóz zgłaszają Kierownictwa i Dyrekcje szkół najpóźniej do dnia 5 czerwca z jednoczesnym wpłaceniem na konto PKO Nr. 367 zadatku w wys. 10 zł. od osoby; resztę należności t. j. 40 zł. należy wpłacić najpóźniej na 7 dni przed wyjazdem do obozu, bo dopiero wówczas Kierownictwo Obozu przesyła do szkoły upoważnienie na 80% zniżkę kolejową.

Równocześnie z wpłaceniem zadatku, rodzice lub prawni opiekunowie młodzieży wysyłają do Zarządu



Warszawskie Tow. Wiośl. uroczyście rozpoczyna pracę na wodzie

Głównego LMK za pośrednictwem szkoły wypełnioną deklarację, której wzór można otrzymać w każdym Oddziale LMK.

Dalsze szczegóły, odnoszące się do obozów, można uzyskać w każdym Oddziale LMK, dokąd winni się zwracać kandydaci na obóz. Szczególnie ważne jest to, aby każdy zgłaszający się wyraźnie zaznaczył nazwę obozu, na który chce być przyjęty, oraz czasokres pobytu.

Niewielkie rozmiary obozów niewątpliwie nie pozwolą uwzględnić wszystkich zgłoszeń, a Zarząd Główny LMK — przynajmniej w sezonie bieżącym — nie posiada środków na dalsze rozszerzenie obozów; o ile jednakże Okręgi, Oddziały czy poszczególne członkowie LMK będą mogli wystawić na terenie obozów własne domki campingowe, czy namioty, wówczas zapewnią sobie stałe miejsce i dowolne dysponowanie czasem pobytu w obozie.

Zarząd Główny gotów jest w takich wypadkach zakupić na zamówienie domki campingowe czy namioty, lecz po uprzednim wpłaceniu przez zamawiającego całkowitej należności.

Ceny domków campingowych (drewnianych) wynoszą: 18-osobowy z piętrowymi łózkami i z wewnętrznym urządzeniem 720 — 750 zł., zaś 8-osobowy 330 — 350 zł. Ceny namiotów: 10-osobowy 410 — 334 zł., 6-osobowy 325 — 280 zł., 4-osobowy 270 — 225 zł. i 2-osobowy 90 — 75 i 70 zł.

Poza wymienionymi obozami nadmorskimi, Zarząd Główny organizuje ponadto żeglarski obóz młodzieży nad jeziorem Narocz dla młodzieży powyżej 12 lat. W obozie tym, posiadającym charakter wyszkoleniowo-instruktorski, odbędą się 2 czterotygodniowe turnusy dla chłopców i dziewcząt: 1-szy od 20.VI. do 17.VII. i 2-gi od 19.VII. do 15.VIII. — po 150 osób każdy. Uczestnicy tego obozu będą również korzystać z 80% zniżki kolejowej; opłata za 4-tyg. pobyt wyniesie 45 zł. Sposób zgłaszania kandydatów i warunki przyjęcia takie same, jak w obozie nadmorskim młodzieży.



Podniesienie bandery w warszawskim klubie „Syrena”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MS

ZE WSPOMNIENI KUPCA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Mieszkając przed wojną na wychodźstwie staczałem jako dziennikarz i kupiec beznadziejne walki o uznanie naszego istnienia. Dla obcych byliśmy „poddanymi” państw zaborczych. Budziliśmy u jednostek zainteresowanie dla spraw polskich, czasem nawet sympatie, ale ogół, szerokie masy, nie dostrzegały nas. Zastanawiając się niejednokrotnie nad tym zagadnieniem, doszedłem do wniosku, że najlepszą drogą trafienia do świadomości obcych byłby interes, a więc kupiec polski i polski towar.

Dzisiaj wiele się zmieniło. Sztandary polskiego państwa powiewają na domach konsulatów i poselstw Rzeczypospolitej w obcych krajach; zjawiają się w zamorskich portach pierwsze, z banderą polską okręty, ale w dalszym ciągu, najlepszym środkiem polskiej propagandy wśród szerokich mas cudzoziemców były i są dobre i tanie towary polskie — solidny polski kupiec.

Wtedy towar polski nie posiadał stempla polskiego pochodzenia, listy frachtowe, świadectwa konsularne nie mówiły nic o Polsce.

Na początku trzeba było dać w ręce publiczności coś takiego, co by ją przyzwyczaiło do faktu istnienia polskiego przemysłu, co by samą powszechnością użycia wbiło się trwale w świadomość i pamięć. Postanowiłem, że będzie to — polski ołówek i wziąłem przedstawicielstwo ołówek Majewskiego na Brazylię.

Kraj ten był wówczas domeną ołówek J. Fabera, który nawet uchodził — za wynalazcę ołówka. Wszystkie inne, nie wytwarzając Hardtmutha, uchodziły za fałszyfikaty. Mielśmy więc nielada przeciwnika.

Pracę zacząłem od stanów, gdzie były największe skupienia polskie. Klientelę detaliczną załatwialiśmy w ten sposób, że na kategorię odmowę brania ołówka polskiego — dawaliśmy go darmo, co często miało ten skutek, że klient przyzwyczajał się do naszych ołówek, nawet często stawał się ich propagatorem, przekonawszy się, że są istotnie lepsze i ekonomiczniejsze. Pomagała nam ta okoliczność, że Faber fabrykował dla eksportu ołówki cieńsze o milimetr i krótsze o 5 milimetrów od typu rozpowszechnionego w Europie, co zmniejszało ich wagę o przeszło 10%, i miało znaczenie przy opłacie cła, dość wysokiego w Brazylii. Wyzykiwali to importerzy, dyskontując tę różnicę na swą korzyść. Ołówki jednak stawały się przez to bardziej wiotkie i masa grafitowa bardziej łamliwa, to też nasze o grubości normalnej zyskiwały w porównaniu z niemieckimi już na pierwszy rzut oka.

Niestety klientela polska składająca się przeważnie z kolonistów, niewiele zużywała ołówek. Kupcy wolali brać towar niemiecki, jako bardziej znany; wreszcie szkodziły nam zwyczaje miejscowego handlu. Większość detalicznych kupców obsługiwana była przez importerów, handlujących wszelkimi towarami. Przedstawiciele ich objężdżali klientów, których znali dokładnie i której udzielali bardzo łatwo kredytu. Wszak taki zjawiał się u detalisty, wprawnym okiem oceniał zawartość jego sklepu, braki towarów i sam robił listę zamówienia, narzucając poniekąd jego rodzaj i ilość, co kupiec przyjmował nie bez szemrania, ale ze względu na zależność finansową prawie zawsze — bezapelacyjnie. Po wpisaniu na listę zamówień tyłu a tyłu beli towarów lokciowych, chustek, kapeluszy i t. p., następowała kolej na kilka ryz papieru, koperty, ołówki etc.

Sprzedawszy towary lokciowe z dużym zyskiem, którego kupiec detaliczny, nieraz zupełnie niefachowy, nie umiał skontrolować, wojażer liczył mu tanio drobniarzi, dla wywołania wrażenia, że jest tańszy od innych. Utrudniało to nam dotarcie do szerokiej klienteli, zmuszając do atakowania samych importerów, z którymi sprawa była niełatwa ze względu na dawne przyzwyczajenia i stosunki. Prócz domów uniwersalnych, istnieli oczywiście i specjaliści branży papierniczo-kancelaryjnej. Domy te istniały głównie w Rio de Janeiro i San Paulo. Z reguły domy te były wyposażone w duże zakłady graficzne, wytwórnie kopert, ksiąg handlowych i t. p., posiadały częstokroć wielo-miljonowe kapitały, stanowiły potężny aparat handlowy. Należało wprowadzić nasze ołówki do ich kolekcji próbek, ponieważ zasięg ich operacji obejmował całą Brazylię.

Największą i najsolidniejszą firmą w tej branży był tam dom niemiecki braci W. w San Paulo. Posiadał on olbrzymi gmach, wychodzący na dwie ulice, około 400 pracowników, 10 wojażerów, własny dom zakupów w Hamburgu, poważny kapitał, nieograniczony kredyt. Właścicielami byli Prusacy, większość pracowników i personelu — Niemcy. Nie mogłem liczyć na sympatię, szczególnie w tym wypadku. Uparłem się jednak. Półtora roku bezskutecznie atakowałem Szwabów. Szczególnie przeszkadzał mi główny zarządzający Braun, ruchliwy i energiczny, fachowiec, jakich mało. Przy wszelkich sprzedażach lub zakupach głos jego decydował. Z gabinetu Dyrektora co chwila rozlegało się: „Braun!”. Jeśli go nie było w pobliżu okrzyk podchwytywali in-

ni pracownicy, aż doszedł gdzieś na jakimś piętrze do Brauna, który biegł natychmiast do szefa. Braun był konserwatystą i wyznawał zasadę niepoprawiania tego, co idzie dobrze. Nic nie zmuszało go do wprowadzania nowych ołówek. Kwestjonował nawet samo istnienie fabryki. Według niego, była to tylko firma polska na ołówkach tegoż Fabera. Odwiedziłem ich już blisko dziesięć razy, ale bezskutecznie. Za każdym razem obdarzałem obu szefów kopcjami ołówek „Polonia”, które sobie niezmiennie chwaliłi. Gdy się zjawiałem, Braun bez ceremonii wyciągał mi jeden z górnej kieszeni marynarki, gdzie miałem ich zawsze kilka dla reklamy.

— W porę Pan się zjawił, właśnie kończy mi się ostatni, pyszny ołówek. Dziwię się, że nie ma go w kolekcji Fabera. Muszę do nich napisać, żeby nam parę grosów do użytku biurowego przysłali.

— Akurat przysłał! — odpowiadałem. — Gdzie taki fuszer zdolny jest taki ołówek sfabrykować! Ale mógłbym go zaprotegować w Pruszkowie; jeśli jest piśmienny, możeby go wzięli na praktykę.

— Kogo? Fabera?

— A kogóżby?

Braun się wściekał, ale był za dobrym kupcem, aby się obrażać i rozstawaliśmy się przyjacielsko.

Najgorzej było, że ani dyrektor, ani Braun nie chcieli nawet obejrzeć naszej kolekcji, jakby się jej bali.

Któregoś dnia, badając czy nie po raz dziesiąty, znalazłem się znów w gabinecie p. W. Przed głównym wejściem do kantoru zostawiłem, jak zwykle, sporą walizkę z kolekcją naszych ołówek pod opieką chłopca z hotelu. Drzwi bowiem były strzeżone przez wspaniałego portjera w granatowej liberji, obwieszzonego medalami i krzyżami, jakby żywcem przeniesionego gdzieś z posterunku na rogu Unten den Linden i Friedrich Strasse, który żadnych przedmiotów ani wypuszczał, ani wpuszczał bez odpowiedniej przepustki.

Przechodząc przez szeroki korytarz zajrzałem do jednej z sal. Pstrzyło się coś na stołach. Była to kolekcja Fabera, wyglądem przypominająca naszą, na kilkudziesięciu kartonach; obciążonych jedwabiem z dużą złoconą firmą u góry. Zauważyłem jakiegoś pana, który pośpiesznie przepisywał coś do podręcznego notpłatu, zapewne obśtalunek. Trafiłem więc gorzej niż zwykle.

Przyjęto mnie, jak zawsze, uprzejmie.

— Robimy jaki obśtalunek?

— Od pana zależy.

— Jesteśmy zawsze gotowi, zawołać panu Brauna?

— Ale gdzie mam rozłożyć swoją kolekcję?

— Ha, ha, pan znowu swoje. Niech pan zajrzy naprzeciwko.

— Widziałem.

— I po tem ma pan jeszcze odwagę swoje ołówki proponować. Faber przystał nową kolekcję, towar — jak złoto. Zresztą wziąłem porządną partję, będę miał na pół roku.

— Wyobrażam sobie, jak pana nabrali.

— Mówiłem już panu, że Johann to mój kolega szkolny, potem służyliśmy w tym samym pułku.

— Winszuję koleżeństwa, lepiej się nie przyznawać. Twierdzą, że i dzisiaj wystrychnął pana na dudka.

Niemiec się zaszepił

— Tego mi pan nie dowiedzie.

— Dowiodę.

— Słucham pana.

— Dobrze. Ma pan gdzie pod ręką jaki Nr. 1205? Był to ołówek, który odchodził w Brazylii masami.

Wyciągnął z szuflady egzemplarz.

— Dostanę. Wyjąłem z kieszeni egzemplarz odpowiedni Majewskiego.

— Podobny? Co?

— Przypuśćmy, że podobny.

— Niezupełnie. Mój jest uczciwiej miary, a tamten obliczony na naiwnych. Niech pan złoży je razem, który jest grubszy?

Obmacał oba, położył obok na stole, spojrział pod światło.

— Prawda, pański grubszy. Ale co z tego?

— Postaw je pan na stole obok siebie, czy widzi pan?

— Pański jest dłuższy. Co u diabła, czyżbym się mylił?

— Teraz spojrzij pan na drzewo. Nasze jest ciemne, prawdziwy jalewiec, tamten robiony z bielu. No, a proszę teraz spojrzeć, czy pański nie jest krzywy.

Rozmawiając, temperowałem pośpiesznie nasz i faberowski. Podałem mu je.

— Niech pan rzuci na ziemię, ale szorstcem.

— Złamię się, niema co próbować.

— Niech pan rzuca, za swój odpowiedziałem.

Niemiec rzucił swój z wysokości może metra. Gdy chciał rzucać nasz, zaproponowałem, żeby wstał i rzucił z wysokości. Podnieśliśmy oba ołówki. Mój był cały; zacząłem nim wypisywać na papierze esy floresy. Jego złamał się całkowicie. Niemiec stracił kontenans do reszty.

— Widzi pan więc, że co do towaru, to niema wątpliwości, że nasz jest wyższej klasy. Ale to nie wszystko. Jeśli pan niema specjalnego kontraktu, to płacił pan za ten ersatz 10 marek, a ja panu mogę sprzedać swoje po 10 franków. (Rezygnowałem z prowizji). Różnica 20%. Kosztowna trochę przyjaźń.

— Tu się pan myli, właśnie przed chwilą gadaliśmy o cenie, ich woja-

żer policzył te same 10 franków, pamiętam doskonale.

— 10 franków?

— Pomyliło się panu. Pierwszy raz słyszę, żeby berliński Niemiec kupował u bawarskiego fabrykanta na franki, coś nowego?

— Do diabła — zawołał. — Braun!

— Braun! Braun! Braun! rozległo się w biurach i na korytarzach.

W dwie minuty Braun już był przy nas.

— Popatrz no, co jest z temi ołówkami. Krótsze, cieńsze, djabł wie co za drzewo, łamią się, pokręcone.

— Donnerwetter! Braun, musimy z tymi figlarzami zrobić porządek. Na jaką sumę zrobiliśmy obstatunek?

— Na przeszło 40 tysięcy marek

Niemiec wpadł w pasję.

— Po czemu wypadł Nr. 1205?

— Jak zawsze po 10 marek.

— 10 franków, mówił mi szef, — wtrąciłem.

— Nie, 10 marek, regulujemy przecież w Hamburgu, po licha liczylibyśmy na franki.

— A żeby to wszyscy djabli! O-różnili nas jak błaznów.

— I to różną nie od dzisiaj — dodałem.

— No, dosyć już tego. Jedenasta, pora na śniadanie. Musimy tem się zająć i to energicznie.

— Casimiro — zwrócił się do mnie, — jedziemy na śniadanie.

Zaczął mnie ciągnąć za ramię do drzwi i do automobilu.

Oparłem się jednak. Już siedząc w pięknej limuzynie, jeszcze się wychylał i gwałtownie perswadował, że- bym z nim jechał. Ale zostałem.

— Będę na pana czekał — zawołałem na odjeździe.

Po chwili zostałem sam z portjerem, o dwa kroki na walizce z memi próbkami siedział chłopak.

Zdecydowałem się na ostatnie posunięcie.

— Bierz pan walizkę, — rzekłem do portjera — nim szef powróci, muszę kolekcję przygotować.

Chciałem już pytać o wolny lokal, gdy, rzuciwszy okiem do pokoju, gdzie produkował się niedawno reprezentant Fabera, ujrzałem, że kończy właśnie pakować swoją kolekcję do kufra, który wreszcie zatrzasnął z hałasem.

Chwycił za kapelusz i ruszył pośpiesznie do drzwi frontowych.

W mgnieniu oka byłem już w jego pokoju, rozpakowałem walizkę i ułożyłem swoją kolekcję w ten sam sposób.

Postanowiłem doczekać się powrotu dyrektora.

Dochodziła pierwsza. Gmach zaczął zapelniać się personelem. Z udzieleniem godziny przed drzwi wejściowe zajechał automobil. Wyszedłem pośpiesznie na spotkanie szefa do hallu.

— Cóż to pan znowu u nas?

— Czekalem na pana.

— Ale z pana uparty człowiek, niech pana nie znam. Miałem zawsze Polaków za niewytrwałych, niech się pan nie gniewa. Poklepał mnie po plecach zwyczajem brazylijskim.

— No, chodź pan.

Prowadził mnie, obejmując ramieniem, przez korytarz. Przechodząc koło pokoju z próbkami zatrzymał się.

— Oglądał pan tę kolekcję? Dużo wody upłynie w Wiśle nim do takiej kolekcji dojdziecie. Obejrzymy?

Próbki moje świeciły wszystkimi kolorami tęczy. Efektu dodawały doskonale wykonane kartony.

Niemiec stanął pośrodku.

— No, czy nie pierwsza klasa.

Wziął pierwszy z brzegu karton z ołówkami kolorowymi, które u Majewskiego odznaczały się wyjątkowo pięknym wykonaniem. Z lubością przeciągnął palcami po kilku ołówkach, nie dostrzegając naszej firmy w nagłówku, tak był piewien, że ma do czynienia z kolekcją Fabera, którą przecie niedawno tu oglądał.

— Dobrze? — zagadnąłem.

— Nie dobre, ale prześliczne!

— Aż tak dalece? A może pan chce spojrzeć na firmę?

— Co to? Co to? Skąd się to wzięło? Gdzie Faber?...

— Braun! Braun! — ryknął wreszcie.

— Braun Braun! — rozległo się na korytarzach i schodach.

— Nie rób że pan awantur! To moja kolekcja. Faber swoją spakował, ot tam stoi. Ja sam tę rozłożyłem.

Złosił się jeszcze, ale kupiecka żytka przemogła. Brał jeden karton po drugim i przyglądał się im uważnie.

— Niemożliwe! Donnerwetter! Hm, nigdy nie myślałem. A może Braun ma rację, że to fabrykacja Fabera, tylko z firmą reprezentanta na Polskę.

— Nie gadaj pan głupstw, zresztą łatwo sprawdzić.

— No może; ale winszuję panu; czy Braun to widział?

— Nigdy nie chciał nawet obejrzyć.

— A to osioł, kupiec powinien wiedzieć wszystko.

Weszliśmy do gabinetu.

— Cóż będzie z zamówieniem?

— Pan znowu swoje. Dziś nie mogę, może kiedyś.

Bronił się już słabiej.

— Niechże pan zrobi zamówienie choć niewielkie. Zbije pan cenę Faberowi, inaczej będzie was dalej wodził za nos.

W tej chwili wpadł Braun.

— Pofatyguj się do pokoju z próbkami Fabera.

— Miał je już zabrać.

— Obejrzyj no je sobie jeszcze.

Braun wypadł. Po chwili wrócił z jednym kartonem.

— Jakaś mistyfikacja. Nie rozu-

miem, przecież znam tego człowieka oddawna.

— Ale towar? Towar? Co mówisz o towarze?

— Towar przecie znam, pierwszorzędny. Tylko nie rozumiem, skąd ta firma?

— Uderz się w głowę! Masz otówek w kieszeni, popatrz na firmę.

— Nie, to można zwarjować. Skąd się te próbki wzięły? Aha! Casimiro!

— Skąd się wzięły, to się wzięły. Czy dobrze?

— Niezle, jak na falsyfikaty.

— Bajesz! Jakie falsyfikaty! To trzeba przyznać, że towar jest pierwszorzędny. Moglibyśmy co wziąć tego?

— Chyba kopjowe i kolorowe, bo tamtych mamy poddostatkiem, zresztą mielibyśmy kram z dostawami.

— Zrobione! Pójdźcie panowie i zrobicie wybór.

Zaprotestowałem. Chodziło mi o wprowadzenie czarnych, najbardziej używanych, odpowiadających Nr. 1205. Przypomniałem swoją cenę we frankach i konieczność posiadania takiej faktury, aby zbić cenę faberowską. Zgodzili się po dłuższym uporze. Wreszcie stanęło na tem, że wezmą jedną skrzynię na próbę.

W niespełna trzy miesiące byłem znowu w San Paulo. Odwiedziłem i moich Niemców. Przyjęto mnie bardzo uprzejmie.

— Mam tu coś dla pana, odtoczyłem do oddzielnej szufladki — rzekł dyrektor podając dwie kopje i dwa listy.

Kopje były od firmy, jeden list od Johanna Fabera, drugi domu zakupów w Hamburgu.

Firma Sanpaulowska po mojej wi-

zycie, w formie uprzejmej, ale dość stanowczej zawiadomiła Fabera, że przedstawiciel Majewskiego złożył im wizytę, z rozmów z nim wynioskowali, że otrzymują towar drugiego gatunku, zamiast pierwszego, że płacą cenę markową za to, co można kupić za cenę franków, a że długoletnie stosunki pozwalały im mniemać, że ze strony poważnej firmy niemieckiej nie będą narażeni na straty, że są zmuszeni zakwestjonować ich lojalność i t. d., że wreszcie zrobili próbne zamówienie u Majewskiego na typ 1205, które wypadło taniej o 20%.

List Fabera głosił, że dziwi się, żeby taki stary i wypróbowany przyjaciel tak łatwo mógł się dać uwikłać w sieć wyraźnej polskiej intrygi, że reprezentant Majewskiego jest sobie zwyczajny figlarz, i t. d.

List biura zakupów w Hamburgu zawiadomił firmę, że obstalunek Majewskiego nadszedł, że został sprawdzony, że towar jest w porządku i pierwszorzędny, że wobec tego fakturę zapłacili, osiagając jeszcze 2% pro kassa.

W końcu była odpowiedź firmy na list Fabera. Załączają kopję listu biura zakupów, który stwierdza wykonanie obstalunku, wobec czego stają się nierzeczowe wszystkie ich insynuacje.

Odpowiedź konstatowała, że firma padła ofiarą zaufania do fabryki Fabera, która za towar niewątpliwie niższego gatunku pobrała wyższą cenę, przeto żądają natychmiastowej bonifikacji różnicy, w przeciwnym razie stawiają cały obstalunek do dyspozycji i zrywają stosunki.

— Ha, ha, tośmy im dali bobu: ciekaw jestem, jak się teraz wykręca. A wie pan, pański towar już leży na komorze. Nie spodziewaliśmy się takiej szybkości. Czegoś wydawało mi się zawsze, że Warszawa musi być na końcu świata, a to jak sprawdził Braun, macie 20 godzin niespełna do Hamburga.

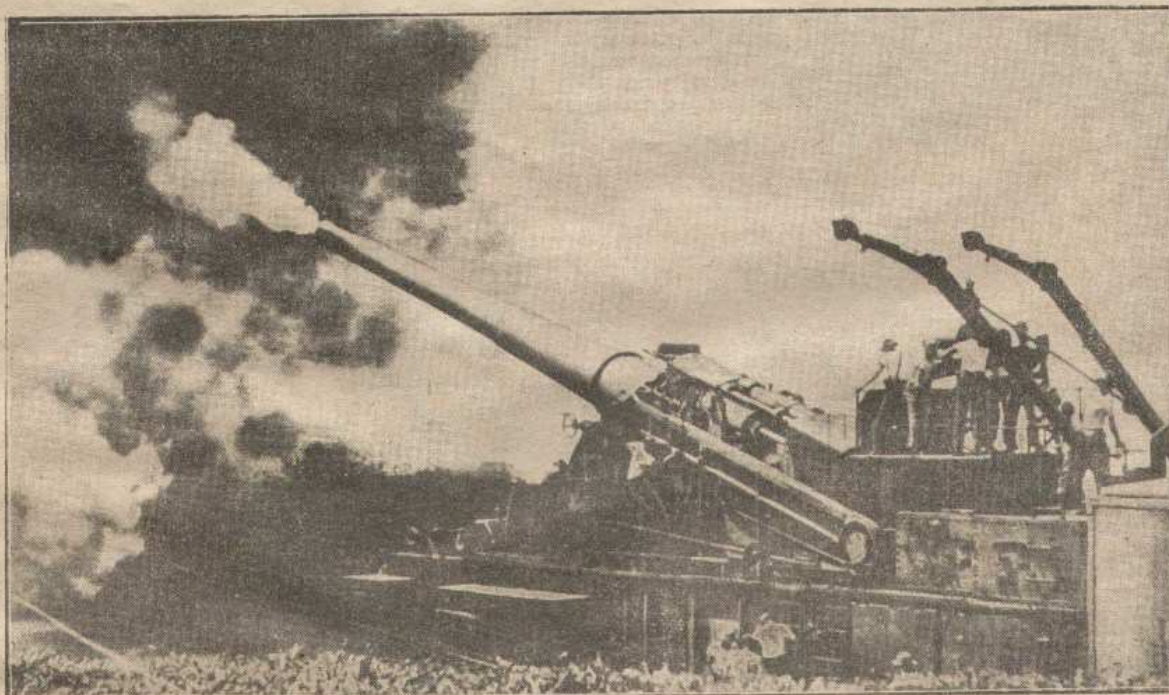
Jakoś w dwa miesiące byłem znowu w San Paulo i znowu odwiedziłem moich Niemców.

Odrzuć mi list. Był od Fabera. List ścisłał mnie i zapowiedział, że ma dla mnie obstalunek, ale żeby szedł do szefa, bo ten aż tańczy z uciechy.

— No, panie Casimiro, dzisiaj się pan nie wykręci od śniadania. Na zaostrzenie apetytu ma pan tu zakąseczke. Trzymam to dla pana na samym wierzchu.

Podał mi list. Był od Fabera. List prywatny. Skarżył się na rozmaite przykrości i zawody, którego go spotykają nawet ze strony starych przyjaciół i kolegów. Niebardzo zrecznie tłumaczył się nieporozumieniem ze strony biura fabryki, że, jak tylko spostrzeżono omyłkę, kazał natychmiast uwzględnić jego reklamacje, że wobec tego stawia do jego dyspozycji sumę czterech tysięcy marek — różnicę na numerze 1205, wreszcie, że ma nadzieję, iż małe to nieporozumienie nie zamąci ich dawnej, wypróbowanej przyjaźni i t. p.

— Ha, ha! On to nazywa małym nieporozumieniem, no a ja za te małe nieporozumienie przejadę się z żoną do Europy. Niezupełnie byłem zdecydowany w tym roku, ale wobec tych spadłych z nieba paru groszy, postanowiłem jechać. Polskim ołówkiem to zawdzięczam.



Manewry Floty amerykańskiej — obrona Kanału Panamskiego

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MS
MAGEMAR

SPRAWY KOLONIALNE

KOLONIZACJA W TRIPOLI

Kampania demograficzna rządu faszystowskiego nie osiągnęła wprawdzie tak wielkich rezultatów, jakie sobie obiecywano, tem niemniej, w chwili skurczenia się możliwości emigracji zamorskiej, Italia stoi przed trudnym zagadnieniem lokaty dla przyrostu ludności. Obie Ameryki zdecydowanie ograniczyły imigrację, a co zatem idzie, kraj o wielkiej prężności demograficznej musi sobie szukać innego rozwiązania problemu. Kolonie włoskie w tej sytuacji stały się jedynym możliwym terenem, na który można cokolwiek liczyć. W najtrudniejszych warunkach można żyć. Chodzi tylko o to, jaką miarą wysiłku?



Suchy step...

W emigracji zamorskiej imigracja prywatna przedewszystkiem ponosiła koszty faktyczne. Rolnik wyszukuje tereny na których małe inwestycje pozwalają istnieć jako tako przeciętniej rodzinie. Państwo pozbywa się kłopotu w chwili, gdy emigrant siada na okręt. Jest to najlepszy interes dla państwa.

Kolonizacja wewnętrzna obciąża natomiast przedewszystkiem państwo, które w większości wypadków ponosi ciężar inwestycji. Zwłaszcza gdy się ma do rozporządzenia tereny suche, nieurodzajne, pozbawione wody.

Interes gospodarczy Italii wymagałby napozór specjalnego zainteresowania koloniami pobrażnej Abisynji, które z natury rzeczy nadają się przedewszystkiem do kolonizacji. Interesy polityki na wielką skalę widokiem na przyszłość kazały rządowi faszystowskiemu zająć się przedewszystkiem bliższą kolonią, która dla swej sytuacji geograficznej tworzy placę d'armes przyszłej ekspansji włoskiej na czarnym kontynencie. Tripolitania i Libja są bramą wypadową skąd w przyszłości należy oczekiwać niespodzianek. Niewątpliwie z tych a nie innych przyczyn załoga Cyrenajki stała się przedmiotem specjalnej troski II Duce.

★

Wielka skalista płaszczyna, która ciągnie się od Egiptu do masywów Hoggaru, pomimo największych wysiłków nie może być brana pod uwagę przy kolonizacji. Stoi temu na przeszkodzie brak wody i środków komunikacyjnych. Nawet na wybrzeżu w odcinku Sirte — Misurata, który leży nad brzegiem morza, życie ludzkie ledwie wegetuje.

Skala, która ciągnie od południa przytka w tem miejscu do morza. Na powierzchni pokład drobnego pyłu, raz na rok, gdy spadną deszcze, zamienia się w masę płynnego błota. Woda trzymając się powierzchni spływa natychmiast do morza; poczem następuje okres posuchy, który niszczy każdy zaczątek wegetacji roślinnej.

Suchy step, który ciągnie się kilkaset kilometrów na tym odcinku, przedstawia jakby jakiś wielki polygon starannie walcem cylindrycznym wygładzony. Rośnie tu tylko karłowata trawka wielbłądzia, najeżona kolcami. Poza tem nic więcej.

Życie zaczyna się tam, gdzie skala ustępuje przed dunami. Suchy lotny piasek pozornie tworzy pustyń. W rzeczywistości jest to jedyne miejsce, gdzie możemy znaleźć wodę.

Na duniach spostrzegamy pierwsze palmy i pierwsze osiedla ludzkie. Lotny piasek częstokroć zmieszany z gliną daje względnie urodzajną glebę. Przy odpowiednim nawodnieniu może tu powstać rolnictwo, które wymaga jednak wielkich inwestycji i wielkiej pracy człowieka.

Prawo o kolonizacji z roku 1928 przeznaczyło na inwestycje agrarne trzydzieści sześć milionów lir, z których siedem i pół miliona w ciągu półtora roku na osadzenie 134 rodzin kolonistów na 7692 ha.

Cyfrы te nie są straszne. Biorąc z tej statystyki przeciętny koszt mel-

joracji 1000 lir na ha, należałoby przypuszczać, iż Italia może sobie pozwolić na luksus kolonizacji saharijskiej.

Były to prawdopodobnie najlepsze odcinki położone niedaleko miast przy osiedlach arabskich, w gajach palmowych. Jadąc wzdłuż szosy przybrzeżnej możemy spotkać te pierwsze wzorowe osiedla, które stosunkowo tanim kosztem się inwestowały. Dalsza statystyka przedstawia się jednak bardziej pesymistycznie.

Statystyka oficjalna z grudnia 1932 podaje dokładne cyfry kosztów meljoracji.

Łączne kredyty trzech funduszy kolonizacyjnych 64,5 miliona.

Liczba kolonistów 5600 na 1125 rodzin.

Hektarów 47.000.

Przyjmując łączną sumę kosztów kolonizacji na przeszło 200 milionów statystyka urzędowa podaje ceny kosztów meljoracji ha.

Małe gospodarstwa 1—75 ha. lir 2925,00.

Średnie gospodarstwa 76—400 ha. lir 1715,00.

Wielkie powyżej 400 ha. lir 985,00.

Biorąc następnie pod uwagę, iż kolonista winien wykazać się kapitałem wynoszącym 25% preliminowanej inwestycji (kredytu) powiększamy proporcjonalnie koszty zagospodarowania.

Porównując te cyfry z innemi kolonjami Afryki, które kalkulują się połowę a nawet często jeszcze taniej, widać, iż cały wysiłek rządu włoskiego jest przedewszystkiem aktem politycznym, który jest związany z wielkimi kosztami, a w praktyce nie przyniesie większego zysku. Najlepiej kalkulują się wielkie koncesje, czyli to, co leży najmniej w interesach rządu, który radby widzieć w kolonii ujście dla kontyngentu ludzkiego, a w praktyce finansuje



Ruiny starej forteczki

Znaleziono na: www.magemar.com.pl





Meczet

tylko kapitał, gdyż drobna własność zużytkowała zaledwie 8% przyznanych kredytów, średnio około 20%, resztę zaś pochłonęły koncesje powyżej 400 ha.

W tych warunkach akcja kolonizacyjna w Tripolitanii nie nabierze żadnego znaczenia w kampanii demograficznej Italii. W programie ustawy z 1928 roku postawiono sobie za cel „zrobić z emigranta kolonistą”.

Czy i jak się to udało, niech mówi o tem statystyka.

Droga, która wije się wzdłuż wybrzeża, skręca koło Bir Ghedagia na południe, tam gdzie codziennie idą wielkie transporty wojskowe. Od Bir Ghedagia poprzez kulturalną oazę Hon, aż do ostatnich forpocztów cywilizacji, która kończy się na granicy kraju Tauregów, wszędzie smutna, nieubłagana płaszczyzna ubitego piasku, na którym gęsto rozsiadane leżą bloki skalne. Na horyzoncie ciemnieją czarne kontury płaskich gór stołowych, gdzie niegdzie żółta plamka każe przypuszczać, iż zawędrowały tu lotne piaszki.

Na szczytach skalnych wzgórz leżą opuszczone stare forteczki, pamiętki niedawnej wojny. Gęsto rozrzucone druty kolczaste broniły niegdyś drobnych garnizonów rzucenych własnemu losowi na pustyni.

Dzisiaj co kilkaset kilometrów pobudowano kwadratowe zamczyska z basztami narożnymi, na których postawiane kulomioty pilnują niepokojnych obywateli. Osiedla wojskowe spełniają prócz tego także misję kulturalną. Jest to narazie jedyna możliwa forma kolonizacji w tym odludziu. Przygotowuje ona podłoże pod przyszły dobrobyt mieszkańców pustyni. Pomijając cały szereg inwestycji natury wojskowej, każdy zdolny administrator ma możność wykazania w całej pełni swego talentu organizacyjnego. Nie chce przez to twierdzić, iż każdy dowódca garnizonu stoi na wysokości zadania. Wielu z nich ogranicza swą działalność do spraw ściśle służbo-

wych. W większości wypadków na dowódcy garnizonu ciąży obowiązek kolonizatora.

Wiatr pustyni niesie chmury piasku, który zasypuje osiedla saharijskie. Walka z diunami jest bodajże głównym zadaniem administracji. Słona woda, którą można znaleźć na głębokości sześciu metrów wystarcza dla rolnictwa, które systemem opasywania roślinnością osiedli ludzkich, ratuje miasta saharijskie od zagłady. Kopać studnie, lać co wieczór wodę na obwałowane polećka, to jedyna właściwa praca, ale jakżeż uciążliwa. Jest to praca do której zdolni są jedynie tubylcy, wskutek czego narazie biali nie mogą instalować się w tych okolicach.

Kolonizacja włoska obrała sobie pas przybrzeżny za teren. Wojsko i milicja faszystowska spełniają pierwsze zadania. Przeciętne miasteczko w tych okolicach jest zwykłym garnizonem, do którego przylecia się ludność cywilna w poszukiwaniu zarobku. Wojsko buduje drogi i gmachy urzędowe. Kupiec, restaurator, gołibroda, urzędnicy cywilni tworzą resztę ludności. Panem życia i śmierci jest „commando del presidio”. Tak wygląda hierarchia ludzka w tych okolicach.

Z pracy ludzkiej powstały nieliczne osiedla kolonistów, które ciągną się wzdłuż wybrzeża Tripoli — Cyrenaika. Kolonizacja nie posunęła się narazie głębiej. Sto kilometrów od wybrzeża. Kwadratowe regularne działki na pustkowiu. Białe kubiście domki, drzewka mandarynek, tu i ówdzie oliwki. W cieniu palm w glinianych brytwankach anemiczne pomidory i inne jarzyny europejskie, jedyne zboże — jęczmień. W niektórych okolicach spotykamy winnice, które gatunkiem nie ustępują europejskim, plony jednak nie są imponujące. Duże wysiłki — małe rezultaty.

Jedyną bogactwo, to tytoń, który uprawia stokilkadziesiąt rodzin sprowadzonych z Abruzzów.

Z wysiłku gospodarczego Italii korzysta narazie przedewszystkiem ludność tubylcza, która znalazła dobry rynek zbytu dla swej produkcji rolnej. Ludność ta posiada z natury rzeczy najurodzajniejsze tereny, skupione przy wielkich ośrodkach miejskich, które gwarantują zbytni. Polityka rządu idzie po linii indyferentyzmu. Jest rzeczą zrozumiałą, że Arab nigdy nie stanie się Włochem.

Patriotyzmu od nich się nie żąda. Jedynym atutem, jakim rozporządza, jest lokalny dobrobyt. Te złudzenia i sugestie, którym ulega rząd francuski, tworząc nowych Francuzów, na terenie Tripoli nie mogą mieć miejsca. Pozostaje zwykła normalna praca gospodarcza, którą trzeba zainteresować tubylca.

Są to dwa światy dla siebie niepojęte. Wspomnienia niedawnej wojny są zbyt świeże, by narazie można było myśleć o porozumieniu. Trudno jest nawet ustalić fakt do jakiego stopnia opanowano południowe terytoria pustyni Libijskiej. Ostatni akt wojenny, bitwa pod Kufra zakończył opór czynny Arabów, poczem teoretycznie Italia weszła we władanie pustynią Libijską. W bitwie pod Kufra uczestniczyło ośmiuset Włochów przeciw trzystu Arabom. Po zwycięstwie zebrano zaledwie 80 sztuk broni palnej, a i to w przeważnej liczbie same skalkówki, zaledwie kilka Winchesterów, które skradziono białym w Egipcie. Krótkie dwu godzinne starcie, wielkie zwycięstwo.

Z takich epizodów składa się wojna kolonialna.

Reszta to szarpanie drobnych oddziałów, torturowanie jeńców. W Tripoli za miastem oglądamy źródło ocembrowane, „il pozzo sacro”, do którego wrzucano żmijom włoskich żołnierzy, wycinano im pasy krwawe na skórze.

Smutna jest historia tej wojny. Bezcelowa walka sejszoryków z kulomiotami, podtrzymywana jakąś rezygnacją życia. Finał jak zwykle dla zwyciężonych ten sam. Salwa, kilka trupów na piasku. Sprawiedliwości stało się zadość.

Dzisiaj należy czekać aż czas rzuci mglę na wspomnienia. Może w następnej generacji dobrobyt zatrze ślady nienawiści.



Droga transportów wojskowych

EKSPANSJA KOLONIALNA U OBCYCH

Debata budżetowa we francuskiej Izbie Deputowanych przeprowadzona przy okazji uchwalania budżetu kolonialnego na rok 1934-5 wykazała następującą sytuację w koloniach mandatowych.

W Kamerunie wobec kryzysu gospodarczego, jaki dotknął kolonię, cała uwaga administracji w ciągu roku 1933 była skierowana na sprawy dotyczące wymiaru sprawiedliwości oraz na podniesienie higieny i wzmocnienie opieki społecznej i oświatowej nad tubylcami. Rozpoczęto dokładne badanie zwyczajów panujących wśród ludności tubylczej, co ma w rezultacie doprowadzić do skodyfikowania ustawodawstwa w myśl tendencji najbardziej odpowiadających psychice autochtonów. Wobec niedoborów finansowych liczba urzędników-europejczyków została zmniejszona o 52 osoby, liczba zaś urzędników-tubylców o 80 osób. Razem administracja kolonii liczy 619 europejczyków i 1680 tubylców. Siły policyjne wynoszą 1555 ludzi. Tempo robót inwestycyjnych w roku ubiegłym było znacznie zahamowane, przyczem spadła również stopa zarobków o 33% (2 do 6 franków za robek dzienny). Liczba szkół państwowych wynosi 83, wówczas kiedy w roku 1933 było szkół 97. W szkołach kształciło się w okresie sprawozdawczym 7070 dzieci. Poza tym było 70 szkół utrzymywanych przez misję z 8120 uczniami. Lekarzy 38, 22 felerów i 510 sanitariuszy. Jednak wydatki na higienę zmniejszyły się z 16 milionów na 14,5 milionów. Koncesji przemysłowo-eksploatacyjnych istnieje 645 przyczem w roku 1933 udzielono ich zaledwie 8, wówczas kiedy w roku poprzednim udzielono 31. Koncesji plantacyjno-rolnych istnieje 354, przyczem w ostatnim roku udzielono ich 26, co stanowi sumę o połowę mniejszą, aniżeli w roku poprzednim. Średnia cena za hektar — 60 franków. Liczba zezwoleń na eksploatację ziemi i lasów państwowych wynosi 500.

Wysokość budżetu w dochodach wyniosła 56.159.956 franków, w rozchodach zaś 53.458.874 franków. Jak widzimy jest tutaj z górą 2,5 milionów nadwyżki pomimo kryzysu. Budżet kolei wyniósł 17.650.000 franków.

Eksport — 99.690 tonn o wartości 83.115.000 fr., import zaś — 31.223 o wartości 72.598.000 fr. Bilans handlu jest zawsze dodatni pomimo że eksport i import spadły w stosunku do lat poprzednich o około 40%. Głównymi produktami wywozu były orzechy palmowe 30.568 tonn, oliwa 6.245 t., kakao 11.155 t.

Pomiędzy gospodarką Kamerunu i Togo zachodzi zasadnicza różnica. Kamerun jest kolonią o przewadze

gospodarki eksploatacyjno-surowcowej, przyczem surowce tej kolonii znajdują zbyt na wszystkich rynkach świata. Togo natomiast jest kolonią o charakterze wybitnie plantacyjno-rolniczym. To też kryzys dotknął w głównej mierze Togo. Produkcja większych gospodarstw rolnych na obszarze kolonii spadła do minimum, ograniczając się jedynie do produkowania płodów, niezbędnych dla wyżywienia własnej rodziny.

W szkołach uczy się 5900 dzieci. Z chorób największą plagą są: śpiączka i trąd. Liczba trędowatych wynosi obecnie około 7000 osób. Eksport — 24,5 tys. t. o wartości 29,5 milj. fr. Import — 31,5 tys. t. o wartości 65,5 milj. fr. Bilans ujemny. Główne produkty importu: mąka, cukier, cement, nafta, żelazo, sól i manufaktura. Główne produkty eksportu: orzechy palmowe, kakao, oliwa, bawełna i kopra. Obroty handlowe spadły w stosunku do roku poprzedniego o 20%.

Zarządy obojdwóch kolonii, idąc po linii zwalczania kryzysu wydatnie zniżyły taksy eksportowe. Na kakao ze 100 fr. na 50 fr. Na kauczuk z 80 fr. na 30 fr. Taryfy kolejowe obniżono o 30%. Także eksportową na wywóz drzewa skasowano zupełnie.

W ostatnim czasie publiczna opinia brazylijska wyrażana w przemówieniach deputowanych, w parlamencie federalnym jak również i na łamach prasy interesuje się żywo sprawami imigracji do tego kraju. Robione są przypuszczenia, że obradujące Zgromadzenie Konstytucyjne będzie zawierało normę emigracyjną zakazującą osiedlania się cudzoziemców w większej liczbie osób na zwartych obszarach. W związku z powyższym prasa zamieszcza coraz częstsze artykuły, występujące przeciwko tworzeniu większych „wysp” osadników japońskich i niemieckich.

Do Lizbony przybyła delegacja żydowska dla podjęcia z rządem portugalskim rokowań w sprawie osiedlania się żydów na roli w Angoli. Na ten cel żydowskie organizacje mają rzekomo rozporządzać kapitałem 2 milionów funtów. Podobno Portugalia i Anglia odnoszą się w zasadzie przychylnie do projektów osadniczych żydowskich, chodzi tu jednakże o poważne różnice polityczne. Plan żydowski zmierza, rzekomo do utworzenia autonomicznego państwa żydowskiego w Angoli pod egidą Ligi Narodów. Portugalia zaś pragnie przyjmować osadników żydowskich na ogólnych zasadach udzielając im obywatelstwa portugalskiego. Projektów kolonizacyjnych żydowskich jest kilka i były one omawiane w poprzednich numerach. Najbardziej realnym projektem wydaje się być projekt rosyjski osadnictwa żydow-

skiego w Biribidżanie (wschodnia Syberja), ponieważ rząd sowiecki w połowie maja roku bieżącego ogłosił już dekret o wydzieleniu Biribidżanu w autonomiczną jednostkę administracyjną.

Jako ostatni etap żydowskich poszukiwań terytorjalnych należy zasygnalizować rokowania prowadzone przez przedstawicieli żydów z rządem Ekwadoru (Ameryka Południowa) na mocy których Ekwador miałby odstąpić część swego terytorjum, na którym byłaby utworzona republika żydowska pozostająca w związku federacyjnym z Ekwadorem.

W Brazylii Wychodzi obecnie 145 czasopism wydawanych w językach obcych: w języku niemieckim 71, w włoskim 24, angielskim 12, arabskim 7, polskim 6, hiszpańskim 6, japońskim 4, żydowskim 4, węgierskim 4, francuskim 3. Reszta to czasopiśma wydawane w językach: ukraińskim, rosyjskim i łotewskim.

Wobec kryzysu bezrobocia, jaki się coraz ostrzej zaznacza w Holandji, w parlamencie holenderskim coraz częściej przedmiotem dyskusji jest sprawa osadnictwa w koloniach. Zwraca się szczególną uwagę na Nową Gwineę holenderską, która zdaniem fachowców w zupełności nadaje się pod osadnictwo rolne. W tem zajęciu się Holendrów Nową Gwineę wyczuwa się obawę, że ta najdalej wysunięta kolonia wobec zużycia nie wykorzystania przez Metropolię, mogłaby się dostać pod wpływ japońskiej ekspansji ludnościowej, zwłaszcza, że na Nowej Gwinei koloniści obcy mogą bez żadnych ograniczeń nabywać ziemię. Prawdopodobnie rząd holenderski chętnie widziałby emigrację na Nową Gwineę kolonistów ze wschodniej Europy, mając na uwadze mniejsze wymagania kulturalne tych kolonistów, ich wytrzymałość oraz zdolności przystosowywania się. Poza tym z tej strony nie byłoby obaw politycznych, które to obawy zmusiły Holendrów do odrzucenia oferty niemieckiej, w której Niemcy żądali przejęcia Gwinei na okres 99 lat za cenę jej skolonizowania. Narazie Gwineę jest kolonizowana faktycznie przez Japończyków i w tym celu na terenie kolonii pracuje kilka japońskich towarzystw kolonizacyjnych.

Ludność holenderska przywykła do wygod i komfortu nie przedstawia już dzisiaj ze siebie wartościowego elementu kolonizacyjnego. To też należy przypuszczać, że żywe zainteresowanie się Holandji kwestią osadnictwa na Nowej Gwinei jest poddyktowane obawą przed ekspansją japońską i chęcią oparcia się na elemencie obcokrajowym, mniej niebezpiecznym.

Dr. Jan Rozwadowski.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

KRONIKA KOLONIALNA

Wewnętrzne sprawy Liberji znów znajdują oddźwięk w Lidze Narodów; a zdawało się, że misja dra Mackenzie w r. 1932, specjalnego wysłannika Ligi Narodów dla zbadania przyczyn rewolty liebryjskich plemion, doprowadziła do zupełnego uspokojenia w tej jedynej — na terenie afrykańskim — republice murzyńskiej. Dr. Mackenzie zdołał wtedy zlikwidować cały zatarg, przyczem zostały przeprowadzone granice terytorjalne plemion, oraz plemię Kru otrzymało drogę, jako wolny dostęp do morza, w tem miejscu, gdzie przez inne plemię zostało nieco od morza wyparte.

Murzyni Kru znani byli od najdawniejszych czasów jako doskonali marynarze i sumienni robotnicy. W czasach nawet najostrzejszego niewolnictwa, Kru nie byli brani do niewoli, ale pozostawiani na wolności, jako zapas służby morskiej, którą w dowolnej ilości zawsze można było zwerbować.

Na przyznanej im wolnej drodze do morza zostali Kru zaatakowani — zdaje się przez wrogie im plemiona — kobiety ich zostały obrabowane z ozdób, starszyzna zwabiona na t. zw. „palawer“, tj. naradę została zatrzymana i nie powróciła do osad, a same osady pozbawione zostały wszelkiej obrony.

Przedstawiciele amerykańscy, angielscy, francuscy i polscy (tak podaje „African World“ z dn. 21. IV. 1934) urządzili zebranie, na którym uchwalili zwrócić się do rządu liberyjskiego z przypomnieniem mu postanowień Ligi Narodów.

Gdy sprawa ta znajdzie się pod obradami Ligi Narodów, sytuacja rządu liberyjskiego będzie trudniejsza niż była poprzednio, gdyż Liberia teraz będzie musiała przyjąć wszystkie warunki, jakie jej stawia — specjalnie powołany w tym celu Komitet Ligi Nar. — w dziedzinie ekonomicznej, społecznej i administracyjnej reformy kraju. Rząd liberyjski żądał dotychczas znacznego ograniczenia tych warunków.

Ponieważ w reformie tej ma wziąć udział także i Anglia, przeto plan reformy został już przedłożony Izbie Lordów do zatwierdzenia.

Portugalia szybko wykańcza prace przygotowawcze do otwarcia wystawy kolonialnej w Oporto (drugiem co do wielkości po Lizbonie mieście portugalskiem). W czerwcu r. b. nastąpi otwarcie wystawy, która ma być pokazem wysiłków i wyników pracy Portugalczyków w ich koloniach, celem zachęcenia kapitału portugalskiego do skierowania się w kolonie. Akcją będzie rozwijała Liga „Pro Colonias“. W czasie wystawy

odbędzie się kongres rolników z kolonii, oraz budzący duże zainteresowanie i nieznaną dotychczas na gruncie europejskim Kongres Rasy Czarniej.

Wśród różnych działów wystawy ma być ciekawie urządzone dział łowiectwa. W tym celu już od kilku miesięcy przygotowuje zbiory kilku myśliwców, wylawiając interesujące okazy dzikiej zwierzyny w koloniach. Jeden z takich myśliwych Fr. Cabral upolował w Mozambiku olbrzymiego słonia, który miał 3,60 m. wysokości; szyja miała obwód prawie 5 m., stopa obwodu 1,50 m., kły długości 2,60 m., a łeb wraz z karkiem ważył 2000 kg. Ogromny ten okaz, odpowiednio przygotowany, cały powędrował na wystawę.

Sprawa hodowli jedwabników w Afryce murzyńskiej stale interesowała kolonialne sfery gospodarcze. Warunki bowiem dla hodowli jedwabników wydają się zupełnie odpowiednie, tem bardziej, że tania, murzyńska siła robocza wskazuje na możliwość opłacalności tej hodowli. Ale badań albo nie podejmowano w tym kierunku, albo też czyniono je tak pobieżnie, że nie było amatorów na hodowców.

Wreszcie w 1931 r. zarząd kolonii Francuskiej Afryki Równikowej przystąpił do badań i w miejscowości Kembe w Ubangi Chari założył specjalną stację doświadczalną. Wkrótce osiągnięto zadowalające wyniki, a obecnie stacja ta została tak urządzona, iż produkcja jej w niedługim czasie ma osiągnąć 10.000 kg. kokonów rocznie.

Stacja ta ma wielkie znaczenie dla hodowców, którym ma dostarczać jajeczek wylęgowych, przygotowywanych na miejscu, a których dotychczas nie można było sprowadzać z Europy, gdyż zanim je hodowca otrzymał, już z jajeczek — z powodu gorąca — powyłygały się gąsieniczki i z braku pożywienia wyginęły w drodze.

Eksperyment w Kembe może spowodować duży rozwój jedwabnictwa w Afryce zwłaszcza wśród hodowców murzyńskich.

Badania nad możliwością nawodnienia pustynnych stepów Kalahari odbywają się stale. Bogactwo bowiem gleby jest tam bardzo duże, co zdołano stwierdzić w miejscach sztucznie nawodnionych, uzyskując zadziwiająco duże zbiory.

Ponieważ zaczęły się szerzyć pogłoski, iż na pustyni tej pojawiły się jeziora i rzeki, przeto rząd Unji południowo-afrykańskiej wystął tam specjalną komisję na samolotach dla zbadania całej sprawy. Komisja

stwierdziła, że są to tylko zalewy rzek Auob i Nossob, dopływów rzeki Oranje, które wezbrały i wody ich obniżeniami terenu — jakby naturalnymi kanałami — przedostały się w nizinną część Kalahari i utworzyły jezioro o powierzchni ponad 300 km².

Fakt ten nasunął myśl spiętrzenia wody w tych rzekach i przeprowadzenia jej tymi naturalnymi kanałami na pustynię, przyczem ma odegrać dużą rolę finansowa pomoc rządu.

Obecny król belgijski Leopold III, jeszcze jako następca tronu, zwiedził Kongo Belgijskie, i poznał jego potrzeby. Teraz więc jako król przystąpił do rozwijania tej kolonii, oceniając słusznie znaczenie jej wielkich bogactw dla metropolii.

Czynnikiem, który ma rozwijać, szeroko zakrojoną akcję w Kongo ma być nowo utworzony przez króla Narodowy Instytut dla Studiów nad Rolnictwem w Kongo Belgijskiem. Instytut ma na celu zorganizowanie i prowadzenie stacji doświadczalnych dla plantacji białych farmerów i rolników-tubylców oraz popieranie kultury tubylców i polepszanie ich warunków bytowania. Ma więc mieć zadania gospodarcze i kulturalne w stosunku do ludności czarnej — a więc zadania rozwiązywane także i w innych koloniach afrykańskich.

Jednak Instytut wysuwa pewną nowość, która jest pomysłem króla, a mianowicie stworzenie tubylczego stanu chłopskiego o typie zamożnego chłopca rolnika, osiadłego na własnym kawale ziemi. Stworzenie takich gospodarstw i osad rolnych ułatwi fachowe przygotowanie i wykształcenie rolników murzyńskich, a wytworzenie dobrobytu wpłynie na przyrost naturalny ludności czarnej, zwiększając jej spożycie towarów europejskich. Taka jest myśl przewodnia tego pomysłu.

W związku z temi zamierzeniami wyjechał do Konga Belgijskiego minister kolonii Tschoffen, który ma na miejscu zapoznać się z temi sprawami.

Równocześnie nadchodzą z Konga Belg. wiadomości o odkryciu nowych pól diamentowych w dystrykcie Wamba oraz o znalezieniu złota i łupków bitumicznych. Natrafiono również na wskaźniki istnienia nafty.

Handel japoński z Afryką rozwija się coraz to lepiej. Japonia sprowadza z Afryki dużo surowców, a równocześnie lokuje swe towary na rynku afrykańskim. Jednym z przejawów rozwijania się tego handlu jest zaprowadzenie stałej linii okrętowej japońskiej do Angoli. Pierwszy statek tej linii „Alaska Maru“ przybył do Lobito z wystawą próbek, które po skończonej wystawie zostały sprzedane po niebywale niskiej cenie.

Zestawi Fr. Lyp.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

POLSKA.

W związku z wyjazdem O. R. P. „Iskra” w dalszą podróż ćwiczebną z podchorążymi marynarki wojennej, Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej, dokonał w dniu 6-go maja przeglądu tego okrętu. Na pokładzie odbyło się następnie nabożeństwo odprawione przez kapelana marynarki, poczem okręt wypłynął w morze.

Z dniem 1 kwietnia rozpoczęły kampanję czynną jednostki Floty Rzeczej, operujące na terenie województwa poleskiego. Flotylla ta gościła w kwietniu uczestników międzynarodowego zjazdu łowieckiego, którzy oglądali idealne tereny łowieckie, jakie stanowi dorzecze Prypeci.

Z dniem 1-go maja zakończone zostało przyjmowanie ochotników do marynarki wojennej. Trudność zdobycia pracy z jednej strony, z drugiej zaś ciekawa służba, dająca nie tylko możliwość zobaczenia świata, ale również i możliwość zdobycia specjalności technicznej, zawsze pożądaną w przemyśle, uczyniły że tegoroczne zapisy osiągnęły rekordową cyfrę.

Bardzo liczny jest również napływ podań do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej, pomimo iż ostatni termin upłyne dopiero z dniem 31 maja.

Powróciła do Gdyni orkiestra reprezentacyjna Marynarki Wojennej, która pod batutą kapelmistrza kpt. Dulina odbyła dwumiesięczne tournée po całej Polsce — odwiedzając ponad 60 miejscowości. Orkiestra została wszędzie przyjęta z wielkim entuzjazmem, koncerty zaś napotkały bardzo przychylną krytykę znawców muzyki.

Imprezę tę zorganizowała Liga Morska i Kolonialna dla celów propagandowych.

SZWECJA.

Jedną z ciekawszych jednostek wybudowanych w ciągu ostatnich paru lat jest „kieszonkowa” awjomatka szwedzka „Gotland”, mająca następującą charakterystykę: pojemność 4.500 ton, szybkość 27 węzłów, uzbrojenie 4 działa 152 mm. i 4 działa 75 mm., częściowe opancerzenie pokładu i burt.

Cała tylna część okrętu została przeznaczona dla celów lotniczych: na pokładzie znajduje się katapulta najnowszego systemu i dźwig do podnoszenia aparatów z wody, pod pokładem zaś hangar na 8 wodnopłatowców oraz podręczny warsztat reparacyjny.

Jednostka ta, przy uzbrojeniu i szybkości lekkiego krążownika posiada jednocześnie cechy awjomatek,

co daje jej możliwość brania udziału w operacjach wywiadowczych i bojowych wspólnie z siłami głównymi floty szwedzkiej.

FRANCJA.

Największa łódź podwodna świata, „Surcouf”, została z dniem 1 maja wcielona do drugiej eskadry wywiadowczej sił północnych.

Charakterystyki tej łodzi są następujące: pojemność 3.300 ton na powierzchni i 4.400 ton w zanurzeniu, rejon pływania 10.000 mil morskich przy szybkości 10 węzłów, możliwość zanurzenia się do 130 m., uzbrojenie: 2 działa 203 mm., umieszczone w podwójnej wieży pancerniej, karabiny maszynowe przeciwlotnicze, 14 aparatów torpedowych z 12 torpedami zapasowymi, oraz wodnopłatowiec



Podniesienie bandery na niemieckim krążowniku „Lipsk”

wywiadowczy, umieszczony w wodoszczelnym hangarze w tylnej części kiosku. Załogę stanowi 12 oficerów oraz 140 podoficerów i szeregowców.

Budowa tej jednostki wywołała ongiś ożywioną dyskusję i krytykę ze strony ekspertów morskich ze względu na przeciążone uzbrojenie oraz niesłychanie wysokie koszty budowy i utrzymania. To też po odbyciu w zeszłym roku próbnej 4.000 milowej podróży po Atlantyku „Surcouf” został postawiony do rezerwy z garstką doborowej załogi, której poruczone udoskonalenie niektórych cech jak na przykład szybkości zanurzenia, rejonu pływania i t. p.

W związku z przeniesieniem w stan kampanji czynnej, łódź podwodna „Surcouf” wyruszy w pierwszych dniach czerwca w dłuższą podróż ćwiczebną, w czasie której odwiedzi

porty zachodniego wybrzeża Afryki, Buenos-Aires, Rio de Janeiro, Antylle oraz kilka portów Stanów Zjednoczonych.

JAPONJA.

Po drugiej stronie kuli ziemskiej również dokonano rekordowego dzieła. Japońska stocznia Tsukishima wybudowała najmniejszą łódź podwodną na świecie. Ma ona bowiem zaledwie 20 ton wyporności, długość niecałe 9 metrów; załoga jej wynosi 4 ludzi.

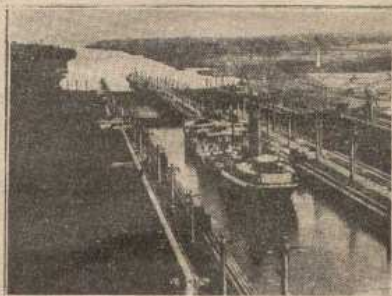
Zasadniczym przeznaczeniem tej jednostki jest badanie raf koralowych oraz terenów połowu ostryg perlowych; wobec jednak dodatknych cech wykazanych w czasie prób na morzu, łódź ta została oddana do jednego z arsenałów rządowych, który ma zbadać możliwość ewentualnego wykorzystania jej dla celów wojennych.

STANY ZJEDNOCZONE.

Tegoroczne manewry floty Stanów Zjednoczonych były połączone z ciekawym eksperymentem szybkiego przetrzucenia eskadry oceanu Spokojnego na Atlantyk, drogą przez kanał Panamski.

Na czas tej próby, normalny ruch tranzytowy w kanale został całkowicie wstrzymany, a urządzenia służowe poddane ścisłemu nadzorowi licznych oddziałów wojskowych. Zakończyła bowiem obawę akcji sabotażowej, która by odecięła drogę powrotną eskadrze oceanu Spokojnego i pozostawiła na czas dłuższy całe zachodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych bez tej niezastąpionej opieki.

Próba ta dała niespodziewane i wprost sensacyjne wyniki, dzięki idealnej organizacji. A mianowicie eskadra ta, składająca się ze 102 jednostek, w tym znaczna ilość pancerników i krążowników, odbyła drogę z Balboa do Colon w ciągu 24 godzin. Czas ten sam przemawia za siebie, gdy się zważy, że odległość wynosi 60 mil morskich, że niektóre odcinki jak na przykład przejście Kulebry uniemożliwiają rozwinięcie dużej szybkości z powodu wąskiego koryta, i że wreszcie po drodze trzy służby podnoszą okręty do poziomu jeziora Gatun (+ 26 m.), trzy zaś następne muszą je opuścić do poziomu oceanu Atlantyckiego.



W zamkniętym, z powodu manewrow Kanału Panamskim

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Z RUCHU WYDAWNICZEGO

BERNARD CHRZANOWSKI. Z WYBRZEŻA I O WYBRZEŻU. Szkice nowe. Warszawa, 1934. Wydanie Ligi Morskiej i Kolonialnej. 88 str. Z ilustracjami i planszami w tekście.

Wśród rosnących w miesiącu każdym literatury polskiej o morzu i dorobku polskim na wybrzeżu, zbiór nowych szkiców zasłużonego działacza na pomorskich szlakach zmagającego i wysiłków o nasz dostęp w świat mórz i oceanów — kuratora B. Chrzanowskiego jest zwyczajnym, ale niezmiernie bogatym w treść istotną przeglądem spraw i rzeczy przykuwających nasze oczy do tej ziemi, do tych fal i widnokręgu morską. W przedmowie do zbioru szkiców, skreślonej przez generała G. Orlicza - Dreszera, czytamy: „Na wąskim skrawku, będącym resztką ongiś wielkiego dziedzictwa nadmorskiego, skupia się dzisiaj uwaga całego narodu i idą ku niemu najlepsze życzenia wszystkich ziem polskich, splecione nierozdzielnie z głęboką troską o lepsze jutro ludu naszego. A wzmianki z wiatrem od morza, w jego chłodnych falach zrodzone, a przecież tak pełne krwi czerwonej i gorącej, wracają ku Polsce nieprzebrane sny o potęgę, o władztwie morskim, o wielkości światowej Państwa”.

Chrzanowski, ograniczając swoje zainteresowania wyłącznie do tego „wąskiego skrawku”, do ziemi, ludu i najołgodniejszych rapsodów kraju nadmorskiego Polski, nigdy nie traci z oka perspektyw tak określonej w przedmowie i dlatego każdy szczegół, zakątek kraju czy mniej znany przyczynok do obrazu kultury kaszubskiej, opisane przez niego, rzucają dalsze światła i każą nam lepiej oceniać grunt i głębię, piaski i ozdoby, cywilizację odwieczną wybrzeża i ruch gospodarczy wymiany w światowej skali, jaki dziś, dzięki Polsce tam zapanał: „dziś płynie ku niemu coraz pełniejsza młodość całej Polski: jest ono dla niej żrenicą jej oka”. (Str. 79).

W szkicach tych nowych, w odróżnieniu od wydanych w r. 1917 i 1922, nie brzmiał już ton tęsknoty, lecz dźwięczy zew do pracy i walki, a poruszone są w nich tematy takie: Tęsknota Żeromskiego za wybrzeżem, Literatura o wybrzeżu 1919 — 1922, Wyspy nasze na morzu, Z okolic Gdyni, Przez Oksywską Kępe, Żeglarze i rybacy, a nasze wybrzeżne kościoły. Z dziejów kaszubskiej piosenki, Jedność wybrzeża z Polską, Niewiasty nasze a morze, Młodość a Bałtyk. Piękna książka B. Chrzanowskiego, ozdobnie wydana, pozyskała niewątpliwie licznych czytelników, wśród miłośników morza i polskiego wybrzeża. (K. Z.).

ANTONI PLUTYŃSKI. SIŁA ŻYWA POLSKI I JEJ PRAWA DO KOŁONIJ. Warszawa, 1934. Nakładem Ligi Morskiej i Kolonialnej. 28 str.

W popularnym i przystępnym wykładzie wytrawnego publicysty — polityka zagadnienie polskich praw do kolonii zostało uzasadnione argumentem mocniejszym od wszystkich układów kolonialnych międzynarodowych: posiadaniem

wspaniałej rezerwy osadniczej, rosnących, żywych sił narodu, który bez uszczerbku dla swego gospodarstwa narodowego i bez ujemy dla swej siły obronnej mógłby oddawać rok rocznie ćwierć miliona swych dzieci na zasiedlenie bezludnych obszarów, leżących odlego, zagrożonych żółciem czy czerwonym niebezpieczeństwem”. (Str. 25).

Nie chcąc ich oddać obcym narodom na pożarcie, ani obcym państwom na pożytek, musimy odpowiednio rozplanować osadnictwo polskie za morzami. Przegląd kolonialnych zdobyczy innych narodów rasy białej uzasadnia tezę autora, popartą interesującymi zestawieniami graficznymi i statystycznymi. Broszura A. Plutyńskiego powinna się znaleźć w rękach każdego, kto chce zrozumieć dlaczego tak ściśle łączy się hasła morskie i kolonialne w polityce polskiej. Obyc jest autorowi jakiegokolwiek duch zaborczości: misja Polski w dziedzinie kolonialnej przedstawiona jest na szerokim tle interesów i dążeń rasy białej i budzić powinna sympatię i zrozumienie daleko poza granicami naszego Państwa.

GŁOSY PRASY

Sprawy rozwoju ruchu handlowego w portach polskich przykuwają coraz bardziej uwagę publicystyki naszej i prasy codziennej. W „Gazecie Polskiej” (30.IV) p. t. „Postulaty rozwoju portu gdyńskiego” p. T. N. kładzie nacisk na konieczność konsekwentnej akcji dalszego usamodzielnienia Gdyni w powiązaniu z centralnymi instytucjami państwowymi w zakresie polityki handlowej i morskiej. Przyspieszenie rozwoju handlu zamorskiego Gdyni musi być realizowane przy pomocy środków nadzwyczajnych w sensie instytucji prawnych i gospodarczych, przekształcających Gdynię z punktu przeładunkowego, iako raczej jest obecnie, na port handlowy w pełnym znaczeniu tego słowa.

Jak intensywnie wzrasta rola Gdyni w całokształcie naszego handlu zagranicznego informuje artykuł p. t. „Handel

del Polski ze światem. Olbrzymi wzrost transportów morskich” („Gazeta Warszawska”, 28.IV). Gdy w r. 1930 drogą lądową wywieźliśmy 69% wartości całego polskiego eksportu, a drogą morską 31% (w tem przez Gdynię 6%), w r. 1933 wywóz przez porty polskie stanowił już 54% wartości naszego całego wywozu (w tem udział Gdyni dosięgnął 25%), a drogą lądową wywieźliśmy w ubiegłym roku już tylko 46% całości eksportowanych towarów i surowców. W dziedzinie przywozu ruch ten kształtował się analogicznie. Bezpośrednie stosunki Polski z krajami zamorskimi rozwijają się i zacieśniają wybitnie nawet w dobie kryzysu i powszechnego zastój na szlakach handlu morskiego i oceanicznego.

Zamierzchnie dzieje i Polska na morzu... Jaka wartość na tem tle stanowi umiejętność bezpośredniego pokonywania żywiołu wodnego przez człowieka, objaśnia feljton „Za przykładem starożytności” A. Rekszy w „Polsce Zbrojnej” (26.IV). Okazuje się, że wysunięty niedawno projekt wprowadzenia do szkół polskich obowiązkowej nauki pływania, może powołać się na piękne wzory Rzymian. Za przykładem najkulturalniejszych narodów starożytnych propagujemy nieustraszenie i opanowanie sami sztukę pływania na wodach polskich, aby wzmocnić w narodzie całym teżyne i ochotę do znakomitych wyczynów na światowych szlakach żywiołu wodnego.

„Zew morza”... Z dzielnicy poludniowej Polski, z Przemysła otrzymujemy czwarty już w tym roku numer miesięcznika, dokumentującego wielki zapal i rozmach organizacyjny Oddziału L. M. i K. w Przemyslu, który zdobył się na wydawnictwo własnego organu pod powyższym tytułem, redagowanego przez komitet i red. J. Mandybura. „Zew Morza” zawiera zarówno obfity materiał organizacyjny i propagandowy o zakresie lokalnym, jak i ciekawe artykuły i studia współpracowników i działaczy Oddziału L. M. i K. w Przemyslu: prof. A. Fischerowu „Hurdy”, W. Bachowskiego „Bogaty dzień” i in.

K. Gleyden



Propaganda Funduszu Obrony Morskiej w Lublinie

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Z ŻYCIA ORGANIZACJI

„ŚWIĘTO MORZA”

Przygotowania do tegorocznego „Święta Morza”, wyznaczonego w tradycyjnym już terminie dn. 29 czerwca, znajdują się w pełnym tempie.

Protoktorat nad „Świętem” objęli doświadczeni protoktorzy zeszłorocznego „Święta”: Pan Prezydent Rzeczypospolitej, Prof. dr. Ignacy Mościcki, Pierwszy Marszałek Polski, Józef Piłsudski i Prymas Polski, ks. kard. August Hlond.

Główny Komitet wykonawczy „Święta Morza”, który z całą energią przystąpił już do pracy, ukonstytuował się w dn. 19.IV w następującym składzie: przewodniczący — Jan Debski, zastępcy przewodniczącego — gen. J. Kruszczyński i mec. J. Dreszer, skarbnik — dyr. E. Kłopotowski, zastępca skarbnika — dyr. J. Lewandowski, sekretarz — dyr. W. Czermiński. Ponadto do Komitetu wchodzi delegacja 5 ministerstw, oraz wybitni działacze społeczni.

Równocześnie odbywa się powoływanie Komitetów Wojewódzkich „Święta Morza”, które zajmą się organizowaniem powiatowych i miejscowych komitetów, celem realizacji hasła, postawionego na tegoroczne „Święto”, t. j. jak najszerszego spopularyzowania akcji zbiorowej na F.O.M., oraz mobilizacji młodego pokolenia do pracy dla polskiego morza.

Dotychczas zawiązały się Komitety Wojewódzkie „Święta Morza” w Poznaniu, Warszawie, Białymstoku, Krakowie, Wilnie i Lublinie przy udziale delegatów Głównego Komitetu; powołanie pozostałych Kom. Wojewódzkich nastąpi w najbliższych dniach.

POWSTANIE OSTATNIEGO OKREGU L. M. K.

Dzień 7. maja r. b. dla historii i rozwoju LMK. stanowi datę szczególną, bo zamyka organizację ogniw Okręgowych, obejmujących swym zasięgiem cały obszar Rzeczypospolitej.

W dniu tym z inicjatywy p. woj. St. Michałowskiego odbyło się posiedzenie Komitetu Organizacyjnego LMK. na woj. białostockiej, na którym dokonano wyboru tymczasowego Zarządu Okręgu, mającego kierować pracami Okręgu w składzie 9 osób, do czasu zwołania walnego zjazdu delegatów. W ten sposób został powołany do życia Okręg LMK. woj. białostockiej, na terenie którego LMK. nie posiadała dotychczas wojewódzkiej komórki organizacyjnej.

Prezesem nowego Okręgu został wybrany p. woj. Michałowski, sekretarzem — prezes miejscowego Oddziału LMK. p. nac. Al. Helm; ponadto w skład Zarządu weszli m. in. p. insp. A. Racza-czek i p. plk. R. Dreszer. Z ramienia Zarządu Głównego referował na posiedzeniu sprawę p. M. Pankiewicz, który omówił ponadto cele i zadania LMK., oraz bieżące sprawy organizacyjne i programowe.

DOROCZNE ZJAZDY OKRĘGOWE DELEGATÓW LMK.

Oprócz zjazdu del. Okręgu Lubelskiego, w ciągu pierwszej połowy maja odbyły się ponadto zjazdy Okręgu Poznańskiego w dniu 6.V, w dniu 13.V, O-

kręgu Warszawskiego i Wileńskiego. Wszystkie zjazdy wykazują stały wzrost popularyzacji hasła, głoszonego przez LMK., jak również nieprzerwany napływ nowych członków do szeregów organizacji. Przy analizie liczb organizacyjnych tych Okręgów rzuca się w oczy znamieny fakt znacznej ilości nowych Oddziałów na terenie Warszawy.

W wyniku dokonanych wyborów nowych władz wymienionych okręgów, Prezesem Okręgu Poznańskiego został ponownie p. prof. dr. St. Pawłowski, Okręgu Wileńskiego — p. woj. Wł. Jaszczołt, natomiast nowy Zarząd Okręgu Warszawskiego, w skład którego wszedł m. in. dotychczasowy wieloletni prezes inż. A. Kamiński, dr. Cz. Łukaszewicz, p. Z. Makowska, nie ukonstytuował się jeszcze, wobec czego bliższe dane tego Okręgu zostaną podane dodatkowo przy omawianiu rocznego sprawozdania.

Tutaj należy tylko uwydatnić godną ze wszelkich miar naśladowania ożywioną działalność, jaką rozwijał Oddział Stołeczny LMK. na wybrzeżu, a zwłaszcza w Wielkiej Wsi - Hallerowie, gdzie założył świetlice dla ludności kaszubskiej, zaopatrzoną w radio, czytelnię oraz wypożyczalnię książek. Świetlica prowadzona jest przez kierownika miejscowej szkoły p. A. Świerkosza i cieszy się wielkim powodzeniem.

Niezależnie od tego Oddział Stołeczny prowadzi pertraktacje o nabyciu tam własnego placu, na którym ma powstać „Dom Rybaka”.

WYCIECZKI POPULARNE DO GDYNI

Ostatnio Zarząd Główny L. M. K. uzyskał od Min. Komunikacji zezwolenie na zakupienie i skierowanie do Gdyni 42 pociągów wycieczkowych w ciągu całego okresu letniego.

Pociągi te odchodzić będą z różnych punktów, uwzględniających cały teren Rzeczypospolitej.

Prospekty wycieczek, rozkład pociągów wycieczkowych oraz inne szczegółowe informacje zostaną niebawem podane do wiadomości ogółu.

Pierwsze pociągi wycieczkowe odejdą do Gdyni już około 25. maja.

SCHRONISKO L. M. K. W GDYNI

Należy podkreślić z radością, że kwota zadeklarowanych pożyczek na schronisko wynosi już ok. 50 tys. zł., zaś sum wpłaconych — 40 tys. zł. Jednak — wobec zmiany projektu schroniska na gmach murowany — liczby te stają się niedostateczne, gdyż ze zmianą projektu zwiększą się znacznie wydatki.

O ile więc ma stanąć nad morzem trwały gmach L. M. K., wszystkie ogniw i wszyscy członkowie muszą jak najszybciej spełnić swój obowiązek organizacyjny, deklarując i wpłacając

do Zarządu Głównego bez odkładania sumy pożyczkowe w granicach swych możliwości.

DORÓBEK ROCZNEJ PRACY OKRĘGU LUBELSKIEGO

W dniu 13. maja r. b. odbył się doroczny walny zjazd delegatów Okr. Lubelskiego LMK. przy udziale przedstawicieli Zarządu Głównego. Główne punkty porządku obrad zjazdu sprowadziły się do sprawozdania rocznego z działalności Okręgu, oraz do programu pracy na rok następny.

P. plk. S. Iwanowski, kierując Okręgiem od jego powstania, słusznie podkreślił, że myśl morska i kolonialna, rozwijana w sposób planowy i systematyczny przez Władze Okręgu, znalazła ogromny i szczerzy odzew u całego społeczeństwa Ziemi Lubelskiej i we wszystkich jej zakątkach, dzięki czemu w krótkim okresie czasu Okręg Lubelski już w trzecim roku swej działalności stał się jednym z przodujących Okręgów pod względem organizacyjnym i ilościowym. Postawiona przez Władze Okręgu na wysokim poziomie strona programowa wszystkich zagadnień, pozwoliła uzyskać w intensywniej jego działalności organizacyjnej, rozwijanej równocześnie z przemysłową gruntownie akcją propagandową, tak nadzwyczajne rezultaty, które tegoroczny zjazd zamieniły na święto Okręgu.

Przed rokiem liczył Okręg 5.215 członków i 33 oddziały, z których tylko 8 miało za sobą 2-letnią egzystencję. Dziś liczby, które Okręg legitymuje się, są imponujące, jako wynik rocznej działalności: 21 obwodów, obejmujących 103 oddziały, 24 Kola gminne i wiejskie i 68 Kół szkolnych, z ogólną ilością 19.088 członków — to ostatni podsumowany skrupulatnie dorobek wysiłków i pracy władz Okręgu, Oddziałów i poszczególnych działaczy LMK.

Tak imponujący rozwój organizacji Okręgu nie zamyka jeszcze ogólnego jego dorobku, albowiem i akcja zbiórki na F.O.M. i wszystkie inne programowe prace Okręgu zostały postawione na wysokim poziomie i realizowane z bezwzględny uporem dla wielkich spraw. Ciekawych odsyłamy do drukowanego sprawozdania, które w bardzo ładnej szacie Zarząd Okręgu wydał w druku.

To też sprawozdanie zostało przyjęte z pełnym uznaniem dla ustępujących władz Okręgu; również program prac na rok następny, przedstawiony przez ustępujący Zarząd został przez zjazd zatwierdzony.

Wybory nowych Władz Okręgu były wyrazem jednomyślnego uznania dla dotychczasowych władz. Prezesem Zarządu Okręgu ponownie został wybrany jednogłośnie p. plk. S. Iwanowski, wiceprezesami pp.: rełeni St. Smółski i dr. J. Modrzewski; zaś dalszy skład nowego zarządu uległ małym tylko zmianom.

CUKROPORT

Składy Portowe Zachodnio-Polskich Cukrowni

Spółka z ograniczoną poręką

POZNAŃ, ul. Sew. Mielżyńskiego 7 II p.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ

WARSZAWA NA F.O.M.

W dn. 6-ym maja r. b. Okręg Warszawski LMK zorganizował w sali Rady Miejskiej wielkie zebranie obywatelskie, na które zostali zaproszeni przedstawiciele wszystkich warstw społeczeństwa stolicy i województwa. Przewodniczył p. prezydent Marian Zyndram-Kościałkowski. Po zagajeniu zebrania przez prezesa Okręgu Warszawskiego, p. min. Antoniego Kamińskiego, szef sztabu kierownictwa Marynarki Wojennej, kdr. por. Korytowski wygłosił referat o marynarce wojennej. Następnie przemawiali rektor Politechniki, prof. Edward Warchałowski, prof. Uniwersytetu Warszawskiego, Tadeusz Zieliński, p. Lucyna Kotarbińska, sekretarz gen. Unii Zw. Pracowników Umysłowych, p. Wiktor Kościński, oraz prezes Akadem. Zw. Morskiego p. Jan Grzywaczewski.

Zebrani uchwaliли jednomyślnie następującą rezolucję:

„Zebrani w dniu 6.5.1934 r. w sali Rady Miejskiej przedstawiciele wszystkich warstw społeczeństwa, uznając, że siła zbrojna na morzu jest jedną z zasadniczych podstaw zachowania niepodległości oraz utrwalenia polskiego stanu posiadania nad morzem, stwierdzając, że stworzenie tej siły jest nakazem chwili i obowiązkiem całego narodu. Nikt nie ma moralnego prawa uchylić się od tego obowiązku.

Zebrani ślubują uroczyście dolożyć wszystkim staraniom aby zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej na terenie stolicy i województwa warszawskiego dała w wyniku prelimitowana na rok bieżący kwota, to jest jeden milion 300 tys. złotych”.

POZNAŃ NA F.O.M.

W Poznaniu w dniu 6-go maja r. b. w celu popularyzacji akcji na F.O.M. odbyło się wielkie zebranie obywatelskie przy udziale Jego Em. ks. kard. d-ra Hłonda, oraz wojewody poznańskiego, hr. R. Raczyńskiego. Przemówienia zostały wygłoszone przez wiceprezesa Zarządu Gł. LMK, p. gen. Kwaśniewskiego i p. wojewodę Raczyńskiego, następnie przemawiali przedstawiciele poszczególnych organizacji z Poznania i województwa, składając oświadczenia o gotowości dolożenia wszystkim staraniom, aby zbiórka na F.O.M. na terenie Poznania i województwa dała oczekiwane wyniki finansowe.

PRZEMYSŁ POLSKI POPIERA ZBIÓRKĘ NA F.O.M.

Zwrócenie się Zarządu Funduszu Obrony Morskiej do przemysłu znalazło żywy oddźwięk. W ślad za okólnikiem Centralnego Związku Przemysłu Polskiego, wszystkie większe Związki przemysłowe wydały odpowiednie okólniki do zrzeszonych w nich organizacji, nawołując do ofiarności na rzecz F.O.M. Obecnie Zarząd Główny LMK otrzymuje deklaracje licznych organizacji przemysłowych i handlowych, wyrażających gotowość niesienia wydatnych ofiar na F.O.M. Między innymi do akcji tej przyłączył się Związek Elektrowni Polskich, zrzeszających około 100 organizacji przemysłu elektrycznego; na skutek zaś akcji Unii Polskiego Przemysłu Górniczo-Hutniczego cały szereg poszczególnych Towarzystw, należących do

Unii, uchwalił stałe miesięczne opodatkowanie swych członków na F.O.M.

Związek Przemysłowców w Krakowie utworzył specjalny Komitet dla organizacji zbiórki na F.O.M. wśród swych członków; również z energiczną akcją wystąpił Związek Polskich Fabryk Celulozy, Biuro sprzedając wyrobów fabryk Jutowych i t. d.

GODNA NAŚLADOWNICTWA AKCJA HUTY „EMINENCJA”

Cała załoga kopalni „Eminencja” w Katowicach. Dabie opodatkowała się po 10 gr. na głowę w stosunku miesięcznym na F.O.M.; jednocześnie huta „Eminencja” zwróciła się do huty „Baildon” z wezwaniem wstąpienia w jej ślady. W ten sposób stwarza się łańcuch, który prawdopodobnie nie skończy się na hucie „Baildon”.

PRACOWNICY PKO. W WARSZAWIE OFIAROWUJĄ NA F.O.M. 4-000 ZŁ.

Oddział pracowników PKO w Warszawie przesłał do Zarządu Głównego następującą uchwałę: „Walne Zebranie Oddziału uchwaliło dn. 11.IV przelać z osobnych funduszy na konto czekowe PKO 30680 zł. 4.000”. Powyższa kwota została przekazana już 20-go kwietnia r. b.

ARTYŚCI - PLASTYCY NA F.O.M.

Szereg członków Zrzeszenia Polskich Artystów - Plastyków, chcąc w dostępny im sposób zasilić Fundusz Obrony Morskiej, składa na ten cel niektóre swoje prace. Dotychczas złożyli prace następujący artyści: 1) Suchanek Antoni, 2) Borawski Aleksander, 3) Borzyna Kazimierz, 4) Cieślowski Tadeusz, 5) Choremalski Wawrzyniec, 6) Czepita Michał, 7) Dzwonkowski Aleksander, 8) Habrikowa Jadwiga, 9) Iwanowski Błażej, 10) Kawecki Roman, 11) Kopczyński Bronisław, 12) Lindeman Emil, 13) Manasterski Stefan, 14) Nalecz Włodzimierz, 15) Sarnowicz Aleksander, 16) Szwoch Franciszek, 17) Terpilowski Aleksander, 18) Badowski Zygmunt.

Akcja powyższa została zainicjowana przez artystę-malarza Antoniego Suchenka.

LEGJON MŁODYCH OPODATKOWUJE SWYCH CZŁONKÓW NA F.O.M.

Komenda Obwodu Brzeskiego Legjonu Młodych przystąpiła jako członek zbiórki do LMK, oraz zadeklarowała na F.O.M. po 10 zł. miesięcznie.

Widząc przyszłość mocarstwą Polski w rozbudowie floty, komenda Obwodu Brzeskiego wzywa do szlachetnego współzawodnictwa wszystkie stowarzyszenia i związki.

ZBIÓRKA NA F.O.M. W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM STAŁA SIĘ ROZWIJAJĄCĄ

W dalszym ciągu samorząd woj. lubelskiego w drodze uchwał członków swych rad i sejmików spiesz z deklarowaniem subwencji na F.O.M.

INWALIDZI WOJENNI NA F.O.M.

Na walnym zgromadzeniu członków Okr. Koła Zw. Inwalidów Wojennych w dn. 8.IV w Lublinie uchwalono uroczyście wesprzeć czynnie dążenia Ligi przez krzewienie wśród społeczeństwa zrozumienia doniosłości morza dla życia gospodarczego Rzplitej i jej niepodległości i niezależnego bytu państwowego.

LWÓW ROZPOCZYNA ENERGICZNĄ AKCJĘ NA F.O.M.

W dn. 22-go kwietnia b. r. odbyło się we Lwowie w sali Ratusza wielkie zebranie obywatelskie w sprawie zbiórki na F.O.M. Po przemówieniach Prezesa Okręgu we Lwowie p. prof. Stanisława Niemczyckiego, oraz przewodniczącego Sekcji Mar. Woj. dr. A. Czółowskiego, zebrani uchwaliли przez akłamację rezolucję, postanawiającą poprzeć najusilniej akcję zbiórkową tak, by zgodnie z programem Komitetu F.O.M., zebrać w ciągu roku kwotę zł. 550.000.

Wykaz wpłat na F. O. M. dokonanych na konto P. K. O 30680 za m-c kwiecień.

OKRĘG BIAŁOSTOCKI

Oddział L. M. K. Białystok — zł. 53.76; Oddz. L. M. K. Raczki — zł. 10.—; Oddz. L. M. K. Osowiec 9 n. s. k. — zł. 15.90; Oddz. L. M. K. im. Batorego — Grodno — zł. 37.80; Oddz. L. M. K. Suwałki — zł. 1084.01; Inspektor szkolny — Suwałki — zł. 4.50; Zarząd Miejski — Skidel — zł. 23.66; Ochotn. Straż Pożarna — Nowy Dwór k/Wolkowskiej — zł. 1.50; J. Gajdowska — Mosty — zł. 2.37; Funkelnarjusz wieżnia — Białystok — zł. 35.50; Szkoła — Trzcianne — zł. 7.64; Koło L. M. K. przy Szkole Powsz. Nr. 4 — Grodno — zł. 47.95.

OKRĘG RADOMSKO-KIELECKI

Oddz. L. M. K. — Marcule — zł. 61.30; Oddz. L. M. K. — Bliżyn — zł. 10.—; Oddz. L. M. K. przy P. K. U. — Radom — zł. 12.05; Oddz. L. M. K. — Pionki — zł. 46.60; Oddz. L. M. K. — Sandomierz — zł. 200.—; Oddz. L. M. K. — Końskie — zł. 62.50; Oddz. L. M. K. przy F-ce Broni — Radom — zł. 700.—; Oddz. L. M. K. — Końskie — zł. 42.50; Oddz. L. M. K. Kolejowy — Ostrowiec n/Kamienną — zł. 50.—; Oddz. L. M. K. — Bukowiec k/Opoczna — zł. 30.—; Oddz. L. M. K. — Włoszczowa — zł. 115.—; Oddz. L. M. K. Kolejowy — Sandomierz — zł. 35.40; Oddz. L. M. K. — Skarżysko-Kamienna — zł. 184.—; Oddz. L. M. K. — Lubienia k/Wierzbika — zł. 21.10; Oddz. L. M. K. przy Dyr. P. K. P. — Radom — zł. 1379.92; 10% składek członk. za m-c I i II zł. 2.233.20; Pracown. Bura II Oddz. Drog. — Skarżysko-Kamienna — zł. 20.—; Pracown. P. Wytw. Uzbr. — Radom — zł. 163.05; Zw. Pracy Ob. Kobiet — Pionki — zł. 15.—; Zarząd Gminy — Pionki — zł. 50.—; Pracown. Ubezpieczalni — Pionki — zł. 13.90; Zw. Inżynierów Chemików — Pionki — zł. 50.—; Polskie Tow. Krajoznawcze — Pionki — zł. 100.—; Zw. Strzel. Oddział — Pionki — zł. 10.—; Zw. Rezerwistów — Pionki — zł. 28.10; Pracown. Spółdz. Spoż. „Proch” — Pionki — zł. 12.03; Zw. Legionistów, Oddz. „Pionki” — zł. 17.—; F-ka Amunicji — Skarżysko-Kamienna — zł. 41.30; A. Bielińska — Sokółów k/Paradyża — zł. 1.—; Fr. Borzemski — Wachock — zł. 1.—.

OKRĘG KRAKOWSKI

Okręg L. M. K. — Kraków — zł. 333.—; Oddz. L. M. K. — Jasło — zł. 211.50; Oddz. L. M. K. — Chęcin k/Bochni — zł. 1.50; Oddz. L. M. K. — Ropczyce — zł. 158.88; Oddz. L. M. K. — Grybów — zł. 2.—; Oddz. L. M. K. — Żywiec — zł. 450.—; 10% składek członkowskich za m-c I i II — zł. 316.60;

Zw., Akcjonar. i Udziałowców — Kraków — zł. 5.—; Zakład Sprzedaży Wyr. Tyt. P. M. T. — Kraków-Podgórze — zł. 100.—; Hanausek B. G. K. — Tarnów — zł. 20.—; Szkoła Pow. — Monasterzec k/Leska — zł. 230; Melnyk M. — Postolów k/Leska — zł. 0.70; Warchanek — Mszana Dolna — zł. 5.—; J. Wessely — Zakopane — zł. 1.—; K. Czapelski — Gorlice — zł. 2.—; A. Holikowa — Bezmiechowa k/Leska — zł. 0.70; Mgr. Jawornicki — Kraków — zł. 24.—; Samorząd kl. VII Gimn. Koedukacyjnego — Oświęcim — zł. 7.—; Zbiórka w Nowym Targu — zł. 58.71; Zbiórka w Zakopanem — zł. 53.90; Zbiórka w Krośniciu n/D. — zł. 10.—; Zbiórka w gminach: Wróblówka, Sromowce, wyżne i niżne, Białka, Czorsztyn, Huta, Dobno, Orawka, Rdzawka, Łapne Wyżne, Piekelnik, Zaskole, Chyżne, Kluszkowice, Szafary, Krempachy, Frydman, Zubrzyca Górna, Zaluszne, Dział i Witów, łącznie — zł. 99.29; J. Lubelski — Kraków — zł. 200.—; Ognisko Kolej. P. W. — Debica — zł. 12.—; Komenda Straży Granicznej — Kraków — zł. 0.70.

OKREG LUBELSKI

Oddz. L. M. K. Kolejowy — Hrubieszów — zł. 18.—; Oddz. L. M. K. — Garwolin — zł. 136.73; Oddz. L. M. K. — Milejów — zł. 19.50; Oddz. L. M. K. — Krasnystaw — zł. 13.60; Oddz. L. M. K. Kolejowy — Parczew — zł. 16.—; Oddz. L. M. K. — Horodło — zł. 5.25; Oddz. L. M. K. Wojskowy — Chełm Lubelski — zł. 85.20; Oddz. L. M. K. — Hrubieszów — zł. 339.25; Oddz. L. M. K. — Opole — zł. 41.35; Oddz. L. M. K. — Tomaszów Lubelski — zł. 84.57; Oddz. L. M. K. — Tysowce — zł. 17.—; Oddz. L. M. K. — Chełm Lubelski — zł. 376.35; Oddz. L. M. K. — Bilgoraj — zł. 10.—; Oddz. L. M. K. Kolejowy — Deblin — zł. 66.30; Oddz. L. M. K. Kolejowy — Puławy — zł. 303.—; Oddz. L. M. K. przy Zw. Straży Pożarnej — Lublin — zł. 6.30; Oddz. L. M. K. — Sokół Podlaski — zł. 300.—; Oddz. L. M. K. — Krzczonów — zł. 30.—; Oddz. L. M. K. — Zamość — zł. 812.—; Oddz. L. M. K. — Siedlce — zł. 55.50; Oddz. L. M. K. — Białopole — zł. 77.65; Oddz. L. M. K. — Zwierzyniec n/W. — zł. 3.06; 10% składek członkowskich — zł. 1213.40; Koło Amatorskie przy Straży Pożarnej — Zamość k/Grabowa — zł. 10.—; Zw. Podoficerów Rez. — Łuków — zł. 63.90; Gromada Gminy — Sobienie-Jeziory — zł. 21.—; K. Pohorecki — Cichoborz — zł. 25.—; K. Powiak — Lubartów — zł. 2.—; Pracownicy Stacji — Klementowice — zł. 4.50; Pracownicy Ubezpieczalni Społecznej — Lublin — zł. 15.25; Koło L. M. K. przy Państw. Sem. Naucz. Żeńskim — Lublin — zł. 8.—; A. Kuszyk — Drozdówka k/Lubartowa — zł. 14.40; Koło Szkolne L. M. K. — Tomaszów Lubelski — zł. 3.—; Zarząd Gminy — Jarczów — zł. 10.—; Zarząd Miejski — Tomaszów — zł. 10.—; Kpt. W. Czoch — Lubartów — zł. 50.—; Koło L. M. K. przy Gimn. — Miedzyrzec — zł. 5.—; Szkoła Pow. — Miedziana k/Węgrowa — zł. 3.—.

OKREG ŁÓDZKI

Oddz. L. M. K. — Łask — zł. 218.07; Oddz. L. M. K. — Wieluń — zł. 349.55; Oddz. L. M. K. — Konin — zł. 171.—; Oddz. L. M. K. — Kłodawa — zł. 17.50; Oddz. L. M. K. — Wieruszów — zł. 38.20; 10% składek członkowskich za m-c I i II — zł. 618.30; E. Fiszer — Sieradz — zł. 15.20; Komisariat VIII P. P.

Łódź — zł. 10.15; Zw. Strzel. Oddz. — Łask — zł. 28.—; Pracown. biura 2-go Oddziału Mechan. P. K. P. — Piotrków — zł. 124.70; I. Żulicki — Chrzablice k/Bruźdewa — zł. 2.50; Szkoła Pow. im. Rejtana — Kalisz — zł. 6.—; Szkoła Pow. im. Reppszana — Kalisz — zł. 2.20; Seminarium im. Kr. Jadwigi — Pabjanice — zł. 53.80; Państw. Szkoła Handl. — Łódź — zł. 25.—; P. Kokoryk — Zduniska Wola — zł. 34.95; St. Ender — Moszczenica k/Piotrkowa — zł. 100.—.

OKREG LWOWSKI I JAROSLAWSKI

Oddz. L. M. K. — Sanok — zł. 50.—; Oddz. L. M. K. — Rzeszów — zł. 174.—; Oddz. L. M. K. — Jarosław — zł. 2000.—; Oddz. L. M. K. — Mraźnica — zł. 1200.—; Oddz. L. M. K. — Przemyśl — zł. 1059.80; Oddz. L. M. K. — Przeworsk — zł. 100.—; 10% składek członkowskich za m-c I i II — zł. 407.70; Sad Grodzki Zamiejski — Lwów — zł. 10.—; Szkoła Pow. — Łupków — zł. 0.70; Szkoła Pow. — Czarna k/Ustrzyk — zł. 2.90; Szkoła Pow. — Hoczew — zł. 1.40; Szkoła Pow. im. J. Piłsudskiego — Ustrzyki Dolne — zł. 2.20; Szkoła Pow. — Lubieńsko k/Lupkowa — zł. 0.20; Szkoła Pow. — Wola Piotrowa k/Sanoka — zł. 0.70; Szkoła Pow. — Smolnik k/Lutowisk — zł. 1.70; Szkoła Pow. — Serednie Małe k/Lutowisk — zł. 0.70; Szkoła Pow. — Zawadka rym. k/Dukli — zł. 1.—; Szkoła Pow. — w Rzepedzi k/Szczwanego — zł. 1.40; Szkoła Pow. — Polanczyk k/Soliny — zł. 0.70; Szkoła Pow. — Maniów k/Przemysła — zł. 0.80; Szkoła Pow. — Karlików k/Bukowska — zł. 0.80; Szkoła Pow. — Deszno k/Rymanowa — zł. 0.90; Oficerowie 10 p. a. c. — Przemyśl — zł. 15.—; Ł. Kognłowska — Łódź k/Mrzygłoda — zł. 0.90; Sad Grodzki — Cieszanów — zł. 61.—; Szkoła Pow. — Dąbrowa Ruska k/Sanoka — zł. 0.90; Szkoła Pow. — Tarnawa Dolna k/Zagorza — zł. 0.70; Szkoła Pow. im. T. Kościuszki — Sanok — zł. 2.—; J. Krawczyk — Szczawne-Kulaszne — zł. 1.40; Podoficerowie 10 p. a. c. — Przemyśl — zł. 13.40; 1 kl. szk. pow. — Rudenka k/Miejsce Piastowe — zł. 0.70; Szkoła Pow. — Wolica k/Sanoka — zł. 0.90; Szkoła Pow. — Bielków k/Ropienki — zł. 0.70; Szkoła Pow. — Mymon k/Sanoka — zł. 0.70; Miejskie Koło B. B. W. R. — Tarnobrzeg — zł. 6.60; Szkoła Pow. — Raczkowo-Jurówce — zł. 1.20; Oddz. Zw. Strzel. — Uhrynów k/Sokala — zł. 10.—; Dr. Wl. Stoikow — Lwów — zł. 12.—; Główna Składowa Sanitar. Nr. 2 — Przemyśl — zł. 17.25; M. Solowkówna — Puławy k/Nowotańca — zł. 0.70; S. Łazurko — Bukowice k. Boligród — zł. 70.—; Szkoła Pow. — Grogów Dolny k/Jurówce — zł. 0.70; Szkoła Pow. S. S. Felicjanek — Besko k/Sanoka — zł. 2.80; 2 kl. Szk. Pow. — Oleśnica k/Ustrzyk — zł. 2.10; Centr. Szk. Straży Gran. — Rawa Ruska — zł. 6.95; Politechnika — Lwów — zł. 106.30; Koło L. M. K. przy Gimn. Państw. im. Wł. Jagiełły — Drohobycz — zł. 250.—.

OKREG NOWOGRODZKI

Oddz. L. M. K. — Węlożyn — zł. 1.85; Oddz. L. M. K. — Stołce — zł. 3.10; Oddz. L. M. K. — Baranowice — zł. 67.50; Oddz. L. M. K. przy Sądzie Okręgowym — Nowogródek — zł. 51.15; Oddz. L. M. K. — Nowoelma — zł. 5.70; Oddz. L. M. K. — Iwieniec — zł. 14.31; 10% składek za m-c I i II — zł. 160.80;

Koło L. M. K. przy Szk. Pow. Nr. 5 — Lida — zł. 6.48; Zrzeszenie Pracown. B. P. — Baranowice — zł. 20.—; Komenda P. P. — Nowogródek — zł. 30.—; Posterunek P. P. — Horodeczno — zł. 6.—.

OKREG POLESKI

Komisariat P. P. — Pińsk — zł. 2.80; Pracown. Urz. Poczt. — Brześć n/B. 1 — zł. 14.75; Pracown. Urz. Poczt. — Brześć n/B. 2 — zł. 8.75; Urz. Skarb. Akcyz i Monop. — Pińsk — zł. 12.30; Koło Portowe L.O.P.P. Nr. 7 — Pińsk — zł. 51.60; Tow. Myśliwskie — Kobryń — zł. 37.05; Oddz. Brygady Kontroli Skarbowej — Łuniniec — zł. 2.—; Izba Rzemieślnicza — Brześć n/Bugiem — zł. 10.—; Sad Polubowny Obywatelski — Brześć n/Bugiem — zł. 5.—; Klasa VI Państw. Gimn. — Pińsk — zł. 9.—; Oddz. L. M. K. — Drohiczyn n/B. — zł. 30.—; Oddz. L. M. K. — Telechany — zł. 10.25; Oddz. L. M. K. — Kobryń — zł. 29.90; 10% składek członkowskich za m-c I i II — zł. 175.20.

OKREG POMORSKI

Oddz. L. M. K. — Chełmno — zł. 115.70; Oddz. L. M. K. — Wejherowo — zł. 218.—; Oddz. L. M. K. — Gniezno — zł. 280.—; Oddz. L. M. K. — Starogard — zł. 84.70; Oddz. L. M. K. — Sepolno — zł. 90.—; Oddz. L. M. K. — Czersk — zł. 30.—; Oddz. L. M. K. — Puck — zł. 20.—; Oddz. L. M. K. — Chojnice — zł. 161.89; Oddz. L. M. K. — Toruń — zł. 547.—; Oddział L. M. K. — Kartuszy — zł. 68.87; 10% składek członkowskich za m-c I i II — zł. 541.—; Sad Grodzki — Chojnice — zł. 12.30; Urzęd. Ubezpiecz. Społecznej — Tuchola — zł. 32.35; Pracown. Ubezpiecz. Społecznej — Teżew — zł. 74.95; Ognisko Kol. P. W. — Twarda Góra — zł. 9.04; Gmina Płocin k. Sepolna — zł. 8.—; Kol. P. W. — Łaskowice — zł. 451.20; Oficerowie i Podoficerowie 1 B. S. — Chojnice — zł. 24.30; Płocin Powst. i Wojak. O. K. VIII — Iłowo k/Sepolna — zł. 1.10; Ekspozyt. Biura Zarz. Główn. L. M. K. — Gdynia — zł. 45.—; N-ctwo Młc. — Pomorze — zł. 5.25; Koło Koleżeńskie przy Szk. Rolniczej — Chełmża — zł. 10.—.

OKREG STANISŁAWOWSKI

Oddz. L. M. K. — Tłumacz — zł. 100.—; Oddz. L. M. K. — Nadwórna — zł. 175.—; Oddz. L. M. K. — Rohatyn — zł. 15.70; Oddz. L. M. K. — Kolomyja — zł. 164.32; Oddz. L. M. K. — Ottynia — zł. 31.—; 10% składek za m-c I i II — zł. 103.14; K. Isakiewicz — Stanisławów — zł. 2.—; O. Frucht — Stanisławów — zł. 0.50; kl. IV, VI, VII Szk. Pow. — Jabłonów — zł. 3.64; Szk. Pow. — Żeńska im. Konopnickiej — Kolomyja — zł. 25.—.

OKREG POZNAŃSKI

Oddz. LMK. — Poznań — zł. 69.80; Oddz. LMK. — Bydgoszcz — zł. 71.50; Oddz. LMK. — Rawicz — zł. 205.—; Oddz. LMK. — Leszno Wilk. — zł. 270.—; Oddz. LMK. — Kruszwica — zł. 30.—; Oddz. LMK. — Gostyń — zł. 67.—; Oddz. LMK. — Koronowo — zł. 10.—; Oddz. LMK. — Kościan — zł. 600.—; Oddz. LMK. — Wągrowiec — zł. 89.37; 10% składek za m-c I i II — zł. 675.10; Komisariat Główny P. P. na miasto — Bydgoszcz — zł. 21.35; Komenda Pow. P. P. — Nowy Tomysł — zł. 20.50; Komenda Pow. P. P. — Leszno — zł. 8.15; Komenda Pow. P. P. — Gniezno — zł.

20.70; Komenda Pow. P. P. — Ostrów Pozn. — zł. 16.—; Kwestura Uniwers. — Poznań — zł. 192.67; Pracown. F-KI P. Z. U. — Poznań — zł. 73.04; Fr. Musiał — Mały Gaj k/Wroniek — zł. 5.—; Związek Lekarzy PKP. — Bydgoszcz — zł. 200.—; Koło Mieszczańskie BBWR. — Inowrocław — zł. 20.—; Sedziowie Sądu Okręgowego — Bydgoszcz — zł. 8.80; Ubezpiecz. Społ. — Bydgoszcz — zł. 200.—; Firma Kiedrowski — Bydgoszcz — zł. 5.—; F-ma Szolong — Bydgoszcz — zł. 1.—; F-ma Wawrzyniak — Bydgoszcz — zł. 1.—; F-ma Superkowski — Bydgoszcz — zł. 1.50.—; Centr. Wyszk. Podof. Lotn. — Bydgoszcz — zł. 48.85; Pryw. Szk. Powsz. Meska — Bydgoszcz — zł. 13.05; Koło LMK. — Debowo Sadki k/Nakła — zł. 2.—; Posterunek P. P. — Barcin — zł. 4.—; Komenda Pow. P. P. — Kepno — zł. 6.—; Posterunek P. P. — Mrocza — zł. 1.60; Posterunek P. P. — Łabiszyn — zł. 1.30; Posterunek P. P. — Łobżenica — zł. 1.—; Posterunek P. P. — Szubin — zł. 0.70; Posterunek P. P. — Pogorzle — zł. 1.50; Urzedn. Prokurat. Gen. — Poznań — zł. 9.50; Komenda Pow. P. P. — Rawicz — zł. 11.60; Posterunek P. P. — Oniszew k/Krotoszyna — zł. 0.50; Komenda Pow. P. P. — Chodzież — zł. 3.70; Komenda Pow. P. P. — Poznań — zł. 10.85; Komenda Pow. P. P. — Czarnków n/N. — zł. 11.90; Komenda Pow. P. P. — Wolsztyn — zł. 5.55; Posterunek P. P. — Borek — zł. 0.60; Posterunek P. P. — Nakło n/N. — zł. 1.70; Posterunek P. P. — Koźmin — zł. 0.65; Posterunek Graniczny P. P. — Miasteczko n/N. — zł. 2.70; Komenda Główna P. P. Oddz. IV — Poznań — zł. 1.75; Komenda Powiat P. P. — Wągrowiec — zł. 5.50; Komenda Powiat P. P. — Szamotuły — zł. 24.75; Komenda Powiat P. P. — Kościan — zł. 7.—; Posterunek P. P. — Krotoszyn — zł. 1.10; Posterunek P. P. — Sadki — zł. 0.60; Plk. S. Lipiński — Wągrowiec — zł. 1.—; R. Juszkiewicz — Bydgoszcz — zł. 2.—; Z. Wierzbicki — Rydzyna — zł. 1.50; Komenda Woj. P. P. — Poznań — zł. 13.15; Komenda Pow. P. P. na miasto — Poznań — zł. 74.55; Komenda Pow. P. P. — Wyrzysk — zł. 1.50; Komenda Pow. P. P. — Jarocin — zł. 12.75; Komenda Pow. P. P. — Inowrocław — zł. 19.—; Komenda Pow. P. P. — Kepno — zł. 14.65; Komenda Pow. P. P. — Miedzichód — zł. 3.10; Komenda Pow. P. P. — Środa — zł. 18.40; S. Olszewski — Rydzyna — zł. 3.—; P.K.U. Powiat — Bydgoszcz — 3.80; F-ma Jankowienko — Bydgoszcz — zł. 2.—; F-ma Klemens Stark — Bydgoszcz — zł. 2.—; F-ma Kujawski — Bydgoszcz — zł. 3.—; Właściciele Aptek — Bydgoszcz — zł. 30.90; K. Stark — Bydgoszcz — zł. 10.—; F-ma Fornier — Bydgoszcz — zł. 10.—; F-ma Grakona — Bydgoszcz — zł. 10.—; F-ma Draeger — Bydgoszcz — zł. 3.—; F-ma Marcinia — Bydgoszcz — zł. 20.—; Pracownicy F-my Hadroga — Bydgoszcz — zł. 2.20; F-ma Perun — Bydgoszcz — zł. 4.25; Urzednicy Skarbowi — Bydgoszcz — zł. 0.50; 15 P. A. L. — Bydgoszcz — zł. 21.80; 11 D.A.K. — Bydgoszcz — zł. 3.90; Pracown. Ubezpieczalni Społecznej — Bydgoszcz — zł. 32.40; F-ma Reiman — Bydgoszcz — zł. 10.—; Inż. Napierkowski — Bydgoszcz — zł. 4.80; Inż. Klück — Bydgoszcz — zł. 2.—; F-ma Pasamon — Bydgoszcz — zł. 5.—; F-ma Izbicki — Bydgoszcz — zł. 2.—; Bydg. F-ka Pasów — Bydgoszcz — zł. 3.—; F-ma Krause — Bydgoszcz — zł. 2.—; PKU.

miasto — Bydgoszcz — zł. 2.30; Placnik 62 p. p. — Bydgoszcz — zł. 1.85; Urzednicy B.G.K. — Bydgoszcz — zł. 13.80; Garniz. Izba Chorych — Bydgoszcz — zł. 1.75; 16 p. ul. — Bydgoszcz — zł. 21.25; Wojsk. Sad Rejon — Bydgoszcz — zł. 0.85; Delegat Sztabu Gł. przy D. O. K. P. — Bydgoszcz — zł. 0.80; Korpus Oficerów 62 p. p. — Bydgoszcz — zł. 14.05; Państw. Zakł. Przem. Zboż. — Bydgoszcz — zł. 8.55; F-ka Traków i Maszyn — Bydgoszcz — zł. 25.—; Spółdz. Malarzy Lakierników — Bydgoszcz — zł. 10.—; F-ma Tonedo — Bydgoszcz — zł. 1.—; F-ma Hadroga — Bydgoszcz — zł. 5.—; Pracown. Cukrowni — Kruszwica — zł. 111.28; Por. Z. — Poznań — zł. 34.—.

OKRĘG TARNOPOLSKI

Oddz. L. M. K. — Zborów — zł. 32.35; Oddz. L. M. K. — Złoczów — zł. 64.30; 10% składek za m-c I i II — zł. 12.50; 22 p. ul. — Brody — zł. 12.50; L. Korzeniowicz — Zbaraż — zł. 2.—; Czytelnia T. S. L. — Duplika — 10.—; Inż. Odrzywoński — Czortków — zł. 17.—; Szk. Powsz. — Sokółówka k/Złoczowa — zł. 15.—; Szk. Powsz. — Laszkowo k/Gológór — zł. 5.—.

OKRĘG WILEŃSKI

Oddz. L. M. K. — Wilno — zł. 1000.—; Oddz. L. M. K. — Mołodeczno — zł. 15.—; 10% składek członkowskich za m-c I i II — zł. 114.40; Oficerowie Baona K.O.P. „Orany” — zł. 14.—; H. Niesłuchowski — Wilno — zł. 5.—; Podoficerowie 6 p. p. Legi. — Wilno — zł. 327.—.

OKRĘG WOLYŃSKI

Oddz. L. M. K. — Ołyka — zł. 47.95; Oddz. L. M. K. — Kostopol — zł. 20.—; Oddz. L. M. K. — Kowel — zł. 257.85; Oddz. L. M. K. — Maniewiczze — zł. 3.—; Oddz. L. M. K. — Zdobunów — zł. 70.—; Oddz. L. M. K. — Kiwerce — zł. 98.05; Oddz. L. M. K. przy P. B. R. — Łuck — zł. 54.65; Oddz. L. M. K. — Antonówka — zł. 48.60; Oddz. L. M. K. Kolej. — Antonówka — zł. 85.42; Oddz. L. M. K. — Kowel — zł. 75.—; Oddz. L. M. K. — Krzemieniec — zł. 911.20; Oddz. L.M.K. — Sienkiewiczówka — zł. 20.95; 10% składek członkowskich za miesiąc I i II — zł. 600.80; Majątek Holownica — k/Korca — zł. 2.—; J. Denisenko — Krzemieniec — zł. 20.—; Uczniowie kl. VI szk. powsz. — Dubno; C. Żelazny, W. Żelazny, W. Jurczyk, F. Switkowski, P. Gołab, W. Buczkowski, H. Klimczak, razem — zł. 1.15; Urząd Pocztowy — Kiwerce — zł. 2.05; Urząd Gminy — Kotłona k/Krzemieńca — zł. 12.—.

OKRĘG ZAGŁEBIA WĘGLOWEGO

Oddz. L. M. K. — Bielszowice — zł. 110.—; Oddz. L. M. K. 4 p. s. p. — Cieszyń — zł. 300.—; Oddz. L. M. K. — Król. Huta — zł. 2726.75; Oddz. L.M.K. — Dziedzice — zł. 55.60; Oddz. L.M.K. — Tarnowskie Góry — zł. 254.14; Oddz. L. M. K. przy 73 p. p. — Katowice — zł. 1000.—; Oddz. L. M. K. — Pszczyna — zł. 179.52; Oddz. L. M. K. Kolej. — Katowice — zł. 529.14; Oddz. L. M. K. — Siemianowice — zł. 336.40; Oddz. L.M.K. — Częstochowa — zł. 302.51; Oddz. L. M. K. Huta Schellera — Welnowiec — zł. 13.50; Oddz. L. M. K. — Katowice-Brynów — zł. 30.85; Oddz. L. M. K. — Katowice-Dab — zł. 42.10; Oddz. L.M.K. — Kochłowice — zł. 408.09; Oddz. L. M. K. — Mikołów — zł. 150.—; Oddz.

L. M. K. — Mysłowice — zł. 58.30; Oddz. L. M. K. — Sosnowiec — zł. 13.—; Oddz. L. M. K. — Tychy — zł. 38.20; Oddz. L. M. K. — Lipiny Śl. — zł. 280.—; Oddz. L. M. K. — Nowiadam — zł. 200.—; Oddz. L. M. K. przy Kop. Roemer — Niedobczyce — zł. 126.10; Oddz. L. M. K. — Wodzisław k/Rybnika — zł. 350.—; Oddz. L. M. K. — Piaszki k/Sosnowca — zł. 224.15; Oddz. L. M. K. — Dąbrowa Górnicza — zł. 198.55; Oddz. L. M. K. — Niemce — zł. 655.75; Oddz. L. M. K. — Chorzów Główna — zł. 113.13; Oddz. L. M. K. — Chropaczów — zł. 50.—; Oddz. L. M. K. — Będzin — zł. 84.60; Oddz. L. M. K. przy Kopalniach i Cynkowniach — Lipiny Śl. — zł. 126.60; Oddz. L. M. K. — Lubliniec — zł. 300.—; 10% składek członkowskich za m-c I i II — zł. 2626.60; Urząd Pocztowy — Szarlej — 5.20; W. Łogowski — Katowice — zł. 1.—; Koło Szkolne przy szk. powsz. III — Katowice — zł. 70.—; 75 p. p. — Król. Huta — zł. 63.—; Urzedn. Kopalni „Wujek” — Katowice-Brynów — zł. 100.—; Robotn. Kopalni „Wujek” — Katowice-Brynów — zł. 170.60; Urzedn. Wydz. Bezp. Publ. Urzedu Wojew. — Katowice — zł. 6.70; Wydz. Powiat. — Lubliniec — zł. 50.—; Klub Tow.ski Prac. T-wa Sosn. F-k Rur i Żelaza — Sosnowiec — zł. 50.—; Gmina Szk. Katolicka Szkoły — Golasowice — zł. 2.50; Polskie Stow. Inż. Techn. Woj. Śląskiego — Katowice — zł. 2000.—; Śląskie linie autob. — Katowice — zł. 106.—; Robotnicy F-ki „Ligzoza” — Bieruń Stary — zł. 245.60; Szk. Powsz. — Aleksandria II k/Częstochowy — zł. 8.—; Robotn. Kop. „Matylda” — Lipiny Śląskie — zł. 50.50; Młodzież Szkolna — Czerwionka — zł. 2.—; Okręgowy Urząd Ziemi — Katowice — zł. 8.50; A. Sokółowski — Zabkowice — zł. 3.—.

OKRĘG WARSZAWSKI — M. ST. WARSZAWA

Oddz. L. M. K. przy Min. P. i H. — zł. 205.—; Oddz. L. M. K. Skarbowców — zł. 255.—; Oddz. L. M. K. przy Min. Roln. i Reform. Roln. — zł. 45.10; Oddz. L. M. K. Stoleczny — zł. 57.—; Oddz. L. M. K. przy Zakł. Oczysz. Miasta — zł. 135.—; Oddz. L. M. K. przy Wzst. Gł. P. K. P. na st. W-wa Praga — zł. 125.60; Oddz. L. M. K. przy Warszt. Amunic. Nr. 1 — zł. 216.45; Oddz. L. M. K. na Żoliborzu — zł. 33.—; Oddz. L. M. K. przy Powsz. Zakł. Ubezpie. Wz. Insp. Woj. — zł. 13.—; Oddz. L. M. K. przy P. B. R. — zł. 422.45; Oddz. L. M. K. przy P. K. O. — zł. 4067.20; Oddz. L. M. K. im. Jana z Kolna — zł. 10.—; Oddz. L. M. K. przy Zakł. „Skoda” — zł. 1134.85; Oddz. L. M. K. przy F-ce Żarówek „Osram” — zł. 9.15; Oddz. L. M. K. „Kobiet” — zł. 300.—; Kierownictwo Budowy Państw. Zakł. Lotn. — zł. 85.—; Najw. Tryb. Admin. Oddz. Rachunkowy — zł. 12.50; Szkoła Powsz. Nr. 48 — zł. 18.55; Kier. Mar. Wojennej — zł. 300.—; Gimm. J. Gagatnickiej — zł. 100.—; K. Srokowski — zł. 8.18; Koło L. M. K. przy Gimm. Staszica — zł. 15.—; St. Mar. Borowski — zł. 4.—; Gł. Magaz. Zasobów P. K. P. na St. W-wa Wschodnia — zł. 35.—; Pracown. Nacz. Dyr. Lasów Państw. — zł. 221.—; Pracown. D/H B-cia Jabłkowski — zł. 19.50; Matys-Fajwel Tykuliński — zł. 50.—; Koło LMK. przy Szk. Powsz. Nr. 43 — zł. 7.—; M. Szymańczak — zł. 1.02; Podoficerowie D-twa K. O. P. — zł. 15.—; J. Czerkawski — zł. 5.—;

Wydz. IV Izby Skarb. Grodzkiej — zł. 17.40; J. Pabudziński — zł. 2.; Kasa Zarz. Gł. LMK. za sprzedane znaczki — zł. 54.35; Czytelnicz. „Polski Zbrojnej” — zł. 22.27; W. Alchimowicz — zł. 5.; S. Swoboda — zł. 1.; Zak — zł. 2.; Kuroczycki — zł. 0.50; S. Woldman, S. Wolfstaf, M. Cwelpern — zł. 6.; E. Bojakowska — zł. 10.; St. Pikuliński — zł. 1.76; N. N. — zł. 35.32; M. Szymanczak — zł. 1.02; Pracown. 4 apteki Ubezp. Społ. — zł. 21.; H. Mrozowski — zł. 5.; Fund. Społ. Zoln. K. O. P. — zł. 200.; Szk. powsz. Nr. 45 — zł. 55.; Gimn. im. Rejtana — zł. 7.15; Pers. Naucz. Szk. powsz. Nr. 28 — zł. 2.50; E. Dreszerowa — zł. 1.; Szk. powsz. Nr. 28 — zł. 6.74; C. Kozakewiczówna — zł. 3.; Szk. Powsz. Nr. 43 — zł. 10.; C. Szarner — zł. 12.22; M. Fabrycowa — zł. 6.; Zjednocz. Pracowników Rzemieślniczych Sekcja Jubilerów — zł. 10.

OKRĘG WARSZAWSKI—WOJEWÓDZ-TWO WARSZAWSKIE.

Oddz. LMK. — Milanówek — zł. 20.; Oddz. LMK. — Sierpc — zł. 53.; Oddz. LMK. — Pultusk — zł. 14.40; Oddz. LMK. — Radzymin — zł. 100.; Oddz. LMK. — Nieszawa — zł. 12.50; Oddz. LMK. — Łowicz — zł. 165.; Oddz. LMK. — Płońsk — zł. 18.60; Oddz. LMK. — Gabin — zł. 20.; Oddz. Kolej. — Ciechanów — zł. 81.50; Gł. Skład. Mar. Woj. — Modlin — zł. 15.30; J. Kruk — Tłuszcz — zł. 2.55; Zarząd Gminy Radzików — Błonie — zł. 100.; Borkowo k/Sierpeca — zł. 5.; R. Szmelczyński — Płock — zł. 3.; Kolo LMK. — Żuromin — zł. 5.; Zarząd Gminy — Czarnomłyn k/Topolki — zł. 50.; Szk. Powsz. — Modlin-Twierdza — zł. 26.08; Zebrane wśród ludności pow. Błotnickiego — zł. 26.; Zarząd Gminy — Żyrardów — zł. 10.; Szk. powsz. — Kolbiel — zł. 2.; 10% skladek członk. Okręgu Warsz. za m-c I i II — zł. 1.649.30.

ZAGRANICA.

Oddz. LKM. — Strasbourg — zł. 109.; J. Kitler — Shamokui — zł. 26.15; I. Borczyk — Shamokui — zł. 26.15; J. i A. Piotrowscy — Chicago, U. S. A. — zł. 54.; L. Kupferwasser — Hines, U. S. A. — zł. 11.02; L. M. Romansch — Brisbane, Oia — zł. 56.23.

RÓŻNE.

Za pośrednictwem kancelarii Prezydenta R. P. — zł. 250.; Zebrane wśród pasażerów S. S. „Pulaski” — zł. 145.84; Wpływy na „Dar Szkoły Polskiej” — zł. 134.64; N. N. — zł. 10.50; Kolo Koleżeńskie 3 eskadry Szk. Podch. Lotn. — zł. 100.; Pluton Łączności 76 p. p. — zł. 2.50; N. N. — zł. 5.; H. Jaskulska — Trąbczyn — zł. 0.50; Szk. Powsz. — Szpiklosy — zł. 2.05; M. Gabajówna — Bejsce k/Dobiesławie — zł. 10.

Oddzielny wykaz wpłat przez szkoły jest zamieszczony w mies. „Polska na Morzu”.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



K R O N I K A

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego za miesiąc kwiecień 1934 r. wyniósł 622.102,3 ton (w marcu 585.800,6 ton), w tem obrót przybrzeżny, łącznie z Wolnym Miastem Gdańskiem wyniósł 21.348,6 ton. Przywóz w kwietniu wyniósł 92.442,6 ton (w marcu 69.532,2 ton), na wywóz zaś przypadło 506.311,1 ton (w marcu 510.885,3 ton). W porównaniu do miesiąca kwietnia 1933 r. ogólne obroty towarowe za ten sam miesiąc r. b. wzrosły w Gdyni o 190.782,8 ton.

Obrót najważniejszych towarów w miesiącu kwietniu r. b. przedstawiał się następująco:

Przywóz:	
Nasiona oleiste — różne	4.271 ton
ryż surowy	8.138 "
owoce świeże	2.686,5 "
śledzie	405,6 "
ruda żelazna	4.671 "
piryt	5.525,8 "
asfalt	500,6 "
garbnik	1.314,4 "
fosforyt	8.893,9 "
skóry	3.496,1 "
wetna	2.119,8 "
bawełna	9.098,6 "
żelazo	30.636,1 "
Wywóz:	
Bekony	2.139 ton
jaja	2.402,3 "
węgl. eksport	440.927,7 "
bunkier	14.444,4 "
koks	7.265 "
cukier	4.639,4 "
makuch	4.057,8 "
nawozy azotowe	3.148,8 "
deski i łaty	14.604,3 "

W porównaniu z rokiem ubiegłym w okresie pierwszych czterech miesięcy wzrósł zwłaszcza wywóz węgla kamiennego. W ciągu stycznia, lutego, marca i kwietnia r. b. wywieziono o 15% więcej węgla kamiennego, niż w ciągu tych czterech miesięcy roku ubiegłego. Wynika to z następującego zestawienia:

w styczniu 1933 r. wywieziono 822 tysiące ton (w styczniu r. b. — 939); w lutym 1933 r. — 735, w lutym r. b. — 732; w marcu 1933 r. — 684, w marcu r. b. — 798; w kwietniu 1933 r. — 583, w kwietniu r. b. — 792, razem w ciągu 4-ch miesięcy sprawozdawczych 1933 r. wywieziono 2.824 tysiące ton, a w ciągu tych czterech miesięcy roku bieżącego 3.261 tysiące ton węgla.

Na ogólną ilość węgla, wywiezionego w kwietniu r. b. (792 tysiące ton) wywieziono: na rynki środkowo-europejskie 74 (o 7 mniej w porównaniu z marcem r. b.), na rynki skandynawskie — 254 (plus 19); na rynki zachodnio-europejskie — 233 (mniej 4), na rynki południowo-europejskie — 160 (mniej 16), na rynki pozaeuropejskie — 27 (plus 4); węgiel okretowy — 29 (plus 2). W m. Gdańsk — 15 (mniej 5). Na podkreślenie zasługuje tu wzrost wywozu na rynki skandynawskie, z których jedynie Danja nie brała węgla polskiego, oraz na rynki pozaeuropejskie. Zwrócić natomiast trzeba uwagę na fakt że na rynki bałtyckie w dalszym ciągu nie eksportowano naszego węgla.

Przeladunek węgla w porcie gdyńskim wzrósł o 2 tysiące ton, do 466 tysięcy ton, spadł natomiast w porcie gdańskim o 9 tysięcy ton, do 240 tysięcy ton, tak że ogólnie zaznaczył się spadek o 7 tysięcy ton.

W okresie od 23 do 29 kwietnia r. b. zanotowano w porcie gdyńskim rekordową cyfrę przeładunku tygodniowo. Ogólny obrót towarowy w tym czasie wyniósł 171.204,2 ton, z czego wyładowano 29.828,7 ton, a załadowano 141.375,5 ton. Jest to poważny wzrost nawet w porównaniu z poprzednim rekordowym ładunkiem tygodniowym w porcie gdyńskim, zanotowanym za okres od dnia 13 do 19 listopada 1933 r., a który wyniósł 161.364,8 ton.

W końcu kwietnia r. b. zanotowano jeszcze inny rekord w porcie gdyńskim, a mianowicie statek angielski „Baltonia” zabral dla Londynu 466.100 kg. jaj. Jest to cyfra, jakiej dotychczas nie osiągnął żaden jednorazowy transport jaj.

W dniu 6 maja r. b. przyszedł z Małorosyjska na Morzu Czarnem do portu gdyńskiego sowiecki statek „Wolkow”, przywożąc transport bawełny sowieckiej w ilości 8.340 bel. Jest to pierwszy ładunek bawełny z Sowietów dla Polski.

W pierwszych dniach maja przybył do Gdyni angielski parowiec, który przywiózł z Indji Brytyjskich ładunek około 8.000 ton ryżu surowego. Ryż ten ma być przerobiony w łuszczarni gdyńskiej. Jest to już drugi transport ryżu, który w bieżącej kampanii ryżowej przychodzi z Indji bezpośrednio do Gdyni. W przyszłości prawdopodobnie większość transportów ryżu będzie szła bezpośrednio z Indji do łuszczarni gdyńskiej.

Dzięki osiągniętemu ostatnio porozumieniu importerów smół stworzono w Gdańsku centrale importu smół z zagranicy dla terenu W. M. Gdańska. Na podstawie porozumienia z importerami smół w Polsce centrala ta ma regulować również przywóz smół na Pomorze.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu wydało swego czasu zakaz przywozu do Polski siemienia lnianego; ponieważ jednak produkcja siemienia lnianego w Polsce nie może zaspokoić potrzeb przemysłu krajowego, rząd zezwolił Gdynińskiej Olejarni „Union” wwieźć do Polski pewien kontyngent tego towaru. Siemie ma być sprowadzane z Indji Holenderskich, skąd wyruszył już pierwszy transport, oczekiwany w Gdyni w ciągu bieżącego miesiąca.

W przeciągu miesiąca kwietnia b. r. przyszło do portu gdyńskiego i wyszło z niego na morze ogółem 845 statków o łącznej pojemności 695.314 t. r. n., z czego przyszło 434 statki o pojemności 356.791 t. r. n., a wyszło 411 statków o pojemn. 338.523 t. r. n.

Pierwsze miejsce w ruchu statków zajęła bandera szwedzka (247 statków o łącznej pojemności 146.636 ton r. n.), drugie dopiero Polska (74 statków o łącznej pojemności 82.541 t.), za nią niemiecka (158 statków o łącznej pojemności 81.944 ton), a czwarte bandera duńska (109 statków o łącznej pojemności 77.139 t. r. n.).

Sredni tonaż statku, zawijającego do Gdyni, wyniósł w kwietniu 822,1 ton rejestrowanych netto. **Srednia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 54.** Zarówno ilość, jak i tonaż statków w porównaniu do ubiegłego miesiąca znacznie wzrosły (w marcu przyszło 369 statków o pojemności 337.589 t. r. n., a wyszło 377 statków o pojemności 343.095 t. r. n.). W porównaniu z kwietniem r. ub. wzrost jest również znaczny (w kwietniu r. ub. przyszło 324 statków o pojemności 240.350 t. r. n., a wyszło 312 statków o pojemności 241.591 t. r. n.).

W polskiej taryfie przewozowej wprowadzono ostatnio pare zmian, wynikających z rozwoju stosunków gospodarczych z naszymi sąsiadami.

Tak więc z dnem 1 maja r. b. nastąpiła zmiana stawek opłat przewozowych na przewóz towarów ze stacji sowieckich do portów polskich. Dotychczasowe taryfy wyjątkowe eksportowe i importowe Polskich Kolei Państwowych przyznawane były jedynie na przewóz towarów sowieckich od i do stacji polskich, a za przewóz od (wzgl. do) punktów granicznych doliczano normalne stawki opłat przewozowych, to obecne taryfy wyjątkowe będą stosowane na całej odległości od punktów granicznych do stacji portowych polskich i odwrotnie.

Z dnem 1 maja r. b. wszedł również w życie III-ci dodatek do czechosłowacko - polskiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi, zawierający cały szereg uzupełnień i zmian tej taryfy. Rozciągnięto ją przede wszystkim na dalsze 16 stacji czechosłowackich, które dotychczas nie były brane pod uwagę. Ponadto szereg nowych stacji czechosłowackich włączono do poszczególnych artykułów taryfowych, a wreszcie zniżono stawki opłat przewozowych na niektóre towary.

Rozbudowa Gdyni postępuje w dalszym ciągu szybko naprzód. Sprawa ta zajmował się ostatnio Komitet Ekonom. Ministrów, który na posiedzeniu z dnia 28 kwietnia r. b. postanowił, że zainteresowani Ministrowie mają złożyć Ministrowi Spraw Wewnętrznych wszystkie materiały, niezbędne do opracowania ogólnego programu rozbudowy miasta Gdyni. Minister Przemysłu i Handlu na przyjęcie przedstawić zapotrzebowanie na tereny pod rozbudowę portu i jego urządzeń, przewidzianych w ciągu lat kilkunastu, jak również na potrzeby przemysłu, związanego z obrotem w porcie. Jednocześnie w Ministerstwie Komunikacji ma być opracowany plan rozbudowy urządzeń ko-

munikacyjnych, w związku z czym minister komunikacji określi zapotrzebowanie na odpowiednie tereny.

Ponadto ma być powołana przez Ministra Spraw Wewnętrznych komisja złożona z delegatów, zainteresowanych ministerstw i powołanych przez Ministra Spraw Wewnętrznych przedstawicieli samorządu, której zadaniem będzie uzgodnienie programu rozbudowy miasta z postulatami władz państwowych.

Prace nad dalszą rozbudową portu gdyńskiego nie ustają. W kwietniu zakończone zostały pertraktacje z Konsorcjum Francusko - Polskim, w wyniku których został zatwierdzony plan rozbudowy II okresu robót w porcie gdyńskim, obliczony na łączną kwotę 12

ROZPOCZECIE BUDOWY DRUGIEGO POLSKIEGO TRANSATLANTYKU

Na stoczni Montalcone (Włochy), na której buduje się pierwszy nowoczesny polski okręt transatlantyczny dla Linii Gdynia - Ameryka, odbyła się w dniu 1 maja r. b. uroczystość założenia kila drugiego okrętu tego samego typu.

POWRÓT „DARU POMORZA” DO GDYNI

W dniu 11 maja r. b. powrócił do Gdyni z podróży ćwiczebnej statek szkolny „Dar Pomorza”, który w ciągu ośmiomiesięcznego pływania z uczniami I kursu Państwowej Szkoły Morskiej (od dn. 17 września r. ub.) odwiedził szereg portów Ameryki Południowej i Afryki, a m. in.: Paranagua (Parana), Cape Town (Unia Południowo - Afrykańska) i Lobito (Angola).

Po zakończeniu dokowania „Dar Pomorza” odebędzie w ciągu lipca i sierpnia krótkie pływanie po Bałtyku, poczem we wrześniu odpłynie w dłuższą podróż zimową.

Z PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ

Tegoroczne egzaminy wstępne do Państwowej Szkoły Morskiej rozpoczyna się w dniu 16 lipca. Podania o przyjęcie należy nadsyłać do Sekretariatu Szkoły do dn. 12 lipca, adresując. Dyrekcja P. S. M. Gdynia i, ul. Morska.

Od wstępujących do Szkoły wymagane jest: 1) wiek od 16 do 18 lat, 2) ukończenie conajmniej 6 klas szkoły średniej, 3) posiadanie świadectwa państwowej odznaki sportowej, 4) poddanie się badaniu lekarskiemu przez komisję lekarską przy Szkole lub przy Instytucie Psychotechnicznym w Warszawie (Mokotowska 51-53), 5) złożenie egzaminów wstępnych.

Szczegółowych informacji udziela Państwowa Szkoła Morska po nadesłaniu zaadresowanej koperty ze znacznikiem pocztowym na odpowiedź.

PODWYŻSZENIE KAPITAŁU ZAKŁADOWEGO „ŻEGLUGI POLSKIEJ”

Na ostatnim Walnym Zgromadzeniu akcjonariuszy Sp. Akc. „Żegluga Polska” uchwalono podwyższenie kapitału zakładowego Spółki o zł. 300.000, do sumy zł. 8.300.000. Całą nową emisję akcji przejął Skarb Państwa, wnosząc do Spółki wkłady rzeczowe w postaci 4 holowników morskich: „Ursus”, „Tur”, „Bizon” i „Zubr”.

OŚRODKI ŻEGLARSKIE

W r. b. odebędzie się w Gdyni kolejny kurs morskiego żeglarskiego sportowego, zorganizowany przez Morski Ośrodek Żeglarski. Kurs trwać będzie od 15 czerwca do 12 lipca.

miljonów złotych. W planie tym przewidziane jest m. in. wykończenie porbrzeży Czechosłowackiego i Rumuńskiego, rozszerzenie portu dla przeladunku drzewa, rozbudowa falochronów, jak również budowa nowoczesnej przystani dla żeglugi pasażerskiej.

W kwietniu rozpoczęły się również roboty przy budowie wielkich dźwigów, przeznaczonych dla przeladunku cukru.

Polów ryb morskich wyniósł na całym wybrzeżu polskim w miesiącu kwietniu 456.680 kg. ryb, których wartość sięga około 137.000 złotych.

Z całej ilości połowów sprzedano do wędzarni 206.560 kg., wywieziono do Gdańska 23.000 kg., oraz sprzedano na rynku miejscowym 227.120 kg.

Ośrodek śródlądowy odebędzie się w Jeziorach pod Grodnem od 22 czerwca do 19 lipca.

OTWARCIE LINII PASAŻERSKIEJ WARSZAWA—GDYŃIA

W dniu 12 maja nastąpiło otwarcie przez towarzystwo żeglugi rzecznej „Vistula” regularnej linii pasażerskiej pomiędzy Warszawą a Gdynią.

Podróż z przesiadaniem w Torwie na szybkojeżdżący statek salony „Carment”, trwa półtorej doby, przyczem rozkład jazdy przewiduje odjazdy — Warszawy o godz. 23 m.n. 30 i przybycie do Gdyni o godz. 12.

FLOTA HANDLOWA FINLANDII

Według urzędowych danych flota handlowa Finlandii na dzień 1 stycznia r. b. liczyła 957 statków o ogólnej pojemności 540.146 ton rej. brutto.

W skład tej floty wchodziło 559 parowców o poj. 436.137 t., 158 statków motorowych o poj. 28.962 t. i 240 żaglowców o poj. 75.051 t.

W ciągu r. ub. tonaż fińskiej floty handlowej wzrósł o 75.208 ton rej. brutto, wzrost ten jednak należy przypisać w dużym stopniu zmianie bandery statków, stanowiących własność obywateli angielskich, szwedzkich i t. p., rejestrujących swe statki w Finlandii ze względów oszczędnościowych.

OŻYWIENIE

W ŻEGLUDZIE NORWESKIEJ

Dane, odnoszące się do unieruchomionego tonażu morskiego Norwegii, pozwalają wnioskować, że w żegludze tego kraju nastąpiła w ciągu roku ubiegłego znaczna poprawa.

Wdn. 1 kwietnia r. b. uwiązane statki bandery norweskiej stanowiły tylko 188 jednostek o łącznej poj. 660.954 t., gdy w dn. 1 kwietnia r. ub. wycofany tonaż norweski wynosił 287 statków o łącznej poj. 1.227.770 ton.

Zaznaczyć jednak należy, że tylko część statków unieruchomionych w dn. 1 kwietnia 1933 r. wróciła do pracy, znaczna część bowiem albo oddano na rozbiórkę, albo też sprzedano zagranicę.

FILM MORSKI O „ISKRZE”

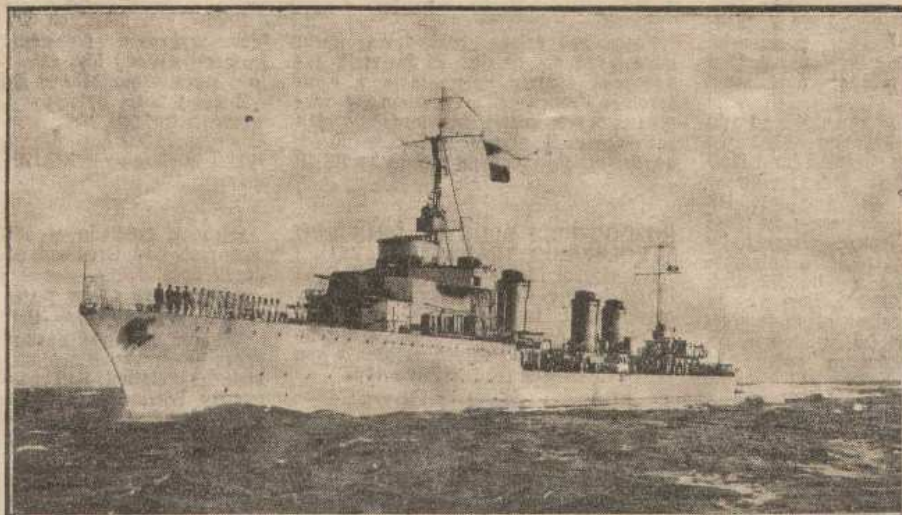
Staraniem Oddziału Propagandy Floty Wojennej L. M. K. wykonany został film „Okręt Rzeczypospolitej Iskra”. Na 400 metrach taśmy nakreślono życie na pokładzie okrętu, ćwiczenia podchorążych, nabożeństwo przed wyjściem w pięcioletnią podróż, przyjazd szefa kierownictwa Mar. Woj. — i wreszcie spotkanie w morzu z łodzią podwodną „Wilk”. Film zrealizowany został pod kierunkiem inż. J. Ginsberga przez operatora J. Malczewskiego.

ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

4, Rue de Téhéran, Paris

STOCZNIE I ZAKŁADY W ST. NAZAIRE — ZAKŁADY W ST. DENIS (PARYŻ)

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH



Konrtorpedowiec „Albatros” Francuskiej Marynarki Wojennej osiągnął szybkość 41,9 węzłów.

KRAŻOWNIKI — KONRTORPEDOWCE — ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot)

TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESLA LOIRE-SULZER

Budowa maszynierii dla konrtorpedowców polskich „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYS”

Spółka akcyjna dawnych zakładów

HOTCHKISS & Cie

Dyrekcja naczelna: 10-66 Quai Michelet,
w LEVALLOIS-PERRET (Seine)

MATERJAŁY
UZBROJENIA

Zakłady
w LEVALLOIS-
PERRET
i CLICHY



SAMOCHOĐY

Zakłady
w SAINT-DENIS-
ORNANO
i w ST-DENIS-
BARRAGE



MARYNARKA WOJENNA
I OBRONA WYBRZEŻY

Karabiny maszynowe
Karabiny maszynowe ma-
łokalibrowe, z podstawami po-
łowymi i okrętowymi.

**Karabiny maszynowe, ka-
liber 13,2 m/m**, oraz ich czę-
ści, do obrony przeciwlotniczej i do
ostrzeliwania wszelkich obiektów
lądowych i pływających; z podsta-
wami okrętowymi; do obrony stałej
i do obrony ruchomej na lądzie;
karabiny maszynowe jedno- i wielo-
lufowe.

Specjalne podstawy dla łó-
dzi podwodnych.

Podstawy desantowe

Karabiny maszynowe, kaliber 25 m/m, do ob-
rony przeciwlotniczej na wielkich wysokościach i strzelania
przeciwpancernego, z podstawami okrętowymi, do obrony
stałej i do obrony ruchomej.

**Działka szybkostrzelne automatyczne, kali-
ber 37 m/m**, oraz ich części.

**Karabiny maszynowe o wielkiej szybkości
ognia** do uzbrojenia wszelkich statków powietrznych.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



*Prawdziwie wykorzystamy
urlop tylko na rowerach...*

PAŃSTWOWYCH WYTWÓRNI UZBROJENIA

Biuro Sprzedaży Rowerów

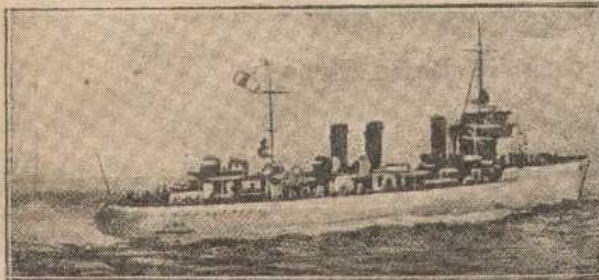
Warszawa, Ossolińskich 1.

PENHOËT

**Budowa
OKRĘTÓW wojennych
i STATKÓW handlowych**

wszelkich typów i rozmiarów

**(KRAŻOWNIKI, KONTRTORPEDOWCE
TORPEDOWCE, ŁODZIE PODWODNE i tp.)**



Kontrtorpedowiec „Valmy”, całkowicie zbudowany na stoczni „Penhoët” (szybkość 38,85 węzłów) wyposażony w kotły o palenisku mazutowym typu „Penhoët”, z którymi francuskie kontrtorpedowce ustanowiły rekord szybkości (42 węzły).

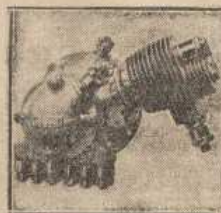
**Société des CHANTIERS ET ATELIERS
de St NAZAIRE — PENHOËT**
7 rue Auber PARIS

STARTERY

do motorów lotniczych



Starter 250



**Kompresor-
Rozdzielacz**

Startery benzynowe

Typy 140 i 200 samowirowe
Typy 250 z mechanicznym kompresorem do automatycznego regulowania ciśnienia.

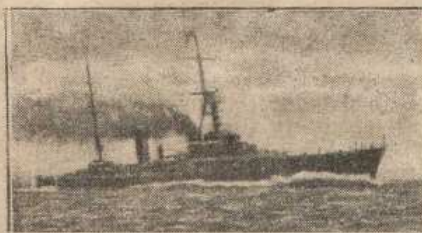
Startery na sprężone powietrze

Typ R. 40 dla motorów 4-cylindrowych
Model do motorów o olejach ciężkich

Startery inercyjne

Typy 55 i 65

**P. VIET, Constructeur, 64 avo Edouard Vaillant
BILLANCOURT (Seine) FRANCJA**
Telefony: Auteuil 23-07 - Molitor 13-56



Maszyny i kotły dla krążowników „DUQUEISNE”, „TOURVILLE” (36 węzł. — najszybszych w świecie (Atel. et Chant. de Bretagne i Ste. Gle de Constructions Mécaniques).

STOCZNIE i WARSZTATY

**NANTES
(L. L.)
LE TRAIT
(S. L.)
LA COUR-NEUVE
(SEINE)**



Kontrtorpedowiec „CASSARD” 43,4 węzłowy najszybszy na świecie okręt wojenny (Ateliers et Chantiers de Bretagne).

— **ATELIERS ET CHANTIERS DE BRETAGNE** —
— **ATELIERS ET CHANTIERS DE LA SEINE MARITIME (Worms & Cie)** —
— **SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES** —

Dawne Zakład E. Garnier i Faure Beaulieu — Aparaty Rateau.

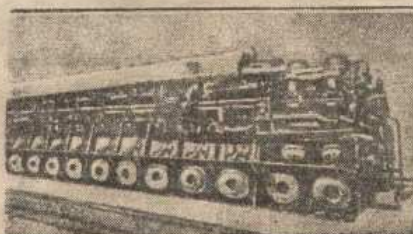
Krążowniki, Kontrtorpedowce, Torpedowce, Awizo, Kanonierki, Łodzie podwodne, Statki pasażerskie, towarowe, statki cysternowe, Trawlery, Holowniki, jachty, Pogłębiarki, Turbiny systemu Rateau i Bauer-Wach; Motory Diesel typu M. A. N.



Łodzie podwodne „ANTIOPE”, „AMAZONE”, „OREADE”, „LA SYBILLE” i „VENUS” marynarzy francuskiej (Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime).

**ZARZĄD GŁÓWNY
PARIS (8-e)
65.
BOULEVARD
HAUSSMANN**

**WSZELKIE ZAPYTANIA
NALEŻY KIEROWAĆ
POD TYM ADRESEM**



Motor typu M. A. N. o sile 3300 H. P. do łodzi podwodnych. Wylacznosc na Francje S-le G-le de Constr. Mecan.

TOWARZYSTWO ZODIAC

STEROWCE

BALONY SFERYCZNE —
BALONY NA UWIEZI —
GAZOMETRY



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

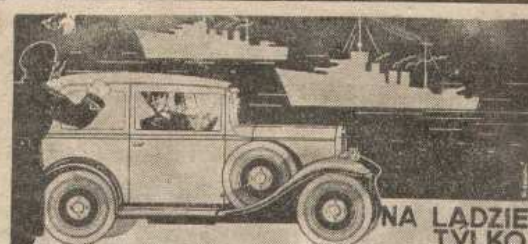


SPADOCHRONY

WINDY i TENDRY
BALONOWE

15, Av. du Havre - Puteaux près Paris (France)

Tel.: Wagram 84-00



NA LADZIE
TYLKO
POLSKIM FIATEM

Najpopularniejsze w Polsce
4-osobowe karetki Model 508

cena **7.200** złotych

POLECA:

POLSKI FIAT

S. A.



Centrala: Warszawa, Sapieżyńska 6.

SCHNEIDER & C^{ie}

ZARZĄD: 42, Rue d'Anjou
PARIS

Artylerja Morska. Wieże. Płyty pancerne.
Rury torpedowe. Urządzenia portowe i wy-
posażenie. Rezerwoary dla płynów. Maszyny
morskie i turbiny. Kompresory powietrzne.
Śruby powietrzne. Śruby okrętowe. Motory
elektryczne i sprzęt. Specjalne odlewy że-
liwne.

Łodzie podwodne (typu Schneider-
Labeuf). Motory typu Burmeister
i Wain 4-ro i 2-u taktowe (o pojedyn-
czem i podwójnem działaniu dla wszel-
kich statków handlowych, budowanych
we Francji), 2-u taktowe motory typu
SCHNEIDER dla łodzi podwodnych

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

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie
w „Morzu”

CENY OGŁOSZEN

W TEKŚCIE: 1300 złotych; $\frac{1}{2}$ strony 700 złotych; $\frac{1}{3}$ strony 500 zł. i $\frac{1}{4}$ strony 400 złotych
ZA TEKSTEM: 1200 „ $\frac{1}{2}$ „ 650 „ $\frac{1}{3}$ „ 450 „ $\frac{1}{4}$ „ 350 „

PRENUMERATA „MORZA”: rocznie 12 złotych, półrocznie 6 złotych i kwartalnie 3 zł.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa Włók 10. Telefony: red. 290-18, adm. 533-88., P. K. O. Konto Nr. 367.

Wydawca: Liga Morska i Kolonjalna

Redaktor: Henryk Tetzlaff

Druk i ilustracje wykonane w Zakł. Graf. „Prasa Polska, S. A.”, Warszawa