

MORZE

ORGAN LICI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



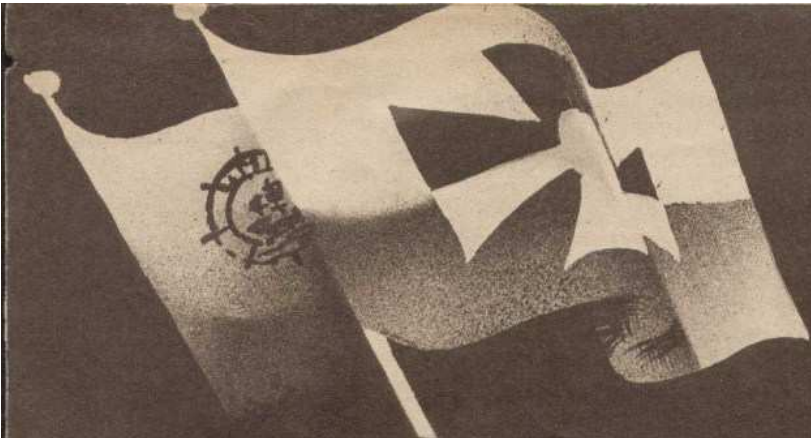
ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214

Włodzimierz Nalecz 1933.

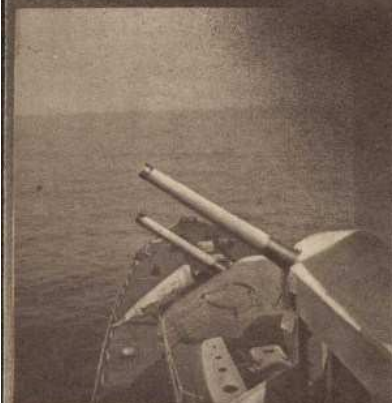
ZESZYT 7 (117)

LIPIEC 1934

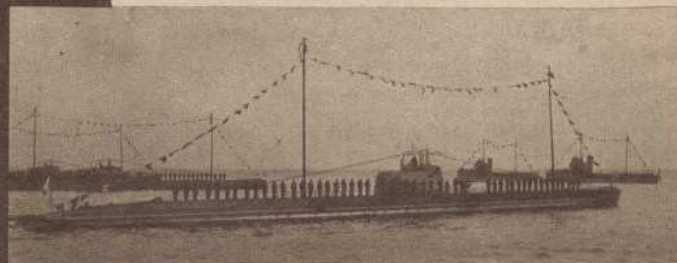
„ZŁOCISTE SŁOŃCE” — okręt wojenny Rzeczypospolitej z połowy 17-go wieku.



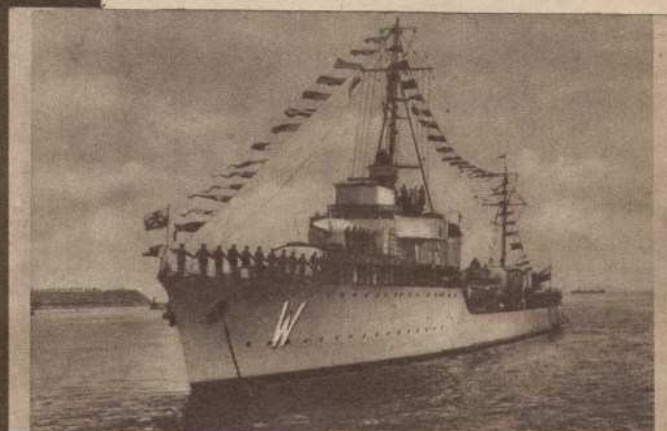
„Wilk” wychodzi z portu



Działo O. R. P. „Burza”

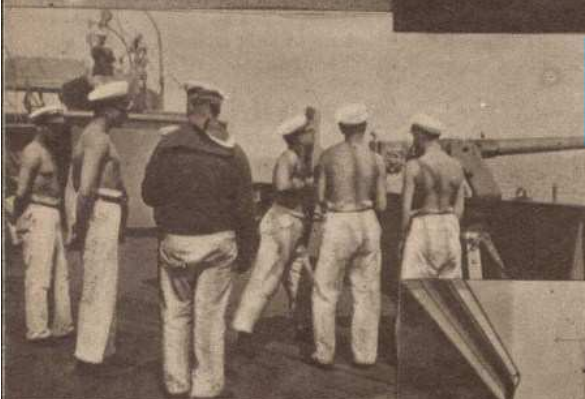


Nasze łodzie podwodne



O. R. P. „Wicher”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Ćwiczenia na O. R. P. „Wilja”

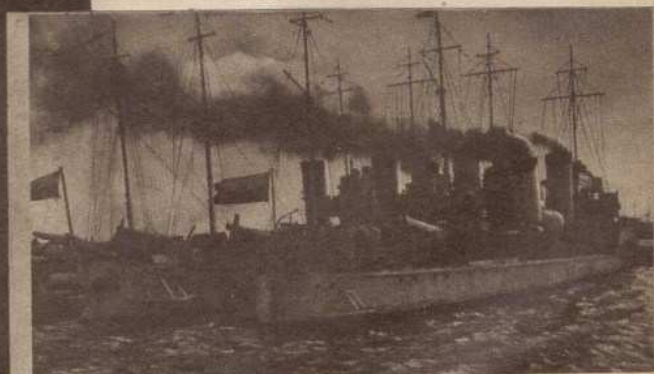
ANTYKWARIAT MORSKI
„SEDINA”
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214

Działo
przeciwlotnicze



O. R. P. „Mazur”

Łań torpedy z O. R. P. „Podhalanin”



Dywizjon torpedowców w porcie wojennym
w Gdyni

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 7 (117)

Warszawa, lipiec 1934 r.

Rok XI

TREŚĆ NUMERU: 1. Odezwa; 2. Apel Prezesa Zarządu Głównego LMK — gen. dyw. G. Orlicz-Dreszera; 3. Obrona wybrzeża w przeszłości; 4. Z dziejów naszej marynarki — prof. Wacław Sobieski; 5. Niedoszły zamach — Dr. Aleksander Czołowski; 6) Fundusz obrony morza w XVI wieku — Dr. Stefan Kotarski; 7. Z czasów krzyżackich — Nauticus; 8. Polscy ludzie morza — Stanisław Zieliński; 9. Bitwa morską Holendrów ze Szwedami przez pana Paska opisana; 10. Pod sztandar LMK — Czesław Zagórski; 11. Tworzymy nowe życie — Stanisław Zadrozny; 12. O przyszłość kulturalną Gdyni — Henryk Chudziński; 13. Gdynia — dzwignią rzemiosła — Władysław Gindrych; O przemysł okrętowy w Gdyni — Inż. Bolesław Bielawski; 15. Czy możemy budować okręty — Prof. Stanisław Piłżański; 16. Latarnie morskie — J. Woźnicki; 17. Stary marynarz — Norman Reilly Raine. SPRAWY KOLONJALNE: 18. Wystawa Polska na Targach Lewantynskich — Józef Kincier; 19. Ośrodki polskie na obczyźnie; 20. Zdobywcze i troski Polonii zamorskiej; 21. Przegląd kolonialny; 22. Z życia marynarki wojennej; 23. Admiral Togo; 24. Z ruchu wydawniczego; 25. Z życia organizacji; 26. Fundusz Obrony Morskiej.

W UZNANIU DONIOSŁOŚCI I WAGI „ŚWIĘTA MORZA” PROTEKTORAT NAD NIEM OBJĘLI NAJWYŻSI DOSTOJNICY POLSKI: PAN PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ — I G N A C Y M O Ś C I C K I; PIERWSZY MARSZAŁEK POLSKI — JÓZEF PIŁSUDSKI; PRYMAS POLSKI — KS. KARDYNAŁ AUGUST HLOND

OBYWATELE!

W dniu 29 czerwca cała Rzeczpospolita obchodzi uroczyste tradycyjne „Święto Morza”. Radosny obchód odwiecznego związku narodu i państwa z morzem niech nam przypomni wielką prawdę, że własny brzeg morski — źrenicę wolności i źródło dobrobytu Rzeczypospolitej — strzec musi silna flota wojenna. Siła Rzeczypospolitej, gwarantująca bezpieczeństwo pracy polskiej na wybrzeżu i na morzu — oto najbliższe zadanie, jakie stoi przed Polską — Państwem Morskiem. Dzień „Święta Morza” uczcijmy czynem — składaniem przez wszystkich ofiarnego grosza na FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ — będący funduszem dobra publicznego, całkowicie przeznaczonym na rozbudowę polskiej marynarki wojennej. Pod sztandarem ofiarnej służby dla morza i na morzu stanąć musi przede wszystkim młode pokolenie, sposobiąc się do wielkich zadań, którym już dziś i w przyszłości sprostać muszą obywatele państwa morskiego. Każdy, kto pragnie współdziałać w utrwalaniu siły polskiej na morzu — niech wstąpi do szeregów Ligi Morskiej i Kolonialnej, jedynej w Polsce organizacji społecznej, strzegącej naszych interesów morskich i dążącej do wyrównania wiekowych zaniedbań na Bałtyku.

LIGA MORSKA I KOLONJALNA
Główny Komitet Wykonawczy „Święta Morza”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Nakład 130.000

Cena numeru zł. 1.20

W roku ubiegłym, w dniu Święta Morza, Naród Polski dał wyraz swej niezłomnej woli utrzymania na wieki, posiadanego wybrzeża Bałtyku.

Przeszło czterdzieści tysięcy rezolucji, uchwalonych we wszystkich miastach i wsiach, jak Polska długa i szeroka, oraz wszystkich środowiskach polskich zagranicą przez stowarzyszenia i wiece — wypowiedziało jednomyślną decyzję, stwierdzającą konieczność morskiego władztwa Rzeczypospolitej.

W ten sposób obywatele naszego Państwa zobowiązali się solennie wobec teraźniejszości i przyszłości, wobec świata całego do rozbudowy swego dziedzictwa na pobrzeżu bałtyckim.

Decyzja jednak i zobowiązania tylko wówczas posiadają właściwą wartość i stać się mogą podstawą lepszego jutra, jeżeli za nimi idzie czyn, realizujący konsekwentnie program o zasadniczym znaczeniu dla idei związania Polski z morzem w celu wkroczenia naszej Ojczyzny na szeroki gościniec mocarstwowy.

Bezspornie pierwszym punktem tego programu jest stworzenie i wykazanie na morzu siły polskiej, gwarantującej bezpieczeństwo i opiekę dla ekspansji gospodarczej.

Pamiętać musimy, że brak tej siły w przeszłości pociągnął za sobą katastrofalne skutki dla całokształtu naszej polityki morskiej i w bardzo znacznej mierze wpłynął na utratę niezależności państwowej.

Jest więc rzeczą konieczną, żeby pokolenie, które pod wodzą Józefa Piłsudskiego zdobyło niepodległość, zwycięskie w wojnie i budujące w czasie pokoju w wielkim trudzie fundamenty nowego gmachu Wielkiej Rzeczypospolitej, żeby to pokolenie, ofiarne i czule na wszystkie potrzeby Państwa, wykazało pozytywnie i materialnie swą wolę posiadania siły na morzu.

Podpisaliśmy w przeszłym roku tysiącami rezolucjami zobowiązania moralne; w tym roku, idąc konsekwentnie do wielkiego celu, musimy je zrealizować, a więc spłacić nasz dług, dobrowolnie podpisany.

Zrobić to możemy jedynie przez wydane poparcie FOM, który, zbierany przez LMK, w całości bez potrącania jakiegokolwiek kosztów, przeznaczony będzie na budowę jednostek bojowych morskich, zwanych się dumnie O. R. P., a będących dumą i chwałą wszystkich obywateli naszej Ojczyzny.

Jako prezes LMK, organizacji, która uzyskała zaufanie rządu i społeczeństwa i ma powierzoną wyłączną zbórkę na FOM, wzywam wszystkich, którzy marzą, myślą i działają dla mocarstwowej przyszłości Polski, do udzielenia swej pracy i materialnej pomocy w celu stworzenia na Bałtyku niezwyciężonej siły polskiej, zdolnej do obrony naszego stanu posiadania i rozbudowy naszej pracy na morzu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



gen. dyw. GUSTAW ORLICZ-DRESZER
Prezes Zarządu Głównego L. M. K.



Forty na Helu — Władysławowo i Kazimierzowo — według szwedzkiej mapy z XVII wieku

niona Komisja Morska pracowała u silnie i wydatnie: z dochodów malborskich dóbr królewskich kosztem przeszło 70 tysięcy zł. wybudowano w Elblągu pierwszy polski dwumasztowiec wojenny „Smok”.

Spółeczeństwo polskie końca XVI-go wieku oceniało już doniosłość roli morza, skoro królowie Stefan i Henryk w paktach konwentach zaprzysięć musieli „wystawić i utrzymać własnym kosztem potrzebną i odpowiednią flotę dla obrony portów i panowania na morzu”. Szlachetny i rozumny Stefan Batory naprawdę pragnął przysięgi tej dotrzymać, bo na koszty wojenne utrzymania Bałtyku i ujścia Wisły przy Polsce zaciągnął pożyczkę od Branden-

burgii, zastawił własną koronę, a nawet poświęcił 16 pudeł klejnotów, odziedziczonych po Zygmuncie Augustie. Ale w paktach konwentach kryła się chęć zważenia wszystkich ciężarów obrony morza na barki królewskie. Energiczny król potrafił jednak zmusić sejmiki generalne do uchwały o poborze czynszów, a synod duchowny — do obfitych subsydjów. Równie mądrym posunięciem było wyzyskanie konkurencji gdańsko-elbląskiej i wyekwipowanie przez Elbląg 10 okrętów wojennych.

Podobnie jak poprzednicy, Zygmunt III również zobowiązał się „wystawić na użytek Królestwa Polskiego i Wielkiego Księstwa Litewskiego flotę, należycie we wszystko

zaopatrzoną”. Skoło jednak wobec wojny o tron szwedzki zaszła tego naprawdę paląca potrzeba, a nie mógł jej sprostać własnymi siłami — odwołał się król do społeczeństwa, które go nie zawiodło, wypowiadając się równym wszystkim udziałem w podatkach, uchwalając główne od żydów i zezwalając 16 razy na pobór czynszów. Miasta zaś Gdańsk, Elbląg i Toruń przysłały 13 tysięcy zł. w gotówce oraz proch i działa w naturze. Ten właśnie — tak daleki od polskiej, lądowej mentalności — wysiłek całego społeczeństwa: kleru, szlachty i mieszczan utworzył drogę do zwycięstw morskich pod Oliwą i Helem!

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



NAUTICUS

Z CZASÓW KRZYŻACKICH

Skrupulatni badacze polskiej historii przeróżnie zapatrują się na wspomnienia Długosza, Sarnickiego, Wapowskiego i Kromera o naszej marynarce wojennej i handlowej w okresie pierwszych dziesiętków lat XII wieku. Jedni stawiają tu zarzut, jakoby w opowiadaniach naszych dziejopisarzy było dużo przesady, zwłaszcza tam, gdzie chodzi o wykazanie naszego posiadania na morzu, inni zaś twierdzą, że zestawienia analogicznych wypadków dziejowych są całkiem zagmatwane wskutek rozmaitych nieścisłości jak np. tej, iż Bolesław Krzywousty, zawezwany przez duńskich malkontentów przygotował w Gdańsku w r. 1124 pojętną flotę morską i wyprowadził silne oddziały polskiego wojska ku wybrzeżom Danii celem osadzenia na tronie zwalczanego przez książąt króla, którego wybrał sobie naród. Mimo uwiecznienia wyprawy tej w podaniach, mimo istniejącego łacińskiego wiersza, przełożonego na polski przez Marcina Gallusa, — mimo utrzymywania wersji o wyprawie tej w legendach ludu — dowodzi krytyczny historyk, Naruszewicz, że wyprawy takiej wogóle nie było. Nie wspominają również o niej bardzo skrupulatnie notowane dzieje Danii, co budzi oczywiście poważne wątpliwości w sprawie wyjazdu wojennej floty naszej dla obrony duńskiego króla.

Całkiem konkretne dane o polskiej marynarce handlowej i wojennej na polskim morzu sięgają 1295 roku, kiedy to zaczęło wzrastać panowanie nasze na południowym wybrzeżu Bałtyku. Były to lata, w których, zarówno polska flota wojenna jak i marynarka handlowa zaczęły rosnąć w potęgę i rywalizować skutecznie z flotą duńską i holenderską, nie mówiąc już o będącej w powijakach flocie niemieckich miast.

Patrząc na rozpieranie się Polaków po szerokich wodach, śledząc wyprawy statków naszych do Hiszpanji, Portugalji, Anglii i państw skandynawskich, ogarnęło zawistnych sąsiadów naszych tem większe zaniepokojenie, że marynarka polska odnosiła walne zwycięstwa nawet nad flotą szwedzką. Ekspansji polskiej na morzu zaczęli przeciwstawiać się początkowo rozmaici margrabiowie i książęta brandenburscy, a później Krzyżacy. Naciekającym od Brandenburgii hordom, kuszącym się o panowanie południowego wybrzeża Bałtyku i ujścia Wisły opierał się Gdańsk zrazu własnymi siłami, gdy jednak niebezpieczeństwo stawało się groźniejsze, wyruszył przeciwko Brandenburczykom Przemysław, władca Polski. Skrytobójcze zamordowanie go w Rogoźnie przez nasadzonych zbirów sparaliżowało całą wyprawę męznego monarchy i dopiero Władysławowi Łokietkowi miało być dane rozprawienie się z bandami, zagrażającymi naszemu panowaniu w Gdańsku.

Władysław Łokietek, zajęty wojną z Czechami i zwalczaniem buntu Wielkopolski, powołującej na tron książęcy zniemczanego Henryka Głogowskiego, — odwołał się do mistrza krzyżackiego Hermana von Platke i zalecił mu odparcie od Gdańska wojsk Waldemara, margrabię Magdeburgskiego. Krzyżacy najęźdźców wprowadzić odparli, ale mimo układu, zawartego w Radziejowie, aby opuścili miasto wzajemian za zwrot kosztów i sute odszkodowanie — Gdańska nie tylko nie opuścili, ale, przeprowadziwszy w dniu 7 sierpnia 1308 r. straszną rzeź między ludnością polską, usadowili się w nim na stałe.

Wtedy to — przeszło 600 lat temu — pomściło się nasze zaniedba-

nie morza, nasze ignorowanie potrzeby zasilenia portu i zbrojnych oddziałów morskich. Gdybyśmy postąpili inaczej, byłibyśmy w stanie nie tylko utrwalić nasze posiadanie w Gdańsku, ale i wyprzeć z portu oddziały krzyżackie. Statki nasze, pływające w ów pamiętny dzień na pełnym morzu, zajęli przy pomocy Krzyżaków niemieccy kupcy gdańscy, a to, co z ludności polskiej jeszcze ocalało, — zostało rozbrojone i steroryzowane. W kronikach gdańskich, sięgających owych czasów, jest całkiem wyraźnie mowa o tem, że okręty polskie, które wracały pojedynczo do portu, obsadzano natychmiast załogą niemiecką. Załoga statku nie przekraczała 27 ludzi, z których 6-ciu należało do komendy. Polskie i łacińskie nazwy okrętów zaczęły znikać i wprowadzono nazwy według świętych, albo też zwierząt, jak np. „St. Peter und Paul“, „Der Hirsch“, „Der Eber“ itp.

Flota wojenna Gdańska była zapewne za czasów Zakonu dość silna, skoro się zważy, że w r. 1429 wyjechało na Bałtyk aż 61 uzbrojonych okrętów, a w 1432 r. 59 statków wojennych pod dowództwem czterech admirałów, aby dać pomoc wendyjskim miastom Hanzy przeciwko królowi duńskiemu, Krystjanowi. W czasie wojny między Anglią i Francją, uświetnionej bohaterskim wystąpieniem Dziewicy Orleańskiej, napadali korsarze angielscy na handlowe i wojenne statki gdańskie — żeglujące ku brzegom Flandrii, Francji i Portugalji. Przychodzi w tym czasie na Bałtyk do częstych bitew, w których wielką rolę odgrywają wojenne statki gdańskie. W r. 1438 wciągnięty został Gdańsk w wojnę z Holandją i Danją. I znowu, — jak powiadała kronika gdańska — Holendrzy zabierają 23 ubrojone stat-

ki gdańskie, udaremniając na kilka lat handel z Gdańskiem.

W gorsze zatargi wszedł Gdańsk za czasów krzyżackich z państwami skandynawskimi, zwłaszcza z wypędzonym królem duńskim, Erykiem, który po opanowaniu wyspy Gotland, niepokoił stałe wojenne i handlowe statki, płynące od Gdańska.

Wobec osłabienia floty wojennej, pod której osłoną pływały statki kupieckie, żegluga stawała się coraz trudniejsza. To ciągłe wojowanie Gdańska i wdawanie się w rozmaite imprezy na morzach, odbijało się jak najfatalniej na jego handlu. Handel ten szedł, rzecz prosta, w pierwszych latach panowania Krzyżaków bardzo słabo, a dopiero po pokoju, zawartym w Mielnicy w r. 1422, nabrał ogromnego rozrostu i znaczenia. Wisła była główną arterią, którą flisowicze spławiali na tratwach zboże i drzewo do Torunia, w Toruniu zaś gromadzili się kupcy z Elbląga, Chełmna i Gdańska. Z biegiem czasu zaczęli kupcy gdańscy wyjeżdżać do Krakowa, Wiślicy, Nowego Sącza, Bielska, Żywca, a nawet Brześcia Litewskiego i Żytomierza. Polskie dręby szły wtedy do warsztatów okrętowych w państwach zamorskich, polskie drzewo przerabiano w Gdańsku na łuki dla łuczników angielskich. Wiadomo, że Anglicy posługiwali się polskimi łukami w wal-

kach pod Azincourt i Poitiers, we Flandrii i Anglii oraz na polach bitew w Szkocji.

Mimo dużych korzyści, jakie cignął wtedy zarówno Gdańsk jak i Polska — odezwała się u nas rychło chęć ograniczenia handlu gdańskiego w interesie polskim. I tak uzyskuje Kraków już w pierwszych latach panowania krzyżackiego przywilej składowy, zmuszający statki gdańskie do pozostawiania z towarem w murach polskiego miasta. Potwierdził przywilej ten Ludwik, król węgierski w r. 1372. W roku 1398 zaczął obowiązywać taki sam przywilej i w Toruniu. Na ograniczenia polskie odpowiedział oczywiście i Zakon, zabraniając w r. 1404 i 1405 wszelkiego handlu z Polską. Mistrz Konrad von Colichshausen ograniczył nasz handel również w Prusach i zakazał miastom budować dla Polski wiślane statki.

Za czasów panowania Krzyżaków trzymał się Gdańsk stałe chorągwi Hanzy. Stosunek do Hanzy doprowadzał wszakże do rozmaitych zatargów z Zakonem i tak np., gdy Hanza wypowiedziała w roku 1360 wojnę królowi duńskiemu, Waldemarowi III, stanął Gdańsk w szeregu nieprzyjaciół Danii, aczkolwiek Zakon żył z nią w najlepszej przyjaźni. Tak było i z Anglią. Zakon zakazuje z nią wszelkiego handlu, tymczasem

Gdańsk zabiega, aby handel ten jak najbardziej ożywić.

Ogromnie dawali się we znaki flocie handlowej korsarze i rozbójnicy morsey, przed którymi Krzyżacy nie potrafili kupców gdańskich obronić. Stąd też coraz bardziej rosnące niezadowolenie z Zakonu i spoglądanie ku Polsce. Oliwy do ognia dołał fakt, że od roku 1419, — kiedy to korsarze biskajscy zabrali w sam dzień św. Marcina całą flotę gdańską, składającą się z 40 statków, — napadano na statki gdańskie na wybrzeżach szkockich i normandzkich prawie bez przerwy. Najniebezpieczniejszymi wrogami Gdańszczyzan byli na Bałtyku bracia Witalisowie, wslawieni w dziejach handlowej żeglugi kupców gdańskich.

Gdy Krzyżacy odpowiedzieli na skargę delegatów kupieckich, iż wobec korsarstwa są bezsilni, doszło w Gdańsku za panowania mistrza Ulrycha von Jungingen oraz Sternberga von Kuchmeistera do poważnych zatargów, a nawet do próby obalenia nienawistnych rządów. Nienawiść wzrastała z dnia na dzień i Gdańsk zaczął zupełnie jawnie wyciągać ręce ku Polsce. Ostatecznie dnia 8 kwietnia 1453 roku przybyło do króla naszego i do księcia mazowieckiego poselstwo gdańskie, prosząc o opiekę i pomoc. Piętnaście lat później oznajmił Gdańsk swą niepodległość od rządów Zakonu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



STANISŁAW ZIELIŃSKI

POLSCY LUDZIE MORZA

Już na przeszło 100 lat przed Benedyktem Polakiem, który w 1245—1246 wędrował do Chin w poselstwie od papieża, wykazuje historię cały szereg rycerzy polskich, walczących za morzami, przynoszących sławę imieniu polskiemu. Byli to krzyżowcy polscy, którzy miecz polski w obronie chrześcijaństwa przeciw muzułmanom szczerbili, jak Władysław II, syn Bolesława Krzywoustego w r. 1147, Władysław Odoniec w r. 1217 i inni. Później, gdy już okres wypraw krzyżowych się skończył, ciągnął raz wraz rycerze i duchowni polscy do Ziemi Świętej, już jako pielgrzymi i podróżnicy, a z tych niejednen wzbogaca cennym przyczynkiem literaturę ogólną. Tak na przykład Mikołaj Krzysztof Radziwiłł Sierotka, który zwiedził w r. 1582—1584 Palestynę, Egipt, płynął w górę Nilu i aż do Trypolitanii się zapuszczał, pozostawił nam cenny opis p. t. „Hierosolimitana peregrinatio“ wydany w Brunszwerdzie na Warmii w r. 1601. Jest to niezwykły na owe czasy opis, który tłumaczono potem na inne języki, jak polski, niemiecki itd. Najstarszy jednak opis Ziemi Świętej dał nam w wyniku podróży, którą odbył w latach 1507—1508, bernardyn Anzelm

z Krakowa (Anzelm Polonus). Jego „Ziemia Święta i opis miasta Jerozolimy“ ukazała się w 1512 roku w Krakowie, jako część pracy geografa polskiego Jana ze Stopnicy. Najstarszy ten opis Ziemi Świętej doczekał się kilku wydań polskich i wszedł, jako że była to cenna rzecz, do sławnej pracy uczonego Canisiusa p. t. „The-saurus“ (Skarb), wydanej w dwa wieki później w 1725 r. w Amsterdamie.

Ponieważ często wymieniana się rzekomo polskiego żeglarza Jana z Kolna, który miał odkryć Amerykę na 16 lat przed Kolumbem, więc wypada sprostować, że ów rzeczony Jan z Kolna, a w rzeczywistości Joannes Scolvus, Skandynawczyk, dotarł w r. 1476 do Grenlandji.

W tym samym czasie widzimy naszego rodaka-żeglarza w Indiach; był to kupiec z Poznania, Gaspar, który przybrawszy sobie miano Gaspar da Gama v. Gaspar da India, aż do Indji popłynął, by, poznawszy doskonale stosunki tamtejsze, odegrać wybitną rolę po przybyciu Portugalczyków do Indji. On też należał do odkrywców Brazylii, biorąc w latach 1500—1501 udział w wyprawie Pedralvaresa Cabrala, który dążąc do

Indji, natknął się na Brazylię. Gaspar da Gama był ponadto autorem zagnionego później opisu i mapy Indji, wiemy jednak, że ułamkowo zachowane jego listy i notatki stanowiły najpoważniejsze źródło geografii XVI wieku o krajach nad oceanem Indyjskim.

Bardzo wczesny opis Krymu dał nam Marcin Bronowski, który, posługując w r. 1578 do Tatarów Perekopskich od Stefana Batorego, szczegółowo zwiedził półwysep.

Najłatwiejszym zdobywcą wśród żeglarzy polskich jest niewątpliwie admirał Krzysztof Arciszewski. Jako wódz wojsk holenderskich popłynął do Brazylii, tam przez osiem lat zgórą od r. 1629 do 1637 walczył zawsze zwycięsko z Portugalczykami, całą prawie Brazylię im odebrał, wybudował fortyfikacje miejsc obronnych, jak Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, i okryty sławą, wrócił na prośby Władysława IV.

Takich marynarzy i wódzów na morzu mieliśmy niejednego, że wymienię Prokopa Pieniążka, Komandora orderu św. Łazarza i Maurycego. Ten nieco bliżej, ale też poza granicami Europy dokazywał cudów waleczności, zwiedził Palestynę, w roku

1575 brał udział jako kawaler maltański w różnych wyprawach przeciw mahometanom w Afryce i Azji; jako admirał floty maltańskiej oczyścił morze Śródziemne od rozbójników algieryjskich, pogromił Algierczyków na lądzie w Algierze, Tunisie i Trypolitanii, a na wieść o wojnie Batorego z Gdańskiem pośpieszył do kraju, biorąc przy boku króla udział w licznych potrzebach.

Nie pierwszym i ostatnim polskim kawalerem maltańskim, czyli jak ich określano „rycerzem na lądzie i na morzu“ był nasz sławny admirał Pieniążek.

W tym samym prawie czasie przez siedem lat na Malcie przebywał i po morzu się uganiał, kawaler maltański, Bartłomiej **Nowodworski**, zmarły 1625 r. W borach tucholskich rodzony, kapitan królewskiej gwardji harcerzy, w młodym wieku na Podolu i w Siedmiogrodzie walczył, poczem udał się do Francji, gdzie pod Henrykiem III i IV dawał dowody waleczności. Po 17 latach wojaczki u Francuzów puścił się na Maltę, gdzie śluby kawalerskie wykonał, przez osiem lat wojował, przy zdobywaniu Lepante wślawił się podłożeniem naboju wybuchowego pod mury. Po powrocie do Polski dalej chlubnie rzemiosło rycerskie uprawiał, za czyny swe złotym łańcuchem przez Zygmunta III obdarowany. Tenże Nowodworski ufundował Akademji Krakowskiej 8000 złotych, jako stypendjum dla 4 uczniów z powiatu tucholskiego.

W połowie XVII w. kaw. maltański Kazimierz Michał **Pac**, pisarz W. Ks. Litewskiego, przez pięć lat walczył na morzu Śródziemnym, a Jan Andrzej **Próchnicki**, wyprawiony przez Zygmunta III do Filipa hiszpańskiego i do zarządzania dochodami z dóbr we Włoszech po królowej Bonie, znacznego musiał zażywać poważania wśród kawalerów malt., jeżeli go w r. 1614 pełnomocnikiem swych interesów w Polsce uczynili.

W różnych potrzebach morskich maltańczyków odznacza się Stanisław **Sobocki**, mianowany za zasługi swe komandorem poznańskim zakonu maltańskiego w 1586. Kilkanaście lat walczył z Turkami i korsarzami **Srebrzyński** Zygmunta, który dopiero po 20 latach wojaczki zagranicą w r. 1616 wrócił do ojczyzny.

Marynarz „z przypadku“ i dowódca okrętu Marek **Jakimowski** znowu stanowi dowód, jak to wszelakiego rodzaju talenty tkwią w każdym Polaku. Chłop polski, rzucony w tropikalne puszcze, znakomicie daje sobie radę, ba lepiej wytrzymuje w gorących okolicach Brazylii, niż zrodzony w cieple południowym Włoch czy Francuz. Rycerz Marek **Jakimowski**, szczer ładowy, co pod Jachimem na pohańcu szczerbił zbroję, pojmany w niewolę i na galarze w 1621 r. więziony przez Turków do ciężkich robót, fantazją szlachecką i

żądzą swobody party, zrywa pęta, bije załogę galary u brzegów Grecji, uwalnia dwie setki nieszczęśliwych towarzyszy. niewoli, a ścigany przez trzy galary nieprzyjacielskie zwycięsko odgania je, by w triumfalnej procesji wkroczyć do Rzymu, u stóp papieża złożyć zdobytą banderę turecką. Drugą — zanosi do Krakowa i dnia 8 maja 1621 składa na Skałce.

Śmiałymi czynami odznaczył się inny żeglarz, admirał floty papieskiej, Tomasz Stanisław **Wolski**, urodzony w 1700 w Uniejowie. Gnany żądzą przygód, puszcza się morzem do Ziemi Świętej, ociera się o Maltę, gdzie wchodzi w stosunki z rycerzami maltańskimi, rzucony przez burzę na brzegi Trypolitanji, obejmuje dowództwo nad statkiem włoskim, gromi korsarzy, zachodzących mu drogę, walczy kilka lat na morzu Śródziemnym, a zostawszy admirałem floty papieskiej przez kilka lat uwija się po morzu, szczerząc zamieszanie u rządów państw chrześcijańskich wytrwałem głoszeniem konieczności urzędzenia krucjaty w celu odebra-



Admirał Krzysztof Arciszewski

nia Turkom Ziemi Świętej. — Okręty nawet sobie sprawia własne, by gromić pohańca.

Niecodzienną fantazją i męstwem odznaczył się inny zdobywca hr. Maurycy **Beniowski**. Za udział w konfederacji barskiej zesłany na Kamczatkę, zbuntował współwynańców, opanował statek rosyjski i popłynął na nim w dół szukać przygód i odkrywać nowe kraje, aż wreszcie oparł się w r. 1772 o Madagaskar, wyspę u wschodnich brzegów Afryki, półtora raza tak wielką jak dzisiejsza Polska. Podbił wyspę i w r. 1776 ogłosił się królem Madagaskaru. Popadłszy jednak w zatarg z zazdrośnymi Francuzami, poległ w walce z nimi w r. 1786. Na tem skończyło się panowanie polskie na Madagaskarze. Zdobyty przez Polaka kraj jest dziś kolonią szczęśliwszego narodu.

Nie tylko Madagaskar był kiedyś

w ręku polskim. St. Paul i Amsterdam, nie wielkie coprawda i dalekie wysepki, hen aż na Indyjskim oceanie leżące, także kiedyś były własnością Polaka. Marynarz polski XIX wieku, Adam **Mierosławski**, brat sławnego generała Ludwika Mierosławskiego, zwiedziwszy na obcych, później na własnych okrętach, cały prawie świat, osiadł w 1843 na wspomnianych wyspach i tu prowadził handel dalekomorski, trudnił się połowem wielorybów i pereł. Dopiero, gdy Ludwik wezwał go do pomocy, sprzedał część swoich wysp, a za otrzymane stąd pieniądze pomagał organizować na morzu Śródziemnym włoską marynarkę powstańczą, i organizował powstanie w Badenji w 1848 r. Po zaniku ruchu wolnościowego w Europie, wrócił na swoje wyspy, prowadził dalej życie żeglarskie i na wyspach swych zginął śmiercią marynarza.

Marynarzem i odkrywcą zarazem był Stefan **Rogozński**, który w 1882 puścił się wraz z Klemensem **Tomczakiem** i żyjącym dziś Leopoldem **Jankowskim** do Kamerunu, odkrył nieznane polacie zachodniej Afryki, zbadał góry Kameruńskie i poczynił w głębi Kamerunu poważne odkrycia naukowe. Stosunek naszych trzech badaczy do ludności tubylczej był tego rodzaju, że murzyni powierzyli Rogozowskiemu rządy nad swoim krajem. I królował Polak nad murzynami kameruńskimi, aż przyszli Niemcy z kanonierkami i w 1885 r. wydarł to, co nasi odkryli i pokojowo zdobyli.

Mimo że Polska w wyścigu kolonialnym innych narodów udziału nie brała, to jednak przez pewien czas posiadała Rzeczpospolitą swoje własne kolonie. Nie należały one bezpośrednio do Rzplitej, lecz do **Jakóba Kurlandzkiego**, ale ten był naszym lennikiem i akcję swoją kolonialną prowadził przy pomocy dyplomacji polskiej. Na dalekim morzu Karaibskim zajął **Jakób Kurlandzki** w 1651 r. wyspę Tobago i miał ją w posiadaniu przez kilkanaście lat, niemniej z drugiej strony Atlantyku, u brzegów Afryki, posiadał **Jakób** wyspę św. Andrzeja oraz skrawek sąsiedniego lądu Gambji.

Poważne zdobycze cywilizacyjne wniósł do ogólnego dorobku niejeden z naszych misjonarzy. Jednym z pierwszych misjonarzy w Chinach i Makao był ks. Andrzej **Rudomina**, zmarły w 1632 r. Ksiądz **Wojciech Męciński** sprawował od 1631 r. misję w Indjach, chrzcząc pogan i nadając im imiona świętych polskich; długo przebywał w Malabarze, więziony był na Formozie. Był pierwszym Polakiem, który dotarł do Japonji, gdzie w 1643 r. zginął.

Wśród licznych misjonarzy dawnych i najnowszych czasów nie można nie wspomnieć o ks. biskupie Władysławie Michale **Zaleskim**, zmarłym w 1925 r. podróżniku-botaniku, patryjarsze antyochańskim. Od 1886 r.

przebywał ks. Zaleski w Indjach, gdzie od r. 1892 był delegatem apostolskim; podróżował wiele po Indjach, Jawie, Cejlonie, Chinach, Japonii, zbierał rośliny, stworzył największy w swoim rodzaju zbiór rysunków, obejmujący ryciny przeszło 30000 roślin, głównie storczyków. W wyniku owych podróży i badań ogłosił Ks. Zaleski kilka prac jak: „Podróż po Indjach w r. 1896“, „Podróż po Indochinach, Jawie i wybrzeżach chińskich w 1897 i 1898 r.“

Do rzędu najslawniejszych podróżników i żeglarzy polskich zaliczyć należy hr. Jana Potockiego, który od 1778 — 1805 r. zwiedzał Europę, Azję i Afrykę, pierwszy docierając do krajów nieznanych stopą Europejczyka. Na cześć Potockiego geograf Klaproth nazwał grupę wysp na morzu Żółtem „Archipelagiem Jana Potockiego“. Potocki napisał wiele prac, które dziś są rzadkością, bo drukował je zazwyczaj w małym nakładzie dla siebie, przyjaciół i znajomych.

Wielką sławę zdobył i poważanie Anglików zaskarbił sobie nasz Paweł Edmund hr. Strzelecki, który w latach 1835 — 37 zwiedzał obie Ameryki, w 1837—1838 Indie, Oceanję i Egipt, od 1838 do 1843 r. w czasie kilku wypraw badał Australję, gdzie odkrył dla Anglii złoża złota i najwyższą górę w tej części kuli ziemskiej nazwał górą Kościuszki.

Poważne zasługi w badaniach wysp Oceanji mają nasi rodacy: Jan Kubary, etnograf, badający w latach 1869 — 1874 wyspy Mikronezji, wyspę Penape, Pelew, Nową Brytanię, i t. d. Major Korzeleński Seweryn, całe życie prawie podróżował, w szczególności zwiedzając od 1852 do 1860 r. Australję, Nową Zelandję, różne wyspy Oceanji.

Własny statek, 320 tonowy żaglowiec, zbudował sobie Benedykt hr. Tyszkiewicz w 1876 r. w Hawrze i na nim odbywał podróże naokoło świata, by ostatecznie osiąść na wyspie Fernando Poo, u brzegów afrykańskich, gdzie zbudował sobie stację morską.

Opodal druga stacja morska niebawem powstała, to Janikowski urządził ją w 1883 roku dla ekspedycji kameruńskiej Rogozińskiego na wyspie Mondoleh u stóp gór Kameruńskich. Na morzu Śródziemnym placówki te poprzedziło obserwatorium morskie w Galarette, którą sobie zbudował w 1860 Herkules Dembow-ski, żeglarz polski i astronom.



Beniowski z towarzyszami rozbraja załogę rosyjską w Bolszerecku na Kamczatce

Wspomnieć też należy o naszych ludziach morskich powstania styczniowego: jak pułkownik Teofil Łapiński, który zorganizował w 1863 wyprawę morską i na uzbrojonym statku żeglował po Bałtyku w celu podania ręki powstaniu na Żmudzi. W tym czasie widzimy Florestana Rozwadowskiego, majora wojsk polskich i brazylijskich, jako komisarza Rządu Narodowego przy Generalnym

Organizatorze Polskich Sił Morskich, a organizatorem tym jest b. kapitan marynarki rosyjskiej Zbyszewski (Karp), dowódca Floty Narodowej, który na statku „Kiliński“ krążył po morzu Śródziemnym.

Nie obojętne były badaczom polskim okolice podbiegunowe.

Kapitan marynarki rosyjskiej Djonizy Zarembo badał Alaskę i znaczną sławę zdobył wśród Rosjan swymi eksploracjami, bo jedną z wysp archipelagu Aleksandra ochrzcił Rosjanie w 1838 jego imieniem. Również w służbie rosyjskiej będący, późniejszy generał w. polskich Dr. Józef Trzemeski, służąc w marynarce rosyjskiej żeglował po morzach lodowatych, biorąc w 1914—15 udział w ekspedycji podbiegunowej statku „Eklips“. Zoolog Birula-Białynicki brał udział w wyprawie podbiegunowej barona Edwarda Tolla w 1899. Z Polaków wywodził się też amerykański badacz okolic podbiegunowych Fryderyk Szwałka, który w 1887 — 90 na czele zorganizowanej przez siebie ekspedycji, szukał szczątków wyprawy Franklina, badał zatokę Hudsonską, półwysep Yukatan. Badali wreszcie okolice polarne nasi znakomici współcześni klimatolodzy i meteorologowie: Henryk Arctowski i Antoni Dobrowolski, biorąc udział w wyprawie do bieguna południowego statku „Belgica“ w 1897 do 1899 r., Gorczyński Władysław, który szczególnie badał od 1905 do 1916 r. promieniowanie słońca na Szpicbergu, w Afryce Północnej i wielu krajach Azji, a najświeższą polską ekspedycją na północ, to wyprawa i pobyt na wyspie Niedźwiedziej, Centkiewicza, Siedleckiego i Lysakowskiego w 1933 — 1934.

Do nowego życia zbudzona Polska do nadzwyczajnych wyczynów podnieca młode pokolenia.

To też coraz częściej w daleki świat płyną jachty i żagłówki, kierowane przez rwących się na wody mórz i oceanów, Polaków.

Przebrzmiało i do przeszłości przeszło przysłowie, „Polak nie ryba, by po morzu pływał“.

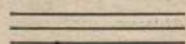
NIE ZWLEKAJ

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PŁAĆ NA

FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ



KONTO P. K. O.

30.680

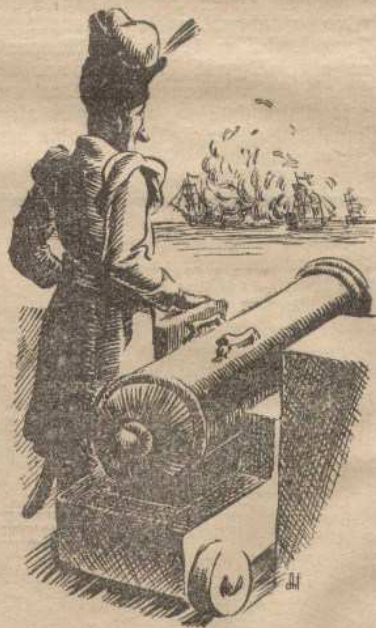
BITWA MORSKA HOLENDRÓW ZE SZWEDAMI PRZEZ PANA PASKA OPISANA



Po przewodniej niedzieli zachorował wojewoda niebezpiecznie; wszyscy zlekliśmy się bardzo; posprowadzano różnych lekarzy; elektor przysłał także swoich. Admirał holenderski przysłał lekarza okrętym, bardzo sławnego, ale nie pomnę z którego miasta. Ratowali go wszelkimi sposobami. Po naradzie rozkazali lekarze, żeby mu muzyka ciągle grała; grano tedy zawsze w drugim pokoju na cichych narzędziach, jakoto na lutniach, cytrach, theorby i innych; i taki przyszedł do zdrowia, z wielką wojska uciechą i dziękczynieniem Panu Bogu. Wojsko zaś stało po konsystencjach, aż dobrze nie wyzdrowiał; i ja także byłem na owej deputacji. Nigdy nie próżnowałem, ale zawsze starałem się widzieć to, czego w Polsce widzieć nie mogę; tylko, że trzeba było być zawsze na ostrożności, bo skoro się ociepliło, to Szwedzi od Zelandji, od Fionji, częściej, niż pierwsi, wypadali na lądy. Jednego czasu przyszło pod Ebeltod siedem okrętów holenderskich i stanęły w porcie tamecznym, aby Szwedom na tym tam trakcie czyniły przeszkodę i nas też do Fionji przewozić miały. Stoją tedy tydzień i więcej, a że to byli nasi koligaci (księżę Oranji był bowiem szwagrem księcia Wilhelma pruskiego, który miał siostrę jego rodzoną za żonę, a która z nim była na tejże wojnie), dlatego się też już z nami kumali. Kiedy przyjeżdżał z okrętów admirał do ko-

ściola na nabożeństwo do Ebeltod, z nami się też poznał i był tak niepyszny, choć to właśnie tej prerogatywy, jako u nas hetman, że wstępował do naszej gospody z kościoła wyszedłszy i nas też do siebie zapraszał. Pewnego razu prosił mnie i Lanckorońskiego do siebie na okręt w dzień niedzielny. Lubo tam jest port spokojny i cichy, ale przecie nieprzystępny, bo do samych bulwarków okręt wielki wojenny nie przystąpi, chyba małe okręty kupieckie, szmagi. Trzeba tedy było do okrętu przewozić się, więc wsiedliśmy w bat i pojechaliśmy do okrętu. Co tylko stanęliśmy i jeść dano, aż tu woła majtek ten, co na najwyższym maszcie pilnuje, że idą dwa okręty od Zelandji. Przychodzi strażnik i powiada o tem wodzowi po niemiecku, a on nam zaś po łacinie z tym dodatkiem: „Te dwa okręty nie przerwą nam obiadu“. Kazał jednak upatrować bander, jakie są, czy szwedzkie czy jakie inne, których jednakże zdaleka trudno było jeszcze rozemnać. Woła znowu majtek, że idą drugie dwa; zaraz potem powiada, że idzie więcej, ale jeszcze daleko. Patrząc przez perspektywę: „co widzicie?“, powiadają: że jeszcze nic więcej rozemnać nie mogą. Każe admirał podać sobie swoją perspektywę, znać, że albo oko lepsze, albo że to u pana perspektywa zawsze lepsza bywa, i dojrzał zaraz owych najpierwszych bander, że szwedzkie; a potem coraz to więcej ich się pokazuje. Gdy już ich widać 15, kazał tedy okrętom swoim trochę lepiej rozszerzyć się, tak jak mógł objąć port ale z portu nie wychodzić dlatego, żeby ich nie mogły otoczyć; bo lubo by się on był z nimi śmieie spotkał, choć ich więcej było, ale nie miał ludzi na okrętach, mało tylko dział, puszkarczów i tych ludzi, co do kierowania statków należą. Bo to on, jakem już wyżej napomknął, miał wojska nasze przewozić do Fionji, i dlatego okręty przysłano bez żołnierzy, wiedząc, że u nas jest piechota. Szwedzi też dowiedziawszy się, że przy tych okrętach mało potęgi, przyszli je brać, jako swoje własne. Doszli, że Szwedom o tem doniesiono z wojska brandeburskiego, jak to o zdraj-

cę wszędzie nietrudno. Gdy tedy owe dwa pierwsze okręta już nie-daleko, mówi do nas admirał: „Może zechcecie udać się do miasta?“. Odpowiadam: „Zostaniemy jeszcze“. Lanckoroński rzekł: „Ja pojadę, bo mam 15 tysięcy wybranych pieniędzy, a obawiam się, żeby tam kto w tłumie do nich się nie przypotył“. Wsiadłszy tedy w barkę, odwiedziło go do bulwarku; jam się został. Kiedy przypadną na lewe skrzydło, nasze też dwa wysunęły się ku nim; kiedy przypadną srogim impetem i dadzą do siebie ognia z obu stron, tak jak z ręcznej strzelby gęściej ognia dać nie może, odrzucą się zaraz od siebie najmniej na 10 staj, i poczęły lawirować, a tymczasem działa nabijają, owe też dwa nasze cofnęły się nazad w port, a potem lawirując, czekając aż nadejdą tamte. Przychodzą tedy drugie dwa i stanęły równo z tamtymi, wyrzutowawszy żagle; a potem i trzecie dwa, i też to czynią; a gdy zaś i inne nadeszły, zaczęto w mieście bić na gwałt w dzwony i w bębny. Lud się sypie na bulwark, kto cokolwiek tylko ma umiejętności okrętowej, ten wsiada w barkę i jedzie do okrętów. Szwedzi tymczasem uzbrajając się, kiedy się już uszykowali, idą ławą, zerwają się bliżej niż na staje,



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG

nuż poczną palić do siebie tak, że aż się powietrze od dymu zaćmiło. Jeden okręt szwedzki ujął się odwagą i wpadł między holenderskie, tak jak między księżyc: te kiedy dadzą do niego ognia i z boków i z tego okrętu, gdzie sam admirał siedział, to aż deski z niego leciały i poszedł zaraz na stronę, kulejąc właśnie jak ów pies, gdy mu nogę potracą. Znowu powtórnie zerwał się inne i uderzą z armat; a co się trochę odsuną, to znowu nacierają; chcieli bowiem Szwedzi koniecznie tył wziąć Holendrom, ale żadnym sposobem nie mogli, bo się Holendrowie przy porcie trzymali; tak tedy strzelali do siebie aż do wieczora, a potem się rozeszli, uciszyszy; ja też wsiadłem na barkę i pojechałem na bulwark. Szwedzi wzięli w nocy z bulwarku okręt kupiecki, a skoro świt zaprowadzili go po wietrze, i uстроiwszy go jako należy do żeglugi, i rozpiawszy żagle zapalili go i puścili między okręty holenderskie, od którego zaraz jeden okręt się zapalił, bo to jest rzecz tak chwytna, jako siarka, sami zaś nacierają tuż za ogniem, poczynawszy okrutnie bić z armat. Było to bardzo tragiczne widowisko, bo nie wiedzieli czy się ogniom czy nieprzyjacielowi bronić! Tu się od owego zapalonego okrętu umykać trzeba, tu się znowu strzec, żeby ich nieprzyjacieli nie rozerwał, a tu zaś z owego zapalonego uciekają i kto co może porwać łada deskę, łada drewno, to się z nim rzuca w morze; z miasta zaś ci którzy śmieli podjeżdżają barkami i ratują, sznury tonącym rzucając, żeby ich się chwytało. A tu z obu stron działa ryczą, których na jednym okręcie było 80 do 100, z czego łatwo sobie wystawić można, jak tam musiał być ogień; zgoła straszna jest wojna na ziemi, ale daleko okropniejsza na morzu, kiedy to maszty lecą, żagle na morze spa-

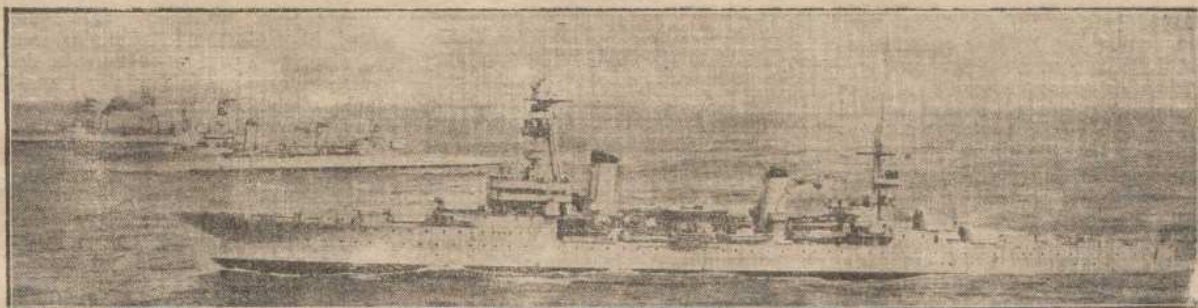
dają, człowiekowi zaś i człowiek nieprzyjacieli i woda nieprzyjacieli. Owe kule, co okrętów chybiały, to ludzi tych, co z miasta wyszli, na lądzie raziły. Gdyby Szwedzi byli Holendrów zwyciężyli, pewnieby i miasto byli zrabowali a jeszcze natenczas wszystko mieli w domach, bo się ubezpieczali, że wojsko mają do obrony, i dopiero wtenczas kiedy obaczyli zapalające się okręty, zaczęli swoje kosztowności kryć do wody, bo to u nich wszystek depozyt najpoufalszy w morzu, a nie tylko rzeczy do jedzenia, ale też ubiory, srebra i pieniądze topią kiedy chcą, i dobywają kiedy chcą, a ma-



ją naczynia i sposoby tak doskonale, że się w nich nic nie zepsuje i nie zamoknie, a w tych też miejscach topią, gdzie morze nie wyrzuca, jako to w tych portach, odnogach itd. Zapaliły się były żagle i na szwedzkim jednym okręcie, ale zaraz pościnali maszty i powrzucałi w morze. Drugi okręt szwedzki przebito z dział, tak, że zaraz poszedł na dno ze wszystkiem, coś nie wiele z niego ludzi uratowawszy; u trzeciego utracono dwa maszty; u czwartego jeden największy, przez co musiały mieć odmianę; ów też z okazji wczorajszej zepsuty, nie pomógł, tylko zdaleka stał. Dość, że ich byli mogli zabrać Holendrzy, gdyby byli

w ludzi trochę potężniejsi. Już tedy widzieli Szwedzi szkodę swoją większą, niżeli uczynili nieprzyjacielowi, i zaraz poszli na garugę, bo im już wiatr nie służył i nie był nawet spokojny, gdy nazad z niczem powracali. Holendrowie też niebożęta dziury w okrętach łatali, zabitych wywozili, chowali, a potem zaś działa swoje i szwedzkie podobywali, o czym sami powiadali, skoro do nas przyszli pod Frederichs-Odde; bo mają taką naukę i nurków takich, którzy się w wodę spuszczaają i po samem dnie chodzą i tam zakładają narzędzia tak, że każdą rzecz z głębi wydobyć mogą; ludzie zaś okrętowi tak są w pływaniu biegli, że mogą w potrzebie daleko płynąć. Białogłowa jedna z holenderskiego okrętu, tego, co zgorzał, płynęła dalej niżeli trzy ćwierci mili i dopłynęła do samego bulwaru. Piechoty brandeburskiej przyszło trzy tysiące ludzi, ale dopiero po ustąpieniu Szwedów. Poosadzano nimi owe okręty według potrzeby, a resztę zwrócono nazad do wojska.

Po ustąpieniu Szwedów pojechaliśmy do admirała z pożalowaniem; zastaliśmy go wesolego i nie żałującego owej szkody; u nich bowiem okręt stracić jest to, co ładunek wystrzelić. Miał to sobie za zwycięstwo, że się nie dał i w nieprzyjacieliu szkodę uczynił; mnie dziękował że go nie odstąpił pierwszego dnia, lubom mu tam nic nie pomógł, i przed wojewodą to o mnie powiadał: że choć połowy żołnierz, nie wzdygał się wodnej bitwy. Na te działa utopione mówił, że te wszystkie jego będą, ale mi się to rzecz niepodobna widziała, biorąc miarę jaka trudność była, kiedy działa w bójce uwięzione, a cóż dopiero kiedy w morzu, i życzylibym sobie bardzo widzieć i być przy tem dobywaniu, ale oni czekali aż się woda ociepli, a mnie też tymczasem z tego miejsca sprowadzono.



Eskadra krążowników

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



POD SZTANDAR LMK

CZESŁAW ZAGÓRSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



W roku 1918 grono ludzi dobrej woli, świadomych tego, jak wielką rolę spełnia w życiu każdego narodu wolny dostęp do morza — zakłada w Warszawie Towarzystwo „Bandery Polskiej”. Z „Bandery Polskiej” powstaje w r. 1920 T-wo Żegluga Rzecznej, które z kolei w roku 1922 przekształca się w Ligę Morską i Rzeczną. Na zwołanym do Gdyni w październiku roku 1930 Walnym Zjeździe Delegatów następuje dalsza zmiana — organizacja przyjmuje nazwę Ligi Morskiej i Kolonjalnej, a nowy statut staje się odzwierciedleniem znacznie rozszerzonych celów i zadań stowarzyszenia. Od tego momentu rozpoczyna się ostatni okres działalności organizacji, który cechuje niespotykany dotąd rozrost ilościowy oraz ciągłe rozszerzanie zakresu prac.

Przytoczmy dla przykładu kilka charakterystycznych cyfr, które są niezbitym dowodem, iż mimo niesprzyjającej koniunktury — Liga Morska i Kolonjalna idzie ciągle naprzód, zwiększając stale swój ilościowy stan posiadania, wciągając w orbitę swych bezpośrednich wpływów coraz szersze masy społeczeństwa. Ilość Oddziałów wynosiła: w r. 1929 — 80, w r. 1931 — 198, w r. 1934 — 730. Ilość członków: w r. 1924 — 3.000, w r. 1929 — 44.000, w r. 1934 — ponad 200.000. Ilość Kół Szkolnych: w r. 1931 — 14, w r. 1932 — 60, w r. 1934 — ponad 800.

W swej ekspansji organizacyjnej wykroczyła Liga, poza granice Rzeczypospolitej, powołując do życia zagranicą bratnie organizacje w postaci Kół Przyjaciół Morza Polskiego, które począwszy od r. 1931 powstają we wszystkich środowiskach polskich na obczyźnie. Kola te pełnią doniosłą rolę: budzą zainteresowanie dla spraw polskiego morza i głoszą hasła współpracy gospodarczej z Macierzą.

Weźmy dla przykładu inną dziedzinę — wydawnictwa periodyczne. W r. 1924 rozpoczęto wydawać miesięcznik „Morze”, którego nakład wynosił wówczas 3.000 egz. W r. 1928 nakład ten wzrósł do 20.000 egz., dziś wynosi on 120.000 egz. Niezależnie od tego w r. 1934 zaczął wychodzić drugi miesięcznik „Polska na morzu”, którego nakład wynosi dziś 80.000 egz. Analogicznie wyglądają cyfry, ilustrujące rozwój finansowy Ligi, jedynej bodaj w Polsce organizacji społecznej, utrzymującej się całkowicie ze składek członkowskich. Wpływ roczny ze składek członkowskich wynosił: w r. 1928 — 71.000 zł., w r. 1930 — 140.000 zł., w r. 1933 — 454.000 zł. Za pierwsze 6 miesięcy r. b. wpływ

ze składek członkowskich wyniósł około 400.000 zł.

Jeszcze przed kilkoma laty cała działalność Ligi Morskiej i Kolonjalnej sprowadzała się właściwie do budzenia wśród społeczeństwa zainteresowania sprawami morskimi, do propagandy naszego wybrzeża i portów polskich, krzewienia żeglowności na wycieczek nad morze i t. p. Przejawem tego były urządzone wszelkiego rodzaju obchody rocznic, akademie, poranki i t. p. imprezy.

Nowy statut, przyjęty przez V Walny Zjazd Delegatów w Gdyni w maju r. 1933, znacznie rozszerzył zakres tych prac, nakładając na organizację cały szereg nowych obowiązków. Mamy tam zlecone prowadzenie stałej i systematycznej akcji propagandowej, uświadamiającej o konieczności stworzenia realnej siły na morzu i o korzyściach, płynących z racjonalnego wykorzystania morza i wód śródlądowych, oraz wynikających z harmonijnej współpracy Macierzy z wychodźstwem. Mamy tam nakaz zdobywania funduszy na obronę morską i na akcję kolonjalną.

Działalność programową Ligi reprezentują 4 Wydziały. Pierwszy z nich to Wydział Propagandy Marynarki Wojennej, który uświadamia najszerze masy społeczeństwa o roli marynarki wojennej i o konieczności jej rozwoju, oraz organizuje i prowadzi zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej, która uchwała Rady Ministrów w r. 1933 przekazana została Lidze Morskiej i Kolonjalnej.

Drugim z kolei jest Wydział Morski, który występuje z inicjatywą w zakresie wszelkich spraw z morzem związanych, bada zagadnienia gospodarcze portów polskich, wybrzeża i najbliższego zaplecza, opiekuje się ludnością wybrzeża oraz marynarzami (Domy Marynarza w Gdyni i w Gdańsku) i t. d. M. in. dla realizacji tych zadań powołano do życia Ekspozyturę Biura Zarządu Głównego z siedzibą w Gdyni.

Trzecim jest Wydział Żegluga Śródlądowej. Prowadzone przy pomocy wszystkich ogniw organizacyjnych prace badawcze pozwolą na inicjatywę w zakresie budowy i utrzymania dróg wodnych w dobrym stanie, czuwanie nad bezpieczeństwem ruchu i t. p. Wydział opiekuje się również żeglarzami śródlądowymi, dążąc do podniesienia ich sprawności technicznej i gospodarczej.

Ostatni dział — to zakres prac Wydziału Kolonjalnego, który w oparciu o Fundusz Akcji Kolonjalnej dąży do pozyskania terenów dla zamorskiej ekspansji ludnościowej i gospodarczej, zbiera materiały w sprawie rewizji mandatów kolonial-

nych i t. p. Wydział utrzymuje również ścisłą łączność ze środowiskami polskimi zagranicą. Jednym z przejawów jest również opieka nad stypendystami, rekrutującymi się ze środowisk emigracyjnych.

Jeśli chodzi o dalsze konkretne prace, prowadzone przez Ligę, to wymienić tu trzeba w pierwszym rzędzie tradycyjny już obchód „Święta Morza”, który wprowadzony po raz pierwszy w życie w r. 1932 — stał się dziś wielką manifestacją całego społeczeństwa, które w dniu tym corocznie obwieszcza całemu światu, że dla morza gotowe jest do największych ofiar i poświęceń.

Pragnąc zespolić najszerze masy społeczeństwa jak najsilniejszymi węzłami z własnym wybrzeżem morskim — Liga urządza popularne wycieczki do Gdyni, zdając sobie sprawę, że tylko dokładne poznanie morza wiedzie do jego ukochania.

Drugim czynnikiem, który ma przyczynić się do spopularyzowania spraw morskich wśród społeczeństwa i zrealizować hasło wychowania wodnego — są obozy nadmorskie, organizowane przez Ligę na Helu i w Jastarni.

Wielką imprezą ogólnopolską jest również spływ żeglarzy, wioślarzy i kajakowców, który w r. b. odbędzie się już po raz drugi staraniem Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Z pośród całego szeregu innych prac Ligi wymienić należy jeszcze akcję wydawniczą. Prócz wydawnictw periodycznych, jakimi są miesięczniki „Morze” i „Polska na morzu” — ukazało się ostatnio nakładem Ligi cały szereg niezmiernie ciekawych prac, które w postaci broszurek, dzięki b. niskim cenom, docierają do najszerzych mas, pełniąc pożyteczną rolę informowania i uświadamiania ich o całokształcie spraw morskich.

Dodajmy na zakończenie, że przy Lidze powstaje wielka biblioteka oraz Instytut morsko-kolonjalny, które mają zgrupować dzieła, materiały i eksponaty, obrazujące całokształt spraw morskich i kolonialnych.

Jak z tego krótkiego przeglądu widać, Liga Morska i Kolonjalna jest organizacją żywotną — rozwija się ona żywiołowo, rośnie w siłę i znaczenie, obejmuje coraz to nowe dziedziny pracy. Rozwój jej — to spotęgowanie w społeczeństwie zrozumienia dla spraw morza, to wyrównywanie naszych wiekowych błędów i zaniedbań na Bałtyku.

Czyż znajdzie się w Polsce ktoś, kto nie chciałby zostać jej członkiem?

Zatem wszyscy pod sztandar Ligi Morskiej i Kolonjalnej!

IŁOŚĆ ODDZIAŁÓW

1929

80



1931

198



1934

730



IŁOŚĆ CZŁONKÓW

1924

3000

1929

44000



1934

200000



IŁOŚĆ KÓŁ SZKOLNYCH

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



1931

14



1932

60



1934

800



NAKLAD

"MORZA"

1924

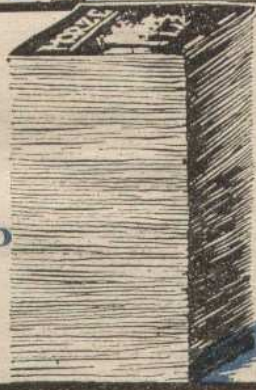
3000

1928

20000

1934

120000



WPLYW ZE SKŁADEK CZŁONKOWSKICH

1928

71000



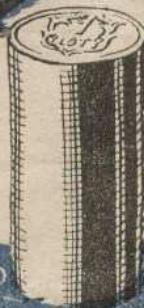
1930

140000



1933

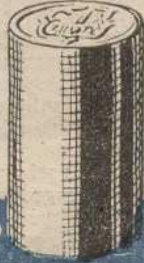
454000



1
PÓŁROCZE

1934

400000



TWORZYMYSY NOWE ŻYCIE

Jesteśmy synami tych, którzy krwią własną i trudem niezłomnym, okupili wolność naszą. Przeżywamy najcięższą rzeczywistość, której nazwę szeptały stygnące usta ojców na białych szlakach syberyjskich i wędrownkach dalekich. Za nami dni przeszłych klęsk i zwycięstw, przed nami przyszłość nieznana i tajemnicza — jak żywioł, niezgłębiona — jak morze. Teraz mamy tworzyć nowe życie, wypełniać czynami swoimi, dalsze karty historii ojców naszych. Mammy tworzyć siłę Polski.

A życie obecne następcza zupełnie nowe możliwości realizowania tych zamierzeń. Sytuację tę stworzyło posiadanie przez nas własnego wybrzeża. Fakt ten zastał całe społeczeństwo nieprzygotowane do pracy morskiej, a co gorsza nastawione do całej działalności nieufnie. Trzeba było dużo wysiłku, aby bierność tę przełamać. W oszałamiająco szybkim tempie powstaje Gdynia, duma nasza — owoc pracy dla morza. Oczy całego społeczeństwa zwracają się na morze. Zaczyna dojrzewać zrozumienie nowych i wielkich zagadnień.

Do 1930 r. udział pracy społeczeństwa jest stosunkowo mały. Nieliczna grupa ludzi, zgromadzona w poszczególnych organizacjach, poprzedzających dzisiejszą L. M. i K. pracuje w warunkach niezmiennie trudnych, a co najsmutniejsze, że przez dłuższy okres czasu młodzież jest bierna dla sprawy morskiej. Yacht Klub Polski organizuje Kadre Młodych, która nie mając podstaw żywotności, przez łączność z organizacją o odmiennej tradycji i o innych zgoda założeniach programowych — szybko zamiera. Na horyzoncie pracy morskiej zjawia się młodzież dopiero po raz pierwszy w 1931 r. gdy w głównej Kwaterze Harcerstwa, powstaje Wydział Żeglarski, obecnie Kierownictwo Drużyn Żeglarskich.

Drugim ważnym faktem w historii pracy morskiej młodzieży jest powstanie Akad. Związku Morskiego w 1932 r. A. Z. M. powstaje, jako nowy niespotykany dotychczas typ organizacji młodzieżowej, o charakterze ideowo - sportowym. Powstaje, jako skutek nowych, tworzących się potrzeb życia polskiego, jako twórca nowego typu młodzieży polskiej. Sport wychodzi ze ścisłych swych granic i ma spełniać rolę czynnika wychowawczego, twórczego. Sport żeglarski ma być szkołą, z której wyjdą ludzie silni, przygotowani do pracy we wszystkich dziedzinach życia.

Oto kapitał nagromadzony w zespole żeglarskim, który przeżył sztormy, lecz przez karne i zgodne współ-

działanie, dobił szczęśliwie do portu. Jeszcze jeden znamieny rys — poczucie łączności i zgodnego działania w gromadzie, niezbędne do zachowania bezpieczeństwa na morzu.

To dziedzina szkolenia żeglarskiego. Obok tego w parze idzie praca społeczna, obejmująca zagadnienia kolonjalne i gospodarcze morskie. Stan obecny nie przedstawia się w tym wypadku zbyt optymistycznie. Zainteresowanie młodzieży tą serją zagadnień morskich jest duże, ale nie ma realnego oddźwięku w organizacji studjów na wyższych uczelniach. Akad. Związek Morski czyni usiłowania w kierunku powstania specjalnych seminarjów morskich przy pewnych wydziałach wyższych u-

czelni. W niedalekiej przyszłości nastąpi załatwienie tej kwestji.

Praca młodzieży w szeregach A. Z. M. to nie tylko wychowanie nowego typu Polaka, ale odciągnięcie go od konserwatywnej pracy partyjnej i zneutralizowanie kontrastowości ideowej. W dniu 1 lipca padną silne słowa przysięgi młodzieży na wierność morza. To nie będą czcze frazesy. Młodzież polska ma swoją tradycję, i jak niegdyś z zaparciem się szczęścia własnego, pracowała nad odzyskaniem wolności, tak teraz młodzież dzisiejsza, siły swoje skieruje dla tworzenia polskiej potęgi, której realizacja leży tylko w sferze zagadnień morskich.

Musimy spełnić wolę testamentu wielkich przodków naszych.



Powrót statku ratowniczego do portu

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



O PRZYSZŁOŚĆ KULTURALNĄ GDYNI

Gdynia przestaje już być jedynie tylko etapem przeładunkowym dla międzynarodowej wymiany towarów, przestaje już być — tylko warsztatem obrotu portowego. Obok portu powstało i urosło przeszło czterdziestotysięczne miasto, zainteresowane w dalszym, stałym rozwoju tego portu. Powstało razem z portem społeczeństwo, którego dążenia życiowe nie mogą ograniczać się jedynie i wyłącznie do interesu zarobkowego i które na skutek spajania i uwarstwienia się swych elementów składowych doszło do zrozumienia, że rozwinąć w sobie musi własne życie kulturalne. Już dzisiaj można zauważyć, że w tem nowopowstałym środowisku, powołaniem do obsługi aparatu wyłącznie gospodarczego, dzięki naturalnym dążeniom duszy Polaka wzrastają z każdym rokiem silniej potrzeby duchowe, oraz pragnienie ich zaspokojenia.

Ze strony zarządu miasta Gdyni sprawy kulturalne w Gdyni są rozumiane należycie i obecny Komisarz Rządu mgr. Sokół w ramach, aczkolwiek jeszcze skromnych, uwzględni je w budżecie miasta.

Spółeczeństwo gdyńskie, którego przedstawiciele zasiadają w Radzie Miejskiej, chętnie łoży wszelkiego rodzaju świadczenia, daje prace i oświatę, bo „Gdynia” chwytła za serce. Pragnie ono, by Gdynia była pięknym, wielkim miastem polskim, odczuwa bowiem bezpośrednio, że Gdynia wyrosła z żyzny i z woli do życia nowego Państwa i chce, ażeby wyrażająca się w tem dziele twórcza energia przybrała formy, będące wykładnikiem jej duchowej treści.

★

Przypomnę, że Gdynia znajduje się na prastarym terenie kulturalnego regionu kaszubskiego. Autochtoniczna ludność Kaszubów przez tyle wieków wykonywała straż ducha polskiego nad Bałtykiem. Region ten bogaty jest w dzieła ludowej sztuki i kultury.

Wspomnę choćby tylko nazwiska Krofey, Mostnika, Mrongowiusza, Derdowskiego, Karnowskiego, którzy w swych utworach, względnie zbiorach pieśni, postawili pomniki języka, zbliżonego do mowy wytopionych słowian połabskich, wspomnę o etnografie i społeczniku, powstańcu 1846 r., Florjanie Ceynowie, o skarbach plastyki w kaszubskich kościołach i o tej wybitnie odrębnej sztuce ludowej, którą pierwsi pokazali światu małżonkowie Gulgowscy z Wdzydzów. Teren ten posiada więc piękną tradycję kulturalną i niepoślednią przeszłość, sięgającą do

najdawniejszych czasów dziejów słowiańskich. To też, gdy myślimy o instytucjach kulturalnych w Gdyni, wprost narzuca się potrzeba stworzenia Muzeum Etnograficznego, połączonego oczywiście z archiwum, pracownią i laboratorium. Będzie to Muzeum specyficznie regionalne i zawierać winno również dział archeologii prehistorycznej, który przyczyni się do wzmocnienia tezy, że byliśmy od początku gospodarzami tej ziemi. Dział etnografii (ludoznawczy) winien dać nam obraz całokształtu kultury materialnej, duchowej i społecznej ludności kaszubskiej. Zbiory archeologii prehistorycznej i etnografii zapoczątkowała już szczęśliwie etnolog dr. Janina Krajewska.

W perspektywie naszego rozwoju morskiego wysuwa się też sprawa utworzenia Muzeum Morskiego i Kolonialnego w Gdyni. Zapozna nas ono z wybrzeżem, z morfologią morza, jego fauną i florą i t. d. Ponadto, co może ważniejsze jeszcze, przedstawi polską przeszłość morską od legendarnego Jana z Kolna poprzez Beniowskiego do czynów Polaków w służbie obcej. Początki floty handlowej i marynarki wojennej w odródnionym państwie równolegle biegnąc z rozwojem aktualnych spraw morskich, dadzą nam obraz naszego posiadania na morzu i polskich wpływów, tak w krajach zamorskich, jak i na terenach bliskich wybrzeży Bałtyku. Będzie to muzeum, które w równie ciekawy sposób będzie potrafiło mówić obcokrajowcom o Polsce jak i Polakom o obczyźnie, a zwłaszcza młodzieży naszej wpoi ochotę zwiedzania dalekich krajów, dając jej zarazem o nich pogląd, wiedzę i orientację należyta.

Stworzona być winna równocześnie z Muzeum Morskiem i Kolonialnym, „Biblioteka Morska”, o stworzenie której na terenie zarządu miasta Gdyni woła się od roku. Biblioteka taka stanowić może ośrodek pracy naukowej w dziedzinie spraw morskich. Niezależnie też od tego, jakie instytucje specjalne w tym zakresie zdecydujemy się utworzyć, czy proponowaną przez Instytut Bałtycki „Wyższą Szkołę Handlu Zagranicznego i Transportów Morskich” czy też „Szkołę Bałtycką”, czy inny jaki instytut, czy też nawet akademię lub wszechświecie, zawsze i bezwzględnie musi być podstawą wszelkiej pracy naukowej odpowiednio zaopatrzona biblioteka.

Gdynia jest siedliskiem, jak na czterdziestotysięczne miasto licznej inteligencji, działającej w stowarzyszeniach zawodowych i zawodowo-

naukowych. W ostatnim czasie podjęto wysiłki celem skoncentrowania prac tej rzeszy ludzi o naukowym zainteresowaniu w jednym Towarzystwie Przyjaciół Nauk. Inicjatywa trafiła na grunt podatny i są widoki powodzenia dla tej akcji. W związku z tem należy zaznaczyć, że wobec silnie rozwiniętej obecnie propagandy za urzędzeniem wszechświecie pomorskiej w Toruniu ze strony Gdyni poddano ten projekt krytyce, wyrażając opinie, że wszechświecie morska powinna powstać w Gdyni.

Sama myśl takiej wszechświecie morskiej od lat kilku znalazła swój wyraz w międzynarodowych wykładach o poziomie uniwersyteckim, które co rok w lipcu i sierpniu odbywają się w Gdyni, przy udziale wybitnych reprezentantów nauki z Polski i z zagranicy i cieszą się znaczną frekwencją, zwłaszcza z pośród naszych pobratymców słowiańskich.

Co do potrzeby stworzenia wyższej uczelni na Pomorzu to nie ma zasadniczo kwestii spornej. Główne argumenty, jakie Toruń wysuwa są: wysoki poziom kulturalny tego miasta, jego wspólna Biblioteka Kopernikańska, jego zacisze i świadectwo wybitnej przeszłości, które dają nastrój i skupienie dla nauki. Stanowisko Gdyni wobec tego w ogólnych zarysach jest następujące:

Od stu lat i więcej polska myśl polityczna kierowana była romantyzmem. Z treści duchowej tego polskiego romantyzmu zrodziły się wielkie dzieła literatury i sztuki, o rękę czyn i ofiarny wysiłek, którego celem i skutkiem było odrodzenie Państwa i odbudowanie jego siły.

Będziesz się blakal we gwiazd

zawierusze

Aż trud podejmiesz nowy, nowe

zacznieś życie,

mówi Wyspiański w *Achilleis*. Nowy trud jest podjęty, zaczęte nowe życie! a jednym z wyrazów tej woli to Gdynia, która w swym porcie i w samej zasadzie swego bytu reprezentuje nową polską rzeczywistość, niezłomne dążenie do niezależności pod każdym względem. Tu w Gdyni — pomimo wszelką szarżę pracy codziennego dnia — najbardziej może bezpośrednio w całej Polsce odczuwa się, że polski romantyzm ani nie stracił swej racji, ani nie osłabł w siłę swego duchowego napięcia. Dlatego też nasza młodzież studująca, mająca wyrosnąć na przodowników, w pierwszym rzędzie do tego miejsca kierowaną być winna. Tu w obliczu morza i ruchu zamorskiego, w bezpośrednim zetknięciu się z elementem życia państwowego, tak długo w historii polskiej niedocenionym, powinna zaznajomić się ze

specjalnymi warunkami morskich możliwości. To też typ wyższej uczelni w Gdyni, gdy kiedyś powstanie, zapewne nie będzie kopią któregośkolwiek uniwersytetu, które to uczelnie i tak już reformy wymagają, ale będzie uczelnią wybitnie morską, w której, program naszej całej polityki morskiej, znajdzie swoje teoretyczne opracowanie i naukowe ugruntowanie, a w której młodzież będzie, odpowiednio do polskiej racji stanu, przygotowaną dla ekspansji polskiego handlu, techniki i kultury.

Bałtyk okolony jest wieniec wyższych uczelni rozmaitego rodzaju (wszechnice, akademie leśne, górnicze, sztuk pięknych itp.); Niemcy same mają ich sześć (Kilonia, Rostok, Gryfja, Gdańsk, Fromborg, Królewiec). Instytuty te są wybitnymi kuźnicami ducha, promieniującymi daleko, i częstokroć prowadzącymi propagandę nam wrogą. My dotąd niestety nic nie mamy równoznaczne im do przeciwstawienia. Jeszcze zawsze jesteśmy w tym względzie „szczurami lądowymi”. Niemcy jeszcze w roku 1919-ym założyli nowy uniwersytet w Hamburgu. Dzisiaj Hamburg przoduje

jako par excellence uczelnia morska tak dalece, że łąduje się tam od czasu do czasu wszystkich słuchaczy na okręty, a wykłady odbywają się na wielkiem morzu, by młodzież psychicznie pchać na morze.

Może wydawać się dziwnem, że Gdynia, która jeszcze nie ma w należyty sposób uporządkowanej sprawy szkolnictwa średniego, bo wszystkie trzy gimnazja są prywatnymi, sięga po wawrzyn zaszczytu posiadania wyższej uczelni. Zważmy, że Gdynia-port i miasto — ma w Polsce do wykonania zadania, w wypełnieniu których żadne inne miasto w Polsce nie zastąpi ją i zastąpić nie może. Jak na wstępie zauważyłem, zadania Gdyni nie są wyłącznie li tylko gospodarcze. Należy przecież wyzyskać ogromną siłę emocjonalności, która pojęciu Gdyni i ukochaniu tego dzieła wspaniałego jest właściwą. I to nie tylko dla nas Polaków. Wiemy, z jakim uczuciem spoglądają na Bałtyk i Gdynię nasi bracia słowiańscy. Piękne znalazł słowa senator Popowicz z Beogradu, mówiąc, że Orzeł Biały jednym skrzydłem dotyka Bałtyku a drugim Jadrana.

Istotnie też Gdynia ma całkiem o-

sobliwe geopolityczne położenie, z którego wynika jej ogromna dynamika w świecie materji i ducha. Trudno byłoby o dokonanie lepszego wyboru pod nasz port w danych warunkach. Jest on jednym z punktów oparcia w słowiańskim trójkącie trzech mórz. Jest on miejscem szczególnych zainteresowań społeczeństw słowiańskich, i to zwłaszcza kół akademickich, jak i najbliższym punktem od strony morza dla naszych sąsiadów bałtyckich, co oczywiście wielce (i więcej od innego miasta w Polsce) ułatwi wymianę dóbr kulturalnych z nimi. Marszałek Piłsudski, jako minister wojny, naszej marynarce wojennej wyraził życzenie, by się stała: „jednym z najmocniejszych ogniw mocarstwowej potęgi Rzeczypospolitej”. Gdynia — port wojenny, port handlowy i miasto w służbie Rzeczypospolitej, celem zapewnienia Polsce trwałej potęgi promieniować musi siłą ramienia zbrojnego Państwa, ekspansją polskiego przemysłu i handlu i światłością polskiej kultury. W tem zadaniu jej znajdujemy właśnie argumenty dla rozbudowy kulturalnego programu Wielkiej Gdyni.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



WŁADYSŁAW GINDRICH

GDYNIA — DŹWIGNIĄ PRZEMYSŁU

Podobnie jak i inne gałęzie gospodarcze, rzemiosło polskie nie ma handlowych tradycji morskich. W okresie przedrozbiorowym wymiana surowców i wyrobów gotowych odbywała się głównie wielkimi partiami lądowymi, a jeżeli pewna część produkcji rzemieślniczej przeznaczona była dla odbiorcy zamorskiego, to u wylotu delty Wisły chwytali ją chciwie niemiecki kupiec w Gdańsku, będący w jednej osobie nabywcą i sprzedawcą. To też dalsze losy artykułu rzemieślniczego zależały wyłącznie od pośrednika gdańskiego, a wytwórca czy też kupiec polski nie miał możliwości bezpośredniego zetknięcia się z nabywcą.

Zabory wtoczyły organizm gospodarczy polski w trzy różne systemy celne. Linja graniczna oddzielająca nasze gospodarstwo od morza posunęła się o stokilkadziesiąt kilometrów na południe. Bez zgody pruskiego celnika ani jeden funt towaru polskiego nie mógł z nurtem Wisły popłynąć ku morzu. Tę wielką klęskę gospodarczą rozumiał doskonale jeden z największych i najprężniejszych umysłów ekonomicznych w Polsce, minister Lubecki, który jednak daremnie kruszył kopie o umożliwienie gospodarstwu polskiemu dostępu do morza. Produkcja polska skazana była na duszenie się

w granicach celnych państw zaborczych i weszła w stadium powolnego zamierania. Tylko w b. Królestwie Kongresowem, dzięki niesłychanie słabemu uprzemysłowieniu Rosji wytwórczość przemysłowa miała znaczne szanse ekspansji i istotnie rozwinęła się tam przemysł ręczny i fabryczny nieporównanie lepiej, aniżeli w Poznańskim, na Pomorzu czy wreszcie w b. Galicji. Wielkie wypadki dziejowe 1914 — 1918 wytworzyły nową zupełnie sytuację: dały one nam dostęp do morza na skrawku wybrzeża ale bezpośredni, dały możliwość eksploatacji portu gdańskiego, ale z drugiej strony, odcięły rynek rosyjski w zupełności. Niezadługo rozpętał się na zachodnich granicach długotrwały zatarg gospodarczy, złagodzony dopiero przed kilkoma miesiącami, dzięki zawartym układom. W tych warunkach jedyne wolne wyjście na świat i wybrzeże morskie stało się osią zwrotną w systemie zjednoczonego gospodarstwa krajowego i warunkiem naszej niezależności gospodarczej.

Wielki przemysł, dysponując odpowiednimi kapitałami i doбором ludzi łatwo przystosował się do wymagań zamorskiego odbiorcy. Trudniej było o to w rzemiosle, rozproszkowanym, organizacyjnie, odciętem od kredytów i nie posiadającym ko-

niecznych ram ustrojowych. Należało produkcję rzemieślniczą przekształcić technicznie, uczynić ją zdolną do wymagań standartu, stworzyć odpowiedni aparat finansowy, a wreszcie przeobrazić ustrój rzemiosła. Prace te rozwijają się obecnie. Zagadnienie ustrojowe zostało pomysłnie rozwiązane przez stworzenie Rzemieślniczego Samorządu Gospodarczego ze Związkiem Izby Rzemieślniczych na czele oraz powołanie Rzemieślniczych Związków Gospodarczych; na innych polach zdołano również osiągnąć poważne rezultaty, ale naogół proces ten będzie jeszcze trwał przez dłuższy okres czasu, co zresztą jest zrozumiałe, jeżeli się uwzględni konieczność rozwiązania wielu skomplikowanych szczegółów technicznych i handlowych.

Zanim przystąpię do dokładniejszego rozwinięcia tematu muszę uczynić jedno istotne zastrzeżenie. Z braku odpowiedniej statystyki niepodobniestwem jest w obecnym stanie rzeczy wyodrębienie produkcji rzemieślniczej w ścisłym tego słowa znaczeniu, t. j. wykonywanej w zarejestrowanych, samoistnych warsztatach rzemieślniczych od przemysłów pokrewnych, a mianowicie chałupniczego, domowego, ludowego a wreszcie t. zw. przemysłu drobnego. Nie należy również zapominać, że

niektóre zawody musiały przekształcić się w przemysł fabryczny. Jako kryterjum w operowaniu danymi statystycznymi musiałem przyjąć przewagę względnie znaczny udział pracy rąk ludzkich przy sporządzaniu artykułu bez wnikania w stopień zmechanizowania poszczególnych zakładów.

Wychodząc z tego założenia należy stwierdzić, że już obecnie, mimo widocznych i wielkich braków organizacyjnych, Gdynia odgrywa w procesie wymiany surowców, półfabrykatów i gotowych produktów rzemieślniczych rolę bardzo poważną. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego liczba kwintali w przywozie i wywozie za rok 1933 wynosiła 619.615 wartości 109 milionów złotych, a w porównaniu z ogólnym przywozem i wywozem lądowym i morskim przez Gdynię przeszło w tym roku 25 proc. przywozu i 50 proc. wywozu surowców i produktów z zakresu rzemiosła i przemysłów pokrewnych.

Rzut oka na zestawienia grupowe pozwala zapoznać się bliżej ze szczegółami omawianego zagadnienia.

Całokształt rzemiosła ujęty jest pod względem prawnym w 7 grup, a mianowicie: grupę budowlaną, drzewną, metalową, włókienniczą, skórzaną, spożywczą i usług osobistych. Niektóre z tych grup jak np. budowlana i usług osobistych posiadają bardzo nieznaczne możliwości eksportowe. W innych grupach jednak istnieją zawody o wybitnych możliwościach wywozowych a zwłaszcza: bednarstwo, ciesielstwo, koszykarstwo, stolarstwo, tokarstwo, czapnictwo, kapelusznictwo, kuśnierstwo, krawiectwo, szmuklerstwo, ślusarstwo, pilnikarstwo, cukiernictwo, piernikarstwo, wędliniarstwo, białoskórnictwo, rękawicznictwo, rymarstwo, siodlarstwo, konfekcja skórzaną, szewstwo i t. d.

Wymienionym grupom zawodowym odpowiadają mniej więcej następujące pozycje Głównego Urzędu Statystycznego (z pośród 29): 1) produkty spożywcze, 2) produkty zwierzęce, 3) materiały i wyroby drzewne, 4) metale i wyroby z metali, 5) odzież i konfekcja, 6) galanteria, 7) instrumenty, przybory szkolne, pomoce naukowe, i t. d. Niektórym z tych pozycji poświęcimy parę uwag wyjaśniających.

Przywoz i wywóz przetworów mięsnych. Przetwory mięsne, tłuszcze zwierzęce, pieczywo i inne artykuły. W przywozie przez Gdynię mamy tu 4.729 kw. wartości 565 tys. zł., w wywozie 422.449 kw. wartości 70.936 tys. zł. Dominującą cyfrą wywozu w tej pozycji są przetwory mięsne: 422.115 kw. wartości 70.838 tys. zł. Są to bekony i przetwory wędliniarskie. Produkcja bekonów ma charakter fabryczny, jednak związana ona jest z jednej strony z rzemiosłem, z drugiej z rolnictwem. Rok 1933 przyniósł znaczne skurczenie się produkcji bekonów, a to w związku z polityką gospodarczą Anglii, która dąży do samowystarczalności. Stąd też eksport bekonów spadł ze 100 milionów na 68 milionów i należy się spodziewać dalszej obniżki. Jakgdyby w przewidywaniu tego niepowodzenia zainteresowane sfery gospodarcze, równocześnie z uruchomieniem produkcji bekonów zaczęły się energicznie krzątać dookoła wzmożenia wywozu przetworów wędliniarskich w różnej postaci a więc: konserw, szynk wędzonych, szynk w puszkach, słoniny, smalcu gęsiego, szynk peklowanych i innych wyrobów pokrewnych i t. d. Po pokonaniu wielkich trudności, związanych z konserwacją produktu i opakowaniem rozpoczęto przed kilkoma laty eksport na rynki zamorskie a więc przede wszystkim do Anglii, dalej do Stanów Zjednoczonych, Włoch, Belgii, Chin, Palestyny, Marokka, Indyi

Brytyjskich i Holenderskich i t. d. ze skutkiem pomyślnym. Ogółem w roku 1933-cim wywieziono około półtora miliona kilogramów wartości około 3 milionów złotych, a doświadczenie wykazuje, że do tej dziedziny gospodarczej można przywiązywać najlepsze nadzieje na przyszłość.

Produkty zwierzęce, zawarte w pozycji II-ej obejmują: skóry surowe i wyprawione, futra surowe i wyprawione, obuwie, inne wyroby skórzanne, włosy, włosie i szczecina i t. d. Są to przeważnie surowce potrzebne dla produkcji rzemieślniczej, których przez Gdynię w roku 1933-cim przywieziono 106.149 kw. na sumę 24.026 tys. zł., a wywieziono 6009 kw. wartości 2.602 tys. zł. Przywóz pochodził z Argentyny, Belgii, Brazylii, Chile, Danii, Holandii, Ameryki Środkowej, Paragwaju, Palestyny, Peru, Szwecji, Urugwaju, Australii, Kanady, Persji, Norwegii, wywieziono zaś do Holandii, Stanów Zjednoczonych, Łotwy, Anglii, Estonii, Kolumbii, Indyi Brytyjskich, Kanady i t. d. Naogół pozycja ta wykazuje znaczne saldo ujemne, albowiem przy ogólnym przywozie wartości 64.973 tys. zł. wywozimy za 19.661 tys. zł. i dlatego na ten odcinek winna być zwrócona specjalna uwaga czynników rządowych i gospodarczych.

W 3-ej kolei grupie znajdujemy: wyroby ciesielskie, bednarskie i kołodziejskie, meble, inne wyroby stolarsko-tokarskie, wyroby koszykarskie, szrotkarskie, rogożowe, materace i t. d.

Jest to grupa wybitnie dodatnia, albowiem przy przywozie na 1.404 tys. zł., wywóz wyniósł 26.378 tys. zł., z czego przez Gdynię 3.349 tys. zł. W szczególności wywieziono przez Gdynię między innymi mebli na sumę 1.558 tys. zł., wyrobów stolarsko-tokarskich na 1.116 tys. zł., koszykarskich na 220 tys. zł. i t. d. Kraj-



Gdynia w roku 1920

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



mi odbiorcami były tutaj: Anglia, Belgia, Finlandia, Hiszpania, Holandia, Lotwa, Stany Zjednoczone, Palestyna, Danja, Indie Brytyjskie i Holenderskie, Afryka północna francuska (meble gięte), Argentyna, Egipt, Irlandia, Kolonie francuskie w Azji, Ameryka Środkowa, Kolonie Brytyjskie, Syria i t. d. Powyższe zestawienie dowodzi, jak wielki zasięg eksportu mają już dzisiaj drzewne wyroby rzemieślnicze i jak znakomicie można go rozszerzyć pod względem kwantytetycznym.

W obrotach grupy metalowej Gdynia bierze udział nieznaczny. Na zgórą 30 milionów złotych w przywozie i wywozie obrót przez nasz port wyniósł nieco ponad 1 milion złotych.

Natomiast w pozycji odzieży i kon-

fekcja Gdynia występuje w pełni aktywności. Przywóz wynosi tu 3.582 tys. zł., wywóz 20.170 tys. zł., z czego przez Gdynię 5.541 tys. zł. W wywozie znaczną rolę gra produkcja chałupnicza. Krajami odbiorcami były: Afryka Północna (francuska), Anglia, Belgia, Francja, Holandia, Niemcy, Z.S.R.R. i t. d.

Obroty przez Gdynię w zakresie galanterji i przyborów szkolnych były w roku 1933-cim minimalne.

W ten sposób w najbardziej treściwym skrócie przedstawia się rola Gdyni na odcinku rzemieślniczym. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że gdybyśmy nie mieli własnego portu, szereg przemysłów, związanych z rzemiosłem nie mógłby się wogóle rozwinąć (bekony, przetwory wędli-

niarskie), inne nie mogłyby marzyć o ekspansji zamorskiej, chociażby w takiej początkowej, jak dzisiaj faze (produkty zwierzęce, materiały i wyroby drzewne, galanterja i t. d.). A przecież wszyscy zdajemy sobie sprawę z tego, że produkcja rzemiosła jest zaledwie u wrót rozwoju handlowych stosunków międzynarodowych, a zwłaszcza zamorskich.

Niechże to cudem wzniesione miasto portowe Gdynia, prawdziwie polskie, a już dzisiaj uznawane za królów szarych wód Bałtyku będzie najprzychylniejszym opiekunem i rzecznikiem dobra bezimiennych, szarych, ale upartych w twardej woli i pragnących zwycięstwa gospodarstwa narodowego — drobnych mas wytwórczych w Polsce.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Inż. BOLESŁAW BIELAWSKI

O PRZEMYSŁ OKRĘTOWY W GDYNI

Obecna faza naszej ekspansji morskiej, poprzedzona etapami wybudowania portu i stworzenia podstaw dla floty wojennej i marynarki handlowej, wysunęła jako centralne zagadnienie hasło uprzemysłowienia Gdyni, celem stworzenia dla portu należytej podopory w postaci dużego miasta, nierozdzielnie powiązanego z życiem portu. Obok nowoczesnego portu przeladunkowego stworzyć trzeba odpowiadające jego rozmiarom miasto i przedmieścia przemysłowo-handlowe.

Wśród zagadnień uprzemysłowienia Gdyni obok przemysłu przetwórczego, związanego zwłaszcza z naszym rolnictwem, na czoło wysuwa się sprawa przemysłu okrętowego, bez którego port jest czemś niedokończonym — niedorozwiniętym — przemysłu mogącego zaspokoić w swych ramach potrzeby naszej marynarki handlowej, wojennej, rybactwa i sportu wodnego.

Czy stać nas dziś jeszcze na lekceważenie tego zagadnienia, na zgubne kunktatorstwo z obawy przed związanymi z tem trudnościami organizacyjnymi i eksploatacyjnymi? Czy możemy opóźniać zapoczątkowanie wielkiego dzieła i być skazanymi na przykre następstwa w postaci bezpowrotnego odpływu milionów złotych zagranicę i odbierania chleba polskiemu robotnikowi, — a na wypadek wojny — całkowitej niemocy na morzu?

Nie wnikając głębiej w cały kompleks szczegółów kalkulacji techniczno-handlowych, pragnę, opierając się na przykładach Anglii, a szczególnie Niemiec, zdolnych w ciągu zaledwie 25-ciu lat intensywniejszej pracy na tem polu dorównać prawie ilością, a niejednokrotnie przewyższyć jakością przemysł sióstrzany angielski — na-

szkicować drogę, zmierzającą do uźródłowienia naszych założeń.

Ze koniecznością stworzenia placówki przemysłu okrętowego dla potrzeb naszej marynarki wojennej i handlowej, oraz obcych statków zawijających do Gdyni, jest nietylko aktualną, ale niecierpiącą zwłoki, szczególnie w dobie obecnego systemu gospodarki samowystarczanej, — nie ulega wątpliwości. Zdolność atrakcyjna portu gdyńskiego dla statków, mimo najdoskonalszych urządzeń przeladunkowych, traci na wartości, wobec braku możliwości uskuteczniania napraw i konserwacji w tym porcie.

Przyszłe zakłady przemysłu okrętowego w Gdyni miałyby więc w pierwszym rzędzie za zadanie remont zarówno kadłubów jak i maszyn okrętowych, budowę nowych statków handlowych i jednostek floty wojennej, dokowanie i prace konserwacyjne dorywcze i okresowe, wreszcie rozbiórkę statków, które stały się niezdadne do rentownej eksploatacji. Ostatnie z wymienionych zadań, wobec stosunkowo dużego zapotrzebowania hut naszych na złom, mogłoby być nawet b. intratnym zakresem działania stoczni. Dla podniesienia rentowności przyszłych zakładów, wobec ciężkiego kryzysu, jaki obecnie przechodzą wszystkie przedsiębiorstwa przemysłu okrętowego, — należałoby i opłacałoby się wykonywać prace związane z technicznymi potrzebami miasta i pobliskiego zaplecza, podobnie jak to czyni Stocznia Gdańska i cały szereg innych stoczní.

Korzyści, jakie dałoby stworzenie wspomnianych zakładów dla szeregu gałęzi gospodarczych kraju są wielorakie. Nie mówiąc już o poważnych sumach, płaconych zagranicą za bu-

dowę i remont statków, wpływających ujemnie na nasz bilans handlowy, — najważniejszemi z nich to zwiększenie pojemności rynku wewnętrznego na materiał walcowany hut, ciężkie odlewy stalowe, dalej oddziaływanie ożywcze i dobroczynne na dziesiątki rodzimych zakładów przemysłowych pomocniczych jak fabryki urządzeń elektrycznych, farb, lakierów, płótna i brezentów, lin, mebli, szkła, armatur metalowych itd.; nowoczesnie wyposażony statek bowiem słusznie nazwać można pływającą wystawą przemysłową kraju, w którym go zbudowano. Z tem wszystkiem łączą się, jakże bardzo dziś paląca, kwestja zmniejszenia bezrobocia wewnątrz kraju i na wybrzeżu.

Istniejące od kilku lat i rozwijające się stale Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej są niewystarczające nawet dla dokonania wszystkich napraw i konserwacji statków wojennych, powstała zaś przed 4-ma laty Stocznia Gdyńska, jakkolwiek rozporządzająca niektórymi doskonałymi urządzeniami technicznymi i dokiem o podnośności 2700 ton, nie może być uważana za kolebkę przyszłych wielkich zakładów przemysłu okrętowego, mogących zaspokoić wszelkie potrzeby portu. Jakkolwiek od szeregu lat słyszy się o projektach i konferencjach czynników miarodajnych z przedstawicielami sfer przemysłowych celem uruchomienia stoczni, problem ten do dziś nie ruszył z miejsca.

Dla zrealizowania postulatów zakreślonych powyżej potrzeba: nieustrudzonej inicjatywy kapitałów i personelu o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych. Inicjatywę podejmuje Liga Morska i Kolonialna, i, jak w in-

nych dziedzinach naszych zagadnień morskich, tak i w tej, spodziewać się należy skutecznego oddziaływania wzgl. poruszenia czynników problemem tym zainteresowanych. Kwestja kapitałów niezbędnych do uruchomienia przemysłu okrętowego, wobec olbrzymich sum inwestowanych w rozbudowę portu i marynarki handlowej, nie powinna działać odstrasżająco, zwłaszcza, że potrzebny na ten cel kapitał będzie początkowo niewielki.

Pozostaje jeszcze sprawa personelu. I tu rozróżnić należy dwa rodzaje pracowników: — na stanowiskach kierowniczych z odpowiednimi kwalifikacjami fachowymi, oraz pracowników niższych (majstrów i podmajstrów), obeznanych z pracami przy konstrukcjach okrętowych.

Nie buduje się dziś statków jak ongiś bez obliczeń teoretycznych, planów itd. „na oko”. Począwszy od kilu, a skończywszy na topie masztu, statek cały wraz z urządzeniami, mechanizmami etc. poddany jest, przed przystąpieniem do budowy, dokładnym obliczeniom. To, co jeszcze przed 20 laty uchodziło przy obliczeniach za szczyt doskonałości, dziś dawno zostało zarzucone wzgl. uległo zawrotnym modyfikacjom. Jakże wymagania stawiano już w roku 1864 konstruktorowi statków w Anglii, charakteryzuje najlepiej wyjątek z przemówienia Dr. Wooley'a w Institution of Naval Architects treści następującej:

„Jedyną drogą, jaką można postawić budownictwo okrętów na wysokim poziomie, to posiadanie konstruktorów, w naukach matematycznych dobrze wyszkolonych, o ugruntowanych przez trwałe, głębokie studia zdolnościach intelektualnych, którzy są w stanie, nastroczając się i stale zmianom podlegające problemy wypracowywać, i to nie na sposób empiryczny, — oparty o doświadczenie, — co często służy tylko jako płaszczka dla niepowodzeń, — nie drzącą i powściągliwą ręką sceptyka, — lecz pewnym i zdecydowanym pociąganiem człowieka, znakomicie obeznanego z wszelkimi naukowymi dziedzinami, związanymi z budownictwem okrętów, który czuje się w nich zadomowiony, i do tego stopnia pewny, że nie potrzebuje się obawiać przeoczenia jednej z zasad dla pchnięcia naprzód drugiej”.

Dziś wymagania te oczywiście znacznie się zwiększyły, tak, że nastąpiło rozbicie na specjalistów konstrukcji kadłuba i maszyn okrętowych, nie mówiąc już o specjalizacjach w konstrukcjach statków wojennych. Niema narazie w Polsce uczelni, któraby wydać mogła ludzi o tych kwalifikacjach. W czasie najbliższym nie można też poważnie myśleć o utworzeniu na należytych poziomie wydziału okrętowego, przy jednej z naszych wyższych uczelni technicznych z braku, nietylko dostatecznie doświadczonych i wykwalifi-

kowanych sił naukowych, ale i oparcia o rodzimy przemysł okrętowy, które w żadnej innej dziedzinie techniki nie jest tak niezbędne jak tutaj. Jak dotąd najdogodniejszym i postawionym na niebylejakim poziomie jest istniejący od r. 1904 wydział okrętowy Politechniki Gdańskiej, z którego rekrutuje się większość polskich inżynierów techniki okrętowej edycji powojennej. Gorzej nieco przedstawia się sprawa wyszkolenia praktycznego przyszłego personelu kierowniczego stoczni. Praktyki, na najłatwiej dostępnej Stoczni Gdańskiej, względnie w Warsztatach Marynarki Wojennej, nie dają kandydatowi na inżyniera techniki okrętowej i młodemu inżynierowi dostatecznych możliwości do wyjaśnienia, czy pogłębienia całego kompleksu zawitych zagadnień i wiadomości teoretycznych nabytych na uczelni. Konieczną staje się tu praktyka na stocznjach zagranicznych, zajętych budową poważniejszych obiektów, które w wypadku zamówień naogół chętnie przyjmują wraz z zamówieniem, poleconych im przez klienta praktykantów. Sposób ten stosowany z powodzeniem przez Kierownictwo Marynarki Wojennej w stocznjach francuskich należałoby rozszerzyć i na inne stocznie, w których zamawia się statki na polski rachunek wzgl. wykbuja poważniejsze prace dla polskich przedsiębiorstw żeglugowych.

W związku ze szkoleniem kadr przyszłych kierowników zakładów przemysłu okrętowego pozostaje jeszcze sprawa zorganizowania materiału już wyszkolonego o dostatecznych wiadomościach praktycznych w organizację fachową o charakterze angielskiej Institution of Naval Architects względnie niemieckiej Schiffbau-technische Gesellschaft, któraby jednoczyła wybitniejszych przedstawicieli przemysłu okrętowego i zawodów z nim związanych jak: armatorów, oficerów marynarki wojennej i handlowej, przedstawicieli ciężkiego przemysłu itd. celem omawiania naukowych i praktycznych problemów techniki okrętowej.

Co się tyczy wyszkolenia pracowników o niższych kwalifikacjach, to sprawa ta jest o tyle łatwiejsza do

rozwiązania, że posiadamy całe zastępy specjalistów konstrukcji mostowych, kołowych, dźwigowych itp., których możnaby przystosować do zbliżonej pracy w konstrukcjach kadłubów okrętowych, — poza tem nie należy zapominać, że szereg ludzi wykwalifikowanych, zatrudnionych przed wojną w stocznjach państw zabórzych oraz obecnie w stocznjach zagranicznych, na wypadek stworzenia odpowiednio wielkich zakładów dałoby się przyciągnąć do pracy w nich.

Państwo, doceniając powagę zagadnienia winno pieczołowitą opieką otoczyć zabiegi około organizowania przyszłych zakładów i występować w obronie ich egzystencji. Polityka subwencjonowania stoczni, stosowana dziś prawie bez wyjątku przez wszystkie państwa morskie, bądźto pośrednio przez wspomaganie linii okrętowych z warunkiem powierzania budowy nowych statków i remontu starych stocznjom krajowym, bądź bezpośrednio przez udzielanie premii od wybudowanej tony statku stocznjom, winna i u nas znaleźć odpowiednie do warunków zastosowanie. I jak lat temu 50, w zaraniu tworzenia niemieckiej marynarki wojennej uznaną i ściśle przestrzeganą była maksyma wypowiedziana przez ówczesnego ministra marynarki generała Stoscha: „Niema niemieckiej marynarki bez niemieckiego budownictwa okrętowego” tak i dziś wobec powszechnych zbrojeń na morzu zasada ta i u nas powinna znaleźć należyte zrozumienie.

Brak zaufania we własne siły i obawy przed piętrzącymi się trudnościami winny, czas najwyższy, ustąpić miejsca skoordynowanej inicjatywie i niezmordowanemu zabiegom o jak najszybsze zrealizowanie problemu poważnego przemysłu okrętowego dla jedynego portu państwa 33-miljonowego.

Niech świetny rozwój, powstałego ze skromnych zaczątków przemysłu lotniczego, osiągnięcie w tak krótkim czasie całkowitej samowystarczalności w tej gałęzi przemysłu narodowego, natchnie nas otuchą i zachęci do owocnej pracy nad zaniedbaną gałęzią przemysłu okrętowego.



Nowoczesny gmach w Gdyni, w którym znajdzie pomieszczenie Liceum Handlowe

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



CZY MOŻEMY BUDOWAĆ OKRĘTY

Wykonanie tak skomplikowanej jednostki bojowej, jaką jest współczesny okręt wojenny, wymaga wielce różnorodnych urządzeń technicznych, których pracę można podzielić na cztery etapy:

- 1) przygotowanie **materiału** do budowy okrętu;
- 2) wykonanie niezbędnych **urządzeń, maszyn i aparatów**;
- 3) wykonanie **uzbrojenia** okrętu, i —
- 4) **budowę korpusu** okrętu, oraz złożenie całości.

Pierwsza część zadania przypada hutom, stalowniom, odlewniom i t. p. zakładom, druga — wytwórniom maszyn i aparatów, trzecia — specjalnym zakładom, wyrabiającym uzbrojenie, wreszcie czwarta — właściwym zakładom budowy okrętów, t. j. stoczniom.

Wprawdzie istnieje pewna ilość dawniej powstałych potężnych zakładów przemysłowych, które posiadają swe własne huty, wytwórnie maszyn, broni i stocznie, dzięki czemu mogą podejmować się budowy całych okrętów, jak np. Zakłady Vickers'a w Anglii lub Schneider'a we Francji, — to jednak większa część okrętów dla marynarki zarówno wojennej, jak i handlowej, wykonywana jest przy jednoczesnej współpracy wymienionych wyżej czterech rodzajów wytwórni. Podział taki umożliwia specjalizację, ważną ze względu na ekonomię wytwarzania zwłaszcza wśród zakładów drugiej grupy. Wynikiem takiej specjalizacji jest np. istnienie w Anglii, według urzędowego spisu z r. 1924, około 1000 zakładów, zatrudniających

około 145.000 ludzi, wytwarzających maszyny i akcesoria potrzebne stoczniom do budowy i naprawy okrętów.

Przy takim podziale pracy poszczególne kategorie zakładów muszą dostarczać: **huty, stalownie i odlewnie** — odlewy stalowe na części kadłuba, jak dziobnica, tylnica, stery, wsporniki wałów napędowych i t. p., półwyroby stalowe kute na: wały napędowe, wały korbowe silników, lufy i inne części armat, płyty stalowe walcowane na opancerzenie okrętów, różne rury i inne mniejsze wyroby stalowe; dalej blachy żelazne i kształtowniki na poszycie kadłuba; maszyny i t. p.

Wytwórnie maszyn: kotły parowe i silniki tłokowe, lub dla większych okrętów — turbiny parowe, skraplacze do nich i przekładnie zębate, silniki spalinowe, maszyny sterowe, dźwigi i różne podnośniki, maszyny pomocnicze, wały i śruby napędowe, pompy różnych typów, osprzęt dla wody i pary, silniki i aparaty elektryczne, przyrządy nawigacyjne, sygnałowe i wiele innych.

Wytwórnie broni dostarczają: działa potrzebnych kalibrów i typów, amunicję do nich, przyrządy do wyrzucania torped, torpedy, miny i t. p.; wreszcie **stocznie** — mają za zadanie wykonanie na pochylni, w celu ułatwienia spustu na wodę, korpusu okrętu wraz z opancerzeniem i ustawieniem niektórych mechanizmów; po spuszczeniu zaś na wodę — złożenie pozostałych maszyn i aparatów, uzbrojenia, i wykonanie wielkiej ilości różnych urządzeń wewnętrznych

niezbędnych dla prawidłowej pracy i bezpieczeństwa statku, wygodę załogi, zmuszonej na nim przebywać, oraz zaopatrzenie we wszelkie zapasy, paliwo i wodę.

Dla warunków polskich powyższy podział pracy jest również wskazany, gdyż powstanie przedsiębiorstwa, mogącego wykonywać kompletne okręty, choćby nawet bez własnej huty, t. zn. łączącego wytwórnię maszyn, uzbrojenia i stocznie, w obecnych czasach byłoby niemożliwym, ze względu na potrzebę wielkich kapitałów w celu wyposażenia zakładu w urządzenia, wielkie maszyny i obrabiarki, niezbędne do wykonywania części turbin, dział, wież pancernych, sterów i t. p. części okrętu. Dalsze trudności spowodowałyby niemożność zapewnienia stałego zatrudnienia dla tych kosztownych urządzeń, w wyniku czego koszty wytwarzania musiałyby być wysokie, — oraz potrzeba znacznego kapitału obrotowego, z powodu tego, iż czas wykonania średnio wielkiego okrętu trwa do 2 lat, uniemożliwiając na ten przeciąg czasu znaczne kapitały.

Natomiast rozpoczęcie budowy okrętów przez założenie stoczni, opartej na współpracy z istniejącymi hutami, wytwórniami maszyn i uzbrojenia, uprościłoby zagadnienie tak dalece, że zrealizowanie jego nawet w obecnej sytuacji ekonomicznej może być wykonalnym.

Przyszła stocznia polska powinna się zatem opierać na istniejących hutach, które większość potrzebnych surowców i półfabrykatów mogą dostarczać bez trudności. Dla do-



Teren na którym powstał port gdyński

Znaleziono na: www.magemar.com.pl





Ogólny widok Gdyni

starczania całego materiału surowego do budowy okrętów średniej wielkości, np. krążowników do 10.000 t. wyporności, a więc takich, które interesują naszą marynarkę wojenną w pierwszej linii, — będą potrzebne pewne uzupełnienia w naszych hutach, które stopniowo, bez nadmiernych trudności będą mogły być wykonane. W międzyczasie musielibyśmy sprowadzać niektóre części, np. wielkie odlewy stalowe z zagranicy, jak to się wielokrotnie obecnie praktykuje w wielu państwach.

Nasze wytwórnie maszyn mogłyby w większości przystąpić do wyrobu wyliczonych wyżej aparatów, maszyn i przyrządów niezwłocznie; większe trudności przewiduję w związku z wyrobem silników napędowych, t. j. turbin parowych oraz silników spalinowych okrętowych, dla wyrobu których należałoby nabyć odpowiednie licencje, oraz uzupełnić posiadane środki wykonania, przez np. większe obrabiarki, potrzebne przy wyrobie tych maszyn.

Trzecia grupa wytwórni, t. j. nasze wytwórnie uzbrojenia, mogą wykonywać potrzebną dla wspomnianego typu okrętów broń i amunicję bez żadnych trudności.

Jak widzimy zatem stan techniczny przemysłu naszego jest taki, że budowa średnich okrętów wojennych byłaby zupełnie możliwa, z wyjątkiem niektórych szczegółów, których wyrób w kraju mógłby być rozpoczęty w niedługim czasie, — brak nam jedynie stoczni, gdyż istniejące cztery, a mianowicie:

Stocznia Gdynska,
Warsztaty Portowe Marynarki
Wojennej w Gdyni,
Warsztaty Marynarki Wojennej
w Pińsku, i
Stocznia Modlińska,

mogą zaspokajać potrzeby marynarki wojennej jedynie w zakresie małych okrętów.

Przy wskazanym wyżej sposobie podziału pracy przy budowie okrętów, nakład na urządzenie stoczni, wystarczającej do wykonania okrętów wyporności do 10.000 t., nie byłby wielki, gdyż warsztaty dla budowy okrętów w tych warunkach podziału pracy nie wymagają ani kosztownych budynków, ani też skomplikowanego wyposażenia.

W razie konieczności, możnaby koszt urządzenia stoczni naszej jeszcze zmniejszyć, urządzając rysownię profili i przygotowanie blach i kształtek na poszycie kadłuba w jednej z naszych wytwórni mostów, lub nawet kotłów, rozporządzającej dostateczną powierzchnią warsztatów i składów.

Jak widzimy zatem na przeszkodzie natychmiastowemu rozpoczęciu rozbudowy naszej floty wojennej stoi jedynie brak dostatecznie wielkiej stoczni, — co może być stosunkowo prędko i bez wielkiego nakładu pieniężnego wykonane, następnie, — pewne braki w zakresie wytwarzania potrzebnych materiałów, — również trudność, którą przez odpowiednie inwestycje w naszych hutach przezwyciężyć można w niedługim czasie. Najtrudniejszą sprawą będzie wytworzenie w kraju silników napędowych, — turbin parowych i silników spalinowych o dużej mocy, która dla społecznych szybkich okrętów wojennych przewidywanej wielkości wynosi do 100.000 koni mechanicznych i powyżej. Silniki te, aż do opanowania ich wyrobu w kraju trzeba będzie nabywać zagranicą.

Wreszcie ważnym względem przemawiającym za możliwie szybkim

zrealizowaniem sprawy budowy okrętów w kraju, powinien być wzgląd na szczupłą kadrę ludzi, którzy pracując w marynarkach różnych państw, mieli możliwość nabycia wiedzy fachowej w zakresie budowy okrętów, — którą to kadrę nieubłagany czas uszczuplać musi.

Na zakończenie wspomnieć należy, iż sprawa podjęcia budowy większych, niż dotąd wykonywane, okrętów wojennych, jest nie tylko sprawą nieodzowną dla poparcia rozwoju naszego handlu zamorskiego, i obrony granic morskich w razie potrzeby, lecz jest również zagadnieniem pierwszorzędnej wagi dla techniki i przemysłu polskiego. Ożywienie działalności przemysłowej przez budowę okrętów spowoduje również ożywienie pracy naszych hut i wytwórni maszyn, powoła do życia liczne zakłady pomocnicze, a w pierwszej linii tak ważne nowe gałęzie przemysłu maszynowego, jak budowa turbin parowych. Wytwarzanie tych maszyn w kraju uniezależni od obcych nie tylko nasz przemysł budowy okrętów, lecz również ułatwi i przyspieszy elektryfikację kraju.

Nie mogąc w ramach krótkiego artykułu wykazać należyście całej doniosłości zapoczątkowania budowy okrętów wojennych, a co za tym idzie i handlowych, pragnę zwrócić uwagę na całą doniosłość tego zagadnienia, które należyście rozwiązane przyczyni się znakomicie do podniesienia państwowego, gospodarczego i technicznego kraju naszego, ułatwi stosunki handlowe, przyczyni się do zmniejszenia bezrobocia przez pozostawienie wielkich sum w postaci kosztów robocizny, materiałów i inn. i przyczyni się do podniesienia dobrobytu w Polsce.

LATARNIE MORSKIE

J. WOZNICKI.

Jeżeli kto choć raz odbył podróż statkiem morskim wzdłuż wybrzeży zauważył bezwątpienia, że z chwilą gdy nastaje zmrok wieczorny na horyzoncie morskim, wśród mniej lub więcej licznie ukazujących się punkcików świetlnych — osiedli ludzkich, łodzi rybackich lub innych statków na morzu — zjawiają się tu i ówdzie jaśniejsze światełka raz wraz gasnące, to znów ukazujące się w tem samym miejscu, jakby błyszczące gwiazdy na tle ciemnego horyzontu.

Te mrugające jasne światełka absorbują uwagę nie tylko ciekawego nieznanymi widoków podróżnika, z większą bowiem jeszcze uwagą i zainteresowaniem odnoszą się do nich marynarze, kierujący statkiem. Światła te bowiem pochodzą z latarni morskich, rozrzuconych w rozmaitem oddaleniu od siebie wzdłuż wybrzeża.

Latarnie morskie nie służą do oświetlenia jakiegoś terenu lądowego lub morskiego, lecz jedynie do tego, aby tak one same, jak ich światło było widzialne tylko zdaleka. W tym celu są one przeważnie umieszczane na wyniosłych miejscach wybrzeża, albo na zupełnie odkrytej powierzchni lądowej lub morskiej, a kształt ich ma być taki, aby wyraźnie odróżniały się od otaczających je przedmiotów.

Początki prób wyznaczania dróg morskich zapomocą latarni sięgają bardzo odległych czasów.

W zamierzchłej przeszłości, jeszcze przed Narodzeniem Chrystusa, gdy ówczesni marynarze nie znali ani kompasów, ani żadnych przyrządów dla określenia swego miejsca na wielkich obszarach mórz i oceanów, gdy nie mieli map morskich — siłą rzeczy musieli na swych wątych statkach odbywać podróże, nie oddalając się od brzegów i zdając się całkowicie na łaskę i niełaskę bóstw przez nich czczonych. Na cześć tych morskich bogów wznoszono na wybrzeżach okazałe świątynie i wieże, które nocą były oświetlane celem przypominania ludności, że „człowiek stale błądzi wśród bogów, a przeto należą cześć oddawać im winien bezustannie“.

Świątynie te i wieże zwykle dobrze widzialne od strony morza były wykorzystywane przez ówczesnych marynarzy, jako punkty orientacyjne i ostrzegawcze przed niebezpieczeństwem rozbicia się o skały przybrzeżne. W ten sposób zrodziła się później myśl budowania latarni morskich, specjalnie przeznaczonych dla bezpieczeństwa żegluga przybrzeżnej.

Największą i najbardziej okazałą latarnią morską w czasach przed Chrystusem była latarnia — świątynia, zbudowana w roku 300-ym przez Aleksandra u wejścia do portu jego imienia, na małej wysepce Pharos. — Ze względu na swe rozmiary i piękność architektoniczną latarnia ta została przez ówczesnych ludzi zaliczona do jednego z siedmiu cudów świata.

Nazwą wyspy Pharos posługiwało się później, jako imieniem pospolitem, dla oznaczania każdej latarni morskiej!

Słynny z historii starożytnej Kołós Rodyjski był również latarnią morską.

Za czasów rzymskich ustalili się zwyczaj budowania latarni morskich na wszystkich wybrzeżach, do których docierały okręty rzymskie. Dzięki temu budowanie latarni morskich rozpowszechniło się daleko poza granicami Morza Śródziemnego.

Niektóre z dzisiejszych latarni w

Kanale La Manche tak na angielskim jak na francuskim wybrzeżu były pierwotnie pochodzenia rzymskiego. (Dover i Boulogne s/M).

Im bardziej rozwijała się żegluga morska tem dotkliwiej dawał się odczuwać brak oznakowania brzegów od strony morza dla ułatwienia orientacji i zwiększenia bezpieczeństwa samej żegluga, to też poszczególne narody przystąpiły do masowego budowania latarni. Sprawą tą zajęły się nie tylko zainteresowane rządy, lecz również prywatne przedsiębiorstwa żeglugowe.

Nie ograniczono się przytem do wznoszenia latarni morskich na samym wybrzeżu, lecz zaczęto budować je także zdala od wybrzeży na skałach i rafach podwodnych. Oczywiście budowa tych latarni była niesłychanie trudna i kosztowna.

Współczesne latarnie morskie — co do swej budowy i wyglądu — bywają trojakiego rodzaju: brzegowe, śródmorskie i pływające. Te ostatnie



Latarnia morską „Rozewie“

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



zwane są „okrętami świetlnymi“.

Latarnie morskie brzegowe, wznieszone są na wybrzeżach w miejscach, dominujących nad horyzontem morskim.

Latarnie śródmorskie, budowane są na skałach lub płytszych miejscach dna morskiego, w pewnej odległości od wybrzeża.

Jedne i drugie mają zwykle kształt wieży stożkowych o ściętym wierzchołku.

Na piętrach wewnątrz latarni morskich urządzone są zazwyczaj mieszkania dla załogi obsługującej latarnię, ponadto znajdują się tam składy żywności, smarów, paliwa i t. d. oraz podręczny warsztat reparacyjny. W samym środku wieży od dołu do góry prowadzą schody kręcone z wyjściem na górną platformę balkonową. Środek platformy zajmuje właściwa latarnia w postaci kabiny o cienkich, lecz mocnych ścianach kształtu walcowego z otworem oszklonym grubym sferycznym szkłem, tak dobranym, aby promienie źródła świetlnego latarni były widoczne w pewnych granicach poziomego odcinka kołowego. Zgóry latarnia przykryta jest daszkiem stożkowym, do którego przymocowany jest bądź z boku, bądź w samym środku maszt z poprzeczką, czyli tak zwaną reją, zaopatrzoną w liny umocowane do bloków, służące do podnoszenia potrzebnych sygnałów w postaci flag kolorowych, kul i stożków.

Wewnątrz oszklonej latarni znajduje się samo źródło światła, którego jakość nadaje główną cechę całej latarni morskiej.

Przez długie wieki oświetlenie latarni morskich znajdowało się w nader prymitywnym stanie. Na wieżach tych latarni rozniecano ogniska ze stosu drewna i węgla. Przy dobrej pogodzie blask ogniska, a szczególnie tona jego była widzialna na kilka mil morskich, jednak podczas niepogody deszcz gasił ognisko i, w najniebezpieczniejszych dla żeglugi chwilach, latarnia była wogóle niewidoczna.

W poszukiwaniu innego źródła światła zaczęto wprowadzać oświetlenie za pomocą świec olejowych lub też kopcących lamp olejowych. Jednakże pomimo nawet stosowania reflektorów inowacje te nie poprawiły sytuacji, gdyż światło tych latarni morskich okazało się jeszcze gorsze pod względem siły i widzialności, od wysokich i jasnych płomieni, rozpalanych poprzednio ognisk.

Przez cały ten okres czasu oświetlenie latarni morskich było dla celów nawigacyjnych bardzo niezadawalające, gdyż pomijając już niedostateczność siły świetlnej, wszystkie latarnie świeciły mniej więcej jednakowym światłem, co bardzo utrudniało rozpoznanie samej latarni, według

której orjentowano się co do swego miejsca. Dopiero w XIX wieku po ukazaniu się pierwszych lamp naftowych z oddzielnym rezerwuarem i palnikiem, osłoniętym szklanym kloszem, można było wejść na właściwe tory rozwiązania problemu oświetlenia latarni morskich. Nieco później, narówni z oświetleniem naftowym - lampowym, zaczęto wprowadzać użycie gazu świetlnego oraz acetyleny, a jednocześnie zaczęto próbować zwiększania siły światła przez stosowanie dobrze oszlifowanych metalowych (przeważnie miedzianych) reflektorów, oraz ogniskującego światło systemu płaskowypukłych soczewek.

W porównaniu z szybkim postępem techniki wprowadzenie światła elektrycznego do latarni morskich szło nad podziw wolno. Dość powiedzieć, że w roku 1883 na 5.000 latarni morskich na całej kuli ziemskiej, tylko 14 posiadało oświetlenie elektryczne, zaś do roku 1915-go liczba ich wzrosła zaledwie do 357.

Z wprowadzeniem lampowego oświetlenia ilość latarni morskich zaczęła szybko wzrastać — powstało więc odrazu palące zagadnienie, w jaki sposób rozróżniać poszczególne latarnie, oraz jak odróżniać ich światło od nie mających z niemi wspólnego innych światel.

W tym celu zaczęto malować wie-

że latarni na takie kolory, aby sylwetki ich ostro występowały na tle danego krajobrazu. Dla rozróżnienia w nocy zastosowano pewną zmianę charakteru samego światła każdej poszczególnej latarni. Na większości latarni morskich przyjęto stosowanie światła przerywanego, białego lub kolorowego, względnie mieszanego.

Przerywanie światła odbywa się przez szybsze lub wolniejsze automatyczne obracanie samych lamp, umieszczonych w szklanym cylindrze dużych rozmiarów, zaopatrzonym w pionowe przesłony z przerwami szkła czystego.

Promień źródła światelnego, przechodząc przez przerwy ścianek wspomnianego cylindra tworzą snopy światła zależnie od szerokości otworu, które zważają się **sektorami świetlnymi**. Jeżeli jedno z tych przerw będą posiadały szkło kolorowe, np. czerwone lub zielone, to i promienie, przechodzące przez te otwory w ekranie, będą tworzyły kolorowe sektory różnych kolorów światel.

W większości wypadków sektor światła czerwonego pokrywa pewien obszar przybrzeżny, specjalnie niebezpieczny dla żeglugi. Inny zaś sektor, np. koloru zielonego o dość wąskich granicach, wskazuje kierunek, jakiego należy się trzymać, aby wejść do portu lub przejść przez

**KU CZCI
NIEZAPOMNIANEGO PIEWCY
BAŁTYKU, KTÓRY W MROKACH
NARODOWEJ NOCY WSKAZYWAŁ
DROGI DO NIEPODLEGŁOŚCI, A
W WOLNEJ POLSCE BUDZIŁ MIŁOŚĆ
DO MORZA—ZRODŁA WIELKOŚCI
I POTEGI PAŃSTWA. NA WIECZNA
RZECZY PAMIATKĘ LATARNIE TE
NA WNIOSEK LIGI MORSKIEJ I
KOLONJALNEJ, DECYZJĄ RZĄDU
RZECZYPOSPOLITEJ
W DNIU ŚWIĘTA MORZA
29 CZERWCA 1933 R
NAZWANO LATARNIA
STEFANA ŻEROMSKIEGO**

Tablica wmurowana staraniem L. M. K. na latarni w Rozewiu

klasne miejsce między mieliznami lub podwodnymi skałami.

Dwie latarnie, ustawione w niewielkiej stosunkowo odległości (200 — 300 m.) w ten sposób, że bliższa z nich położona jest niżej od dalszej — tworzą wspólnie pewien zgóry określony idealny kierunek, który może służyć w pewnych wypadkach, jako linia wytyczna dla statków celem bezpiecznego przejścia do pożądanego celu podróży. Takie 2 latarnie zwą się kierunkowemi, lub najczęściej nabieżnikami. Aby wejść na linję nabieżnika, należy tak manewrować okrętem, aby dla stojącego na mostku kapitańskim marynarza światła obu tych latarni (o ile to jest w nocy) okazały się w jednej linii pionowej jedno nad drugim. W dzień zaś wieże obu latarni winny pokrywać się w pionowym kierunku.

W czasie mgły, deszczu lub śnieżyicy światła latarni morskich są niewidoczne nawet ze stosunkowo bliskiej odległości ($\frac{1}{2}$ — 1 mil morskiej), tembardziej niewidoczne są ich wieże, jeżeli chodzi o porę dzienną. W takich wypadkach, aby dać możność orjentowania się marynarzom co do bliskości tych latarni, a więc i bliskości niebezpiecznych przeszkód w żegludze, prawie wszystkie latarnie zaopatrzone są w specjalne syreny automatyczne, zapomocą których nadawane są bardzo silne sygnały akustyczne.

Dla ułatwienia rozpoznania latarni morskich w każdej porze dnia i nocy, posiadają one specjalne cechy, wyraźnie odróżniające je od każdej innej latarni. Cechy te wyrażają się w wyglądzie latarni, charakterystyce światła, oraz charakterystyce dźwięku jej syreny. Na wygląd latarni składa się kształt jej budowy oraz kolor, np. wieża stożkowa, pomalowana w białoczerwone poziome pasy.

Na charakterystykę światła składa się jego siła, czyli zasięg (odległość widzialności), kolor, rodzaj oraz t. zw. całkowity okres; np. światło białe błyskowe w grupie po 2 błyski o całkowitym okresie 21 sekund i zasięgu do 14 mil morsk.

Na charakterystykę dźwięku syreny składa się i wysokość tonu, rodzaj i całkowity okres, np.: syrena o niskim tonie, nadająca grupę dźwięków — 2 długie i 1 krótki z przerwami 5-cio sekundowemi o całkowitym okresie 40 sekund.

Wszystkie dane, dotyczące każdej latarni morskiej, jakie istnieją na świecie, zebrane są i uwidocznione w specjalnych książkach, gdzie w odpowiednich rubrykach podana jest nazwa miejscowości oraz pozycja geograficzna miejsca latarni, wysokość jej wieży, wysokość światła nad poziomem morza, rozpiętość sektorów jej światła i t. d.

Książki te noszą nazwę „Spisu latarni i sygnałów nawigacyjnych”.

Staraniem Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej został wydany pierwszy „Spis latarni i Syg. Naw.” wybrzeża polskiego i Wolnego Miasta Gdańska, w języku polskim.

Na podstawie tych danych można bez trudu ustalić nazwę i położenie latarni oraz nie tylko określić miejsce statku na morzu, ale i odległość jego od latarni i szybkość ruchu. Tam gdzie nie można — ze względów technicznych lub finansowych — budować stałych latarni morskich, używane są „okręty świetlne”. Są to zwykle (przeważnie stare), ale mocne statki morskie, zakotwiczone na 2-eh lub więcej kotwicach w potrzebnym dla bezpieczeństwa żeglugi miejscu.

Polska na swoich wodach nie posiada okrętów świetlnych, gdyż sytuacja naszego obszaru wodnego nie wymaga tego.

Posiadamy natomiast kilka latarni morskich brzegowych, z których najsilniejszą co do siły światła i najwyższą położoną jest latarnia „Rozewie”. Jest to wieża w kształcie stożka ściętego, pomalowana nazewnątraz na kolor czerwony. Wysokość jej nad poziomem morza wynosi 37,9 m. Posiada ona światło elektryczne o bardzo wielkiej sile dzięki zastosowaniu dużej ilości soczewek. Zasięg światła dochodzi do 23 mil m., a tuna jego widoczna już jest z odległości 41 mil m., oczywiście przy sprzyjających warunkach atmosferycznych. Świeci błyskowo o całkowitym okresie 3 se-

kundowym, w ciągu którego daje jeden błysk trwający 0,1 sek. z przerwą 2,9 sekundową.

Następną latarnią jest „Jastarnia-Bór” na półwyspie Helskim. Posiada ona kształt ośmiogranistego słupa, ustawionego na czworobocznym cokole. Pomalowana jest na kolor szary, kabina zaś latarni na zielono.

Wysokość latarni nad poziomem morza — 37,9 m. Nadaje białe światło błyskowe, składające się z 2 błysków i dwóch przerw o całkowitym okresie — 9 sekund. Źródło światła — lampa naftowo-żarowa. Zasięg światła wynosi 17 mil morsk., tuna zaś widoczna na 24 mile m.

Wreszcie trzecią z kolei latarnią morską jest „Hel”; ustawiona na jednej z wydmy na końcu półwyspu helskiego. Jest to stożkowata, wysoka na 38 metr., wieża, pomalowana na czerwono z szerokim białym pasem pośrodku. Wysokość latarni nad poziomem morza wynosi — 41 m. Nadaje białe światło gasnące, kombinowane ze światłem błyskowym o całkowitym okresie 15 sek. z czego na przerwę przypada 12,8 sek. Źródło światła naftowo-żarowe. Zasięg światła gasnącego — 17 mil morskich, zaś światła błyskowego — 7 mil morskich.

Pozatem istnieje na naszym wybrzeżu jeszcze cały szereg pomniejszych latarni morskich o czysto lokalnym znaczeniu, np. u wejścia do avant-portu w Gdyni, lub u wejścia do portu w Jastarni i t. p.

Nadzór nad latarniami morskimi należy do Urzędu Morskiego w Gdyni.



Latarnia morską „Hel”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



STARY MARYNARZ

Piotr Benlow krążył koło tłumy marynarzy i palaczy okrętowych, oblegających biuro werbunkowe. Za każdorazowym wezwaniem załóg do środka, włócił się za nimi z nadzieją w sercu, lecz gdy formalność zapisywania na listę załogi została już ukończona, a jego znów pominięto, kroczył niezmordowanie za ostatnim szczęśliwym marynarzem i po wyjściu na ulicę oczekiwał cierpliwie następnego wezwania.

Stojąc w cieniu, oparty plecami o kamienny mur, Piotr Benlow wyglądał na zwykłego starowinę, lecz z chwilą, gdy odsuwał się od ściany, żeby ruszyć przez szerokość chodnika i toczył się, na swoich kabłąkowatych nogach w kierunku rynsztoka, dokąd spłukał ścierczyście — „za burte” jakby to on określił — wówczas każdy, ktokolwiek potrafiłby odróżnić bugszpryt od szpikulca, wziąłby go za starego żeglarza. Przysadkowate kształty jego były odziane w stare ubranie, prawdopodobnie z jakiegoś magazynu okrętowego, a pomięta czapka ze złamanym daszkiem siedziała fantazyjnie na głowie, co dawało mu młodzieńczego wyglądu, który nie licował coprawda z jego pomarszczoną skórą, supełkowatymi palcami i oczyma, błękit których wypływał pod słońcem siedmiu mórz w ciągu sześciu dziesiętków lat prawie stałej służby na morzu. Wśród żeglujących braci, na przystaniach lub wtedy, gdy błękit nieba rozpościerał się nad nim, a morze szalało pod stopami, Benlow był w swoim żywiole, gdzieindziej był obcym i teraz, gdy załoga po załodze zapisywały się na statki, a jego wciąż pomijano, w sercu jego powstała obawa, którą zwalczał, jak mógł, że teraz stał się obcym dla morza i dla okrętów.

— „Gwiazda Cejlonu!” — zawołał urzędnik z nowpół otwartych drzwi i gdy tłum ruszył do środka, Piotr Benlow powlókł się za nim. Urzędnik pochwycił promieniejący nadzieją wzrok jego i pokłonił głową. — Niema co Piotrze — powiedział. — To znów wybierana załoga.

Stary marynarz potarł podbródek ręką i uśmiechnął się. — Na tak zapewne, odrzekł. — Ale spróbować chyba nie zaszkodzi.

Nic mu to nie pomogło, o czym przekonał się wkrótce i po dwóch godzinach znów czekał cierpliwie i bez narzekań na wezwanie innej załogi. Tłum przeczekał się trochę, gdyż z nastaniem południa wielu marynarzy poszło do pobliskich szynków. Piotr Benlow również kropnąłby jednego, ale nie miał pieniędzy, a prosić nie chciał. Nie upadł jeszcze tak nisko.

— Na jaki statek zapisujecie się? — spytał chudego trymera o nienaturalnie czarnych od kurzu węglowego rzęsach.

— Na „Ashanti Chief” — odpowiedział trymer. — Płynię do Frisco i por-

tów Zachodniego wybrzeża. Czy ty też się zapisujesz?

Piotr Benlow zaprzeczył głową. — Chyba że na balast młodzieńcze — odrzekł z humorem i spytał: — Kto jest kapitanem?

— Sirom — tu trymer splunął obficie. — Swinia jakich mało. W ostatniej podróży zawiesił mi wypłatę za trzy dni, za upicie się w Port Saidzie. Nigdybym już z nim więcej nie pojechał, ale cóż robić; czasy dziś są marne. — Trymer spojrzął na Piotra Benlow uważnie. — Jesteś widać starym żeglarzem.

Piotr Benlow skinął głową. — Lepiej byłoby, gdybym nim nie był. Pływałem za długo na żaglowcach. Teraz żaglowców już niema, a ja za stary już jestem na parę. — Po chwili jednak dodał z dumą. — Byłem kapitanem na żaglowcu w ciągu czterdziestu lat. Ładne to były okryły.

Nie mów tego Siromowi, jeśli chcesz dostać pracę — powiedział drugi. — Jest to człowiek wychowany na statkach parowych i żeglarze zawsze działają mu na nerwy. Jest jeszcze młody i to zaledwie druga jego podróż na stanowisku kapitana. Lubi się szczerzyć swoimi postępowymi poglądami. Myśli dużo o sobie i zdaje mu się, że statkiem można kierować jak fabryką. Prawdziwy sługus właścicieli, który chce sobie wyrobić dobrą markę. O, idźcie właśnie.

Kapitan Sirom był dziarskim młodym kapitanem. Wysoki, dobrze zbudowany i energiczny mężczyzna — odznaczał się zbyt bujnym temperamentem. Chodził żwawym krokiem, a przenikliwe oczy i zadarty nos dodawały wyjątkowi jego wyrazów agresywności. Wyglądał z tym wszystkim starszej, niż na swoje dwadzieścia dziewięć lat. „Morning Sir” odezwano się kilku marynarzy dotykając czapek. Kapitan nic na to nie odpowiedział, a szyderczy chichot załogi wywołał wstydliwe rumieńce na policzkach pochlebców. Kapitan Sirom wszedł do środka, niosąc ze sobą teczkę z nazwą okrętu wyciśniętą na kłapie. Chwilę potem urzędnik wysunął głowę i krzyknął. — Załoga na „Ashanti Chief”! Gdy ostatni człowiek wszedł do biura, Piotr Benlow ruszył za nim, ale już z małą nadzieją w sercu.

W ciśnie biurowym shipping-master'a było czuć potem i kubrykiem od czterdziestu ludzi, którzy wtoczyli się do środka. Stali teraz, podpierając ściany, wyświechtane plecami kilku pokoleń żeglujących braci, paląc shag i tanie papierosy i patrząc bezmyślnie na obromowane oleodruki statków, zawieszane ponad kontuarem. Tuż przy ladzie doło się słyszeć szybkie trajkotanie urzędnika, czytającego ustawy, według których mieli być pozbawieni swobody na kilka miesięcy pływania i na które nikt nie zwracał najmniejszej uwagi. Procedura mustrowania postępowała swoją kole-

ją. Marynarze wysuwali się naprzód, i po ostrej indagacji ze strony kapitana Siroma, składali podpis i szli na swoje miejsce. Raptiem mustrą wstrzymano. Urzędnik podniósł głos:

— Gdzie jest bosman?... Shelby!

Kapitan Sirom powstał z miejsca, rozepchnął tłum chichoczących marynarzy i żwawym krokiem zbliżył się do głupio uśmiechającego się marynarza, któremu alkohol wylał oczami.

— Pijany! — zawyrokował młody kapitan Sirom. — Śmierdził Wyrzucić go! I prawie że natychmiast zwrócił się do oczekujących ludzi. — Czy który z was pokrak ma kwalifikację na bosmana?

— Yes Sir! — Zwarte szeregi ludzi poruszyły się raptownie i Piotr Benlow wysunął się naprzód. — Tak panie kapitanie. Dam sobie radę. Pełnię wszystkie funkcje od chłopca okrętowego do...

Kapitan Sirom spojrzął na niego i rzekł: — Nie. Nie nadaje się. Na bok.

— Ale... — przerwał Benlow.

— Na bok!... No który z was?... Gadać!

Barczysty Finn o dziobatej twarzy wysunął się naprzód. — Byłem bosmanem na „Yosemite” na linii Trident przez sześć podróży, panie kapitanie.

— Gdzie jest książka? — spytał kapitan. Sprawdził ją pobieżnie, dał zlecenie zapisać Finna na miejsce bosmana i miał już odejść, gdy wtem poczuł dotyk trzęsącej się ręki. Odwrócił się szybko i spojrzął w błagające oczy Piotra Benlow.

— Precz z brudnymi łapami — rzekł groźnie. — Precz! Jak śmiesz mnie dotykać?

— Przepraszam pana, panie kapitanie. — powiedział Piotr Benlow. — Nie chciałem pana obrazić. Tylko teraz panu zabraknie jednego marynarza. Czy nie mógłby pan...

— Zjeżdżaj — powiedział kapitan Sirom.

— Nie chcę prosić pana o gażę starzego. Zadowolnię się zapłatą zwykłego marynarza. Znam moją pracę. W ciągu czterdziestu lat byłem kapi...

Przy tym słowie poczuł lekkie szturchnięcie z tyłu i rzuciwszy okiem poza ramię dostrzegł ostrzegawcze spojrzenie przyjacielskiego trymera. Zmienił więc zdanie: — Będę pracował jako pierwszy marynarz za płacę zwykłego.

Kapitan Sirom zainteresował się — oh, będziesz?

— Tak panie kapitanie — i pochyliwszy głowę nabok dodał: — Grosz zaoszczędzony dla właścicieli — to grosz zapracowany.

Kapitan Sirom kiwnął głową. — Dobrze więc. Wciągając go na listę; zwykły marynarz. — Zaraz też zwrócił się do Piotra Benlow: — Coś mi wyglądasz na żeglarza, a więc pamiętaj: „Ashanti Chief” jest nowoczesnym statkiem, bez

żadnych żeglarskich sztuczek i nawyków. Wyrzucił je za burtę. Rozumiesz?

— Tak, panie kapitanie, niech to diabli porwą — powiedział Piotr Benlow, uszczęśliwiony. — Rozumiem dobrze.

Z ładunkiem drobnicy pod pokładem i z czerwonym, jak upieczona szynka, pilotem na mostku „Ashanti Chief” płynął w dół London River, kierując się ku morzu. Szerokie ściegi delty Tamizy błyszczały złotem i błękitem w słońcu południa pomiędzy strzępami łąd, a statek rozcinał wody rzeki, mijając wolno okręty, wchodzące do portu. Pozostawiając latarnię Sheerness daleko poza rufą i wzięwszy kurs na North Foreland, „Ashanti Chief” zanurzył swe stalowe cielsko w słonych wodach Północnego Morza. Załoga pod kierownictwem bosmana umocowywała ładnie ratunkowe, myła farbę i krzątała się koło setki innych prac, które muszą być wykonane, gdy frachtowiec opuszcza port; a Piotr Benlow, stojący na mostku ze zwojem szmat w garści i z puszką płynu do czyszczenia mosiądzu, był zupełnie z siebie zadowolony. Miał wszelkie ku temu powody. Wszak worek jego leżał już w „pułapce na pluskwy”, jak nazywał koję w kubryku, a w żołądku spoczywał tylko co spożyty obiad, od którego odzwyczaiał się w ciągu kilku miesięcy przymusowego postu na łądzie. Czyszcząc mosiądz, zatrzymywał się od czasu do czasu, aby wciągnąć słone, ostre powietrze morza i wkońcu nie mogąc zmieścić w sobie uczuć zadowolenia, zaczął nucić pod nosem.

„Oh wskoczyłem na aligatora,
myślałem że to koń
Wida uda da Wida uda da.
Oh wskoczyłem na aligatora,
myślałem że to koń
Wida uda uda dej.
Ciągnijmy ją, Ciągnijmy ją
do Kalifornii
Gdzie pełno złota w górach
I na brzegach Sakramento...”

Cień padł poprzez szerokość mostku, a Piotr Benlow spojrzął do góry z uśmiechem w oczach. Kapitan Strom.

— Good morning Sir! — powiedział Piotr Benlow. — Ładny dzień mamy dzisiaj, co?

— Dość już tego wycia — uciął kapitan Strom. — Płacimy ci za pracę, a nie za wycie. Żeby tego nie słyszał więcej.

— Very good Sir — odrzekł Piotr Benlow i przy tych słowach spojrzął do brzozy znanym wzrokiem zadowolonego, a pogoda jego ducha została trochę zmącona.

Lecz nie na długo. Bo gdy po kilku minutach usłyszał uwagę pilota: — Co za kontrast kapitanie — stare i nowe — już nadstawił uszu, żeby złapać dalszy wątek rozmowy.

Tuż na trawersie mknął chyżo wspinały linowiec z Indji Wschodnich, odziany w szaty czarnej i brązowej farby, świecący miedzią i białą nadbudówką, z tysiącem powiewających pasażerów na pokładzie i opatulonych w jaskrawe sarongi marynarzami hin-

dasami, a za nim jakby zmęczony długą podróżą przewalał się na fali, brudny i obdrapany kadłub starego żaglowca, ciągnięty przez mały statek holowniczy.

— Ciekaw jestem co to za statek? — ciągnął pilot. — Przypomina mi jeden z amerykańskich kliprów. Te piękne linie mówią za siebie.

Piotr Benlow puścił w ruch swoje organy. — Wszak to stary „Sea Arrow”, niech mnie diabli porwą, statek z Bostonu i jeden z najlepszych w swoim czasie. Ścigaliśmy się z nim, gdy byłem na „Diamond Spray” w roku 71. Płynęliśmy wtedy z Benares do Falmouth. I co pan powie. Wyprzedził nas o szesnaście dni! — „Storm Along” Calder był wówczas jego kapitanem. „Wóz lub przewóz” — to było jego motto i niech mnie diabli porwą, jeśli on do tego się nie stosował! Ale, słuchaj pan — Benlow tknął swoim supełkowatym palcem w przewalający się kadłub statku i ciągnął dalej. — Okręt ten robił dwieście sześćdziesiąt dwie mile przez dwanaście dni w ciągu jednej podróży z Hong-Kongu do New-Yorku.

— Nie myślę, żeby teraz mógł wiele robić — rzekł pilot przyjaźnie.

Piotr Benlow wyprostował się i rzekł z dumą. — Robi tyle, co od niego się wymaga, panie, i to jest więcej chyba, niż który z tych parowców potrafiłby dokonać w jego wieku, niech mnie diabli porwą. Ale...

Piotr Benlow poczuł, że ktoś pchnął go z tyłu.

— Precz z mostku, ty stary niedorajdo — powiedział kapitan Strom. — Jeżeli raz jeszcze złapię cię na tem gadaniu, to rozłożę twoje stare kości na pokładzie. Marsz! Wynosić się stąd!!

— Nie mam nic przeciwko niemu kapitanie — powiedział pilot.

— Well, ale ja mam panie — odezwał się kapitan Strom. Stary zawałł drogą! Zrobiłem głupstwo, przyjmując go na statek!

Blade skały Dovru zniknęły poza rufą, latarnia Lizard stała się małą gwiazdką, migoczącą nisko ponad horyzontem, a zawsze ruchliwy kanał La Manche ustąpił miejsca ciemno niebieskiej toni Atlantyku. „Ashanti Chief” płynął naprzód całą parą. Piotr Benlow starał się nie wlażyć w drogę kapitanowi i szczęśliwy, że znów mógł być na morzu, spędził godziny pozawachtowe, drzemiąc na rufie, oparty plecami o nadbudówkę osprzętu sterowego z zimną fajką na piersiach, lub patrząc wypłowiałym błękitem swoich oczu na rejling, który opadał i wznosił się do góry wraz z nigdy nie ustającym oddechem oceanu. Zaprzyjaźnił się z pierwszym oficerem statku mr. Butlerem, wysokim i barczystym mężczyzną o czarnych lśniących włosach, śmiejących się brązowych oczach i wystającym, energicznym podbródku. Był to stary marynarz, który wypływał swój czas pod żaglem, a zresztą obaj mieli dużo cech wspólnych i czasem gawędzili ze sobą, gdy kapitan nie znajdował się w pobliżu.

— No, no — powiedział mr. Butler pewnego dnia, słuchając z zaciekawieniem długich i wysoce okolicznościowych opowiadań Benlow’a z lat 60-tych. Niedługo będziesz mi opowiadał, że stawiałeś żagle przy Cape Horn, gdy Adam był chłopcem na posyłki w stoczni Chatham.

— Co to, to nie — zaprzeczył z uśmiechem Piotr Benlow — lecz podczas mojej pierwszej podróży — miałem wówczas trzynaście lat — poznałem starego kucharza, który był chłopcem okrętowym na „Northumberland”, gdy Bonaparte płynął na nim na wyspę św. Heleny.

— Well nie gadaj o tem lepiej, gdy kapitan będzie w pobliżu — ostrzegł go oficer — bo gdy był jeszcze uczniem, jakiś marynarz z żaglowca kopnął go w pewne miejsce i on nie może tego jakoś zapomnieć.

Błękitne wody Atlantyku roztopiły się w ciepłej purpurze tropikalnych szerokości, a zarys łąd wyłonił się przed dziobem, podczas rannej wachty. Powietrze było przesycone wonią wyspy, gdy z „Ashanti Chiefa” zauważono mające światła wyspy St. Thomas i po wejściu do morza Karaibskiego wzięto kurs na Panamę. Statek przeszedł przez kanał, wypłynął na zatokę Panamską, minął przylądek Mala i znalazł się na przejrzyście niebieskiej powierzchni Pacyfiku.

— Niech to diabli porwą. Co za różnica jednak, gdy się tak pomyśli o starych dobrych czasach — opowiadał Piotr Benlow swoim kolegom okrętowym, którzy zebrali się koło pompy ze słodką wodą, tuż przy kuchni, pewnej soboty popołudniu. Wskazał na przylądek St. Lucas, sterczący z morza, jak błyszczący turkus. — Trzeba było płynąć z Anglii całe miesiące, zanim człowiek ujrzał ten przylądek. Cóż, teraz podróż na Zachodni brzeg, to przyjemna przejażdżka po morzu.

Jeden z audytorium otworzył usta, aby coś odpowiedzieć, lecz zamknął je pośpiesznie i nie zważając na niemiłe przesłanki kucharza, przeleciał przez kuchnię, wypadając drugimi drzwiami. Piotr Benlow, zwrócony twarzą do tyłu statku, nic nie zauważył. Reszta marynarzy rozproszyła się z podobną szybkością, a Piotr Benlow ze zdziwieniem w jego wypłowiałych oczach odwrócił się, żeby się spotkać oko w oko z zimnym obliczem kapitana Stroma.

— Znowuż gadania, Benlow? Próznowanie od rana do wieczora. Uważałem na ciebie przez całą podróż, ty stary bezyteczny garnku, i ostrzegłem już dwa razy. Wyrzucił cię, jak tylko dopłyniemy do Frisco. Czy twoje żeglarskie wykształcenie ma na to jaką odpowiedź?

— Tak, panie, niech mnie diabli porwą — powiedział Piotr Benlow, pocierając podbródek ręką. — Jestem dziś dyżurnym w kubryku i czekałem właśnie, żeby zanieść obiad na rufę, a więc nie próżnuję. A co się tyczy zwolnienia mnie we Frisco, to pan tego nie zrobi,

panie kapitanie. Zapisalem się na czas trwania podróży, a to się kończy dopiero wtedy, gdy zakotwiczmy się w wodach angielskich. I to jest prawomocne zarówno dla parowców jak i dla żaglowców kapitanie!

— Widzę, że z ciebie morski adwokat też? Nie wiedziałem o tem — rzekł kapitan Strom w braku lepszej odpowiedzi.

— Well, jeżeli raz jeszcze złapię cię na obijaniu się, zawieszę ci zapłatę za kilka dni, za zaniedbywanie obowiązków. A dziś popołudniu w wolnym czasie będziesz odbijał rdzę z łańcucha kotwicznego. Może to nauczy cię grzeczności.

— Nie chciałem pana obrazić, panie kapitanie — powiedział Piotr Benlow — pan mnie pytał...

— To wystarczy — powiedział kapitan Strom i ruszył do swojej kabiny.

Na samym dole, w głębokościach komory kotwicznej, podczas gdy koledzy jego korzystali z popołudniowego odpoczynku, Piotr Benlow spędził długie popołudnie, opukując ciężkim młotkiem grube ogniwa łańcucha kotwicznego i żeby skrócić godzinę, nucił sobie spozierając ostrożnym wzrokiem do góry poprzez otwór luku.

„Wypijmy za zdrowie naszego starszego

To dobry chłop i dusza szczerą
Zato kapitan ten wściekły pies
Niech się smaży w piekle

jak przeklęty bies.
Śpiewajmy chłopcy, ciągnijmy co sił,

Bo Liverpool blisko i moja Lucille.

Po przejściu Złotych Wrót i przedarciu się przez strzępy porannej mgły, „Ashanti Chief” zarzucił kotwicę w zatoce San Francisco i już przed południem stał wzdłuż kieju i zaczął wyładowywać cargo. Telegrafista obszedł z listą płacy kolejno wszystkich marynarzy, notując, ile każdy z nich chciałby pobrać z należnej mu pensji. Po wypełnieniu listy oddał ją kapitanowi, który wziął ze sobą ucznia, mającego nieść worek z pieniędzmi i udał się na ląd.

Kapitan Strom wrócił koło trzeciej popołudniu i po krótkiej rozmowie ze starszym udał się prosto do swojej kabiny, przebrał się i spędził resztę popołudnia na leżaku, na dolnym mostku. Załoga, pobudzana perspektywą spędzenia miłego wieczora na lądzie z pieniędzmi w kieszeni, uwijała się zrećnie w nadziei, że kapitan wypłaci im należne kwoty. Lecz gdy o piątej godzinie, umyć i ubrać, byli gotowi do zejścia na ląd, kapitan nie poruszył się nawet, żeby wypłacić im pieniądze. O szóstej wysłano delegację z kubryka, z Piotrem Benlow w jej składzie. Kapitan trzymał ich pół godziny przed drzwiami kabiny i wreszcie przyjął na mostku.

— Co się stało? — spytał

Ołbrzymi palacz, murzyn z Barbadosu, wysunął się naprzód. — Chcieliśmy prosić o wypłatę, Sir.

— Wypłatę? — zdziwił się kapitan Strom. — Jak wypłatę?

— Tak jak zwykle, panie kapitanie, gdy przychodzimy do portu. Telegrafista zrobił listę dziś zrana, a pan pobrał pieniądze w biurze. Uczeń nam powiedział...

— Wypłacę wam jutro. Może pojutrze — powiedział kapitan Strom. — Będziemy w porcie dziesięć dni, więc niema czego się spieszyć.

— Lecz my nie mamy pieniędzy, panie kapitanie, a chcielibyśmy zejść na ląd.

— To wystarczy — odrzekł kapitan. — Nie chcę słuchać twoich wywodów, ty obrzekał świnio. Precz stąd. Bo wcale wam nie wypłacę. Jazda na rufę, tam gdzie wasze miejsce! Na przedzie!

Piotr Benlow przeknął i wystąpił z grupy. — Przepraszam pana, panie kapitanie, — powiedział zdejmując czapkę. — Według prawa należy się nam pięćdziesiąt procent zapracowanej gaży i pieniądze te są należne teraz — i pośpiesznie dodał — nie chcę pana obrazić, panie kapitanie, lecz...

— Słyszaleś, co powiedziałem temu palaczowi, ty stary niedołęgo. Wynoście się do diabła z tego mostku — i żeby zamknąć dalszą dyskusję, wszedł do swojej kabiny. Drzwi zamknęły się z trzaskiem.

Kilka soczystych przekleństw, rzucanych cicho śladem kapitana, nie zmieniło sytuacji. Udał się więc do kubryka na konferencję ze swoimi kolegami. — No, stary wiarusie — odezwał się jeden z nich do Piotra Benlow. — Byłeś już chyba w takim kłopotcie. Co teraz robimy?

Piotr Benlow zdjął powoli swoje buty i pokiwał powoli palcami nóg. — Cóż ja mam robić. Ułożę te swoje giry do snu, a jeżeli nam nie wypłaci, to za dzień lub dwa idę na ląd i wniosę skargę do konsula. To wszystko co możemy zrobić. Trzeba połknąć pigułkę. To wszystko.

Tutaj pisze — odezwał się po pewnym czasie jeden z marynarzy, wysilając wzrok nad gazetą — że Anglia pozbyła się standardu złotego. Czy kto z was wie, co to za czort — ten złoty standard?

Piotr Benlow, który leżał na koci i palił fajkę, podniósł się raptownie. — Eh? Co takiego? — spytał. Marynarz powtórzył, czytając wzmiankę na głos, a Piotr Benlow leżał długo, namyślając się, co ma zrobić.

— Ciekaw jestem, czy to jego gra? — powiedział do siebie. — Nie byłbym wcale zdziwiony. Przyniosłaby mu ładną sumkę. Myślę, że lepiej pójść do pierwszego i pogadać z nim? — Pierwszy siedział na kanapie i pracownicy wklejał fotografie swoich licznych latarośli do ozdobnego albumu, który nabył swego czasu w Melbourne. Drzwi jego kabiny były przykryte na haczyk, a gdy Piotr Benlow zapukał, starszy podniósł głowę i spojrzał przez szparę.

— Czy mógłbym pomówić z panem chwilczką, panie Butler, Sir?

— Ah, co takiego Benlow? — Pierwszy wpuścił go do środka i zamknął drzwi.

— To o tej wypłacie, proszę Pana. Sam byłem kiedyś kapitanem i znam się trochę na walutach i kursach. — I...

— No? No? Cóż takiego?

— Well... czytałem w gazecie, że Anglia ma jutro zejść z pokrycia złotowego. A więc jeżeli kapitan Strom odebrał dziś nasze pieniądze po normalnym kursie i jeżeli nam nie wypłaci, aż mu to będzie dogadzać, to wygląda na to, że kapitan robi pieniądze, a my je tracimy. Mniej więcej cztery szylingi na funcie. I teraz właśnie zastanawiam się, czy to nie jest jego kombinacja?

— H-m-m... Czy jesteś pewny?

— Tak stoi w gazecie, Sir, i tak to będzie wyglądać, jeżeli wypłaci nam dolarami, po zmniejszonym kursie. Wiedziałem jak inni kapitanowie to robili. Prawda, że to było na żaglowcach, lecz zasada jest...

— Tak, tak. Jednakże nie widzę, jak temu zaradzić, do czasu aż nam nie wypłaci.

Trzy dni potem, w dniu wypłaty, kapitan Strom nie pozostawił żadnych wątpliwości co do swoich zamiarów. Stojąc poza stołem, na którym leżały kupki banknotów i srebra, zwrócił się do załogi w te słowa. — Mam nadzieję — rzekł — iż zdajecie sobie sprawę z tego, że funt, po przeliczeniu na amerykańską walutę, nie jest już wart tyle, co przedtem. Mówię to wam po to, żebyście nie oczekiwali większej zapłaty, niż wam się należy. Wypłacę wam podług dzisiejszego kursu.

Piotr Benlow wysunął się naprzód: — Ale to nie jest całkiem uczciwie, panie kapitanie — powiedział, trzymając ręce po bokach. — Pan odebrał pieniądze przed spadkiem funta i tak też powinien pan nam wypłacić. W przeciwnym razie tracimy kilka szylingów na funcie. Chciałbym też spytać, kto otrzyma różnicę, która idzie z naszych kieszeni?

— Czy chcesz mi powiedzieć, jak mam prowadzić moje sprawy okrętowe, ty bezużyteczny stary trampie? — spytał kapitan Strom. — Buntujesz ludzi, mówiąc o rzeczach, o których nie mają pojęcia. — Jego mocny, młody wzrok przeleciał po twarzach załogi. — Więc nie jesteście zadowoleni z wypłaty? Dobrze! — Zgarnął pieniądze do szuflady, podniósł się z krzesła i poszedł do swojej kabiny. Wrócił wkrótce z małą, mocną skrytką, z której wydobyt inne banknoty i srebro. — Jeżeli zapisaliście się na gażę w funtach, szylingach i pensjach, to wypłacę wam w tej walucie i może wówczas wasz ekspert od wymiany, ten oto tutaj Benlow, wskaże, jak możecie wymienić te pieniądze jutro, po lepszym kursie, niż płacę wam dziś.

Załoga narzekała i groziła, lecz kapitan Strom był w granicach prawa, a ponieważ upłynął jeszcze jeden dzień, zanim rozwścieczona załoga mogła wyjść na ląd, przelano więc wspólnie

całą złość na niefortunnego mówcę i przez pewien czas Piotr Benlow był wysoce niepopularny.

Po wyładowaniu cargo, „Ashanti Chief” przeholował się w inne miejsce, aby przyjąć towary skrzynkowe. O ładunek było trudno, konkurencja zaś była silna, a ponieważ „Ashanti Chief” należał do stale zmniejszającej się liczby armatorów, którzy utrzymują niewiele zagranicznych agentów, polegając przeważnie na kapitanach w zdobyciu ładunku, więc kapitan Strom spędzał większą część czasu na lądzie. Był zawsze zwinny i bystry i pewnego dnia, gdy zsiąpił z trupu na pokład statku i zbliżył się do pierwszego, wyglądał tak strasznie zadowolony z siebie, że Piotr Benlow, który mył właśnie nadbudówkę w śródkreściu, przy pomocy rozczynu sody kaustycznej, wyjął zaczerwienione ręce z wiadra i przysunął się bliżej.

— Tysiąc pięćset ton świeżych pomarańczy w skrzyniach do Hullu — powiedział kapitan Strom — wypełnimy całą chłodnię i będziemy mieli wolne ładownie.

— Kto odbiera towar? — spytał pierwszy.

— Jeszcze nie wiem. — Odrzekł kapitan Strom. — Spotkałem się z silną konkurencją, ale w końcu zabrakło im odwagi. Sprzątnąłem im ładunek z przed nosa. Fracht jest opłacony narzód weksłami terminowymi. Agent tujejszy reprezentuje nieujawnionych właścicieli, lecz...

— Hm, to nie dobrze — poruszył głową oficer.

— Co nie dobrze?

— Przyjęcie opłaty za fracht na weksle terminowe i w dodatku od nieujawnionych właścicieli.

— Nonsens. To są nowoczesne metody — powiedział kapitan Strom. — Otrzymam prawo zastawu na ładunek za należny fracht, a w dzisiejszej dobie zażartej konkurencji trzeba ryzykować.

— Nie, nie, panie kapitanie — wyśkokczył jak Filip z konopi Piotr Benlow, skacząc w podnieceniu i nie mogąc już dłużej utrzymać języka za zębami. — Niech pana Pan Bóg uchowa. Kapitan nigdy nie powinien ryzykować! Pan jest jeszcze młody, a to stary kawał...

Tylko zręczność pierwszego oficera i jego pokaźne kształty uchroniły Piotra Benlow od mocnego kopnięcia. Pierwszy powiedział. — Wolniej panie kapitanie. To już nie młody człowiek, jak pan widzi.

— Przeklęta zaraza — worknął kapitan Strom. — Kości mu połamię, psia krew, jeżeli nie będzie się trzymał zdania ode mnie.

— Wszystko może się zdarzyć, panie kapitanie — wygadkał Piotr Benlow, odbiegając przezornie poza promień dosięgu kapitana Strom. — Ale jeżeli pan chce ryzykować to narazi się pan na nieprzyjemności. — Nie zważając na zwierzęce spojrzenia kapitana, Benlow ciągnął niezmordowanie. —

Gdy swego czasu byłem kapitanem barku „White Heather” w Penang — było to w roku 93 — wzięłem na siebie ryzyko w podobny sposób...

Mr. Butler znów skoczył przed kapitanem.

— Idź sobie Benlow i weź się do pracy, zanim narazisz się na większe nieprzyjemności — powiedział. Stary marynarz odszedł, włócząc nogami i mrucząc coś pod nosem. Wówczas kapitan Strom zwrócił się do pierwszego. — Będę panu wdzięczny, jeśli pan zechce pilnować swoich spraw, nie wchodząc mi w drogę, gdy karzę ludzi. Okażę jeszcze tego starego diabła, zanim skończymy podróż.

„Ashanti Chief” popłynął na południe do San Pedro i San Diego, ażeby zabrać ładunek pomarańczy. Po wypełnieniu komór ładowni ładunkiem, statek ruszył do „domu”, ciągnąc za sobą długi pienisty tren poza rufą.

Po trzydziestu dwu dniach, od czasu odjazdu z San Diego, „Ashanti Chief”, wstrzymywany przeciwnym wiatrem, który dął niemiłosiernie wpłynął do kanału Angielskiego.

Marynarze nawykli już do ciepła szerokości tropikalnych, trzęśli się na mokrych, zamrażniętych pokładach, siłoczeni razem i opatuleni we wszystkie szczegóły zimowej garderoby, jakie tylko mogli pozbiierać w swoich workach, lecz Piotr Benlow drżący najbardziej ze wszystkich z wieczną kroplą na końcu swego nosa śmiał się ochryple.

— To wszystko nic koledzy — gadał w przerwach między kaszlem. Gdy tak pomyśle sobie o zimowych rejsach na żaglowcach koło Hornu, to byłby dopiero podróż. Osiemdziesiąt pięć dni jechaliśmy raz na starym „Loch Rog”, starając się przebić na Zachód i dwa razy wiatry znosiły nas do bariery lodów w Antarktydzie, zanim objechaliśmy ten przylądek. Tak to było w naszych czasach.

Gdy niewyraźna smuga wybrzeża Lincolnshire, przyćmiona smagającymi śniegiem i bryzgami piany, ukazała się na lewej burcie, kapitan Strom znajdował się na mostku, zajęty daniem trzeciemu oficerowi odczytu o dobroczynnych skutkach ekonomicznej sprawności i chowaniem raz poraz swojej głowy przed nieprzyjemnym przysnieniem słonej wody, który wystrzelał zpoza brezentu, osłaniającego mostek. Telegrafista, po krótkiej walce z wiatrem, przy narażeniu sterówki, szedł szybko z telegramem w ręce, jakby popychany po pochyłości mostku.

— Oto odpowiedź na depeszę, którą pan wysłał wczoraj wieczór, Sir — wrzasnął do ucha kapitanowi.

Kapitan Strom, stojąc na lewym skrzydle mostku, osłoniętem szklanką nadbudówką przeczytał telegram i twarz jego stała się szara jak mokry żagiel. Opuścił natychmiast mostek, udając się do swojej kabiny i po godzinie posłał po pierwszego oficera.

Zaraz po południu starszy marynarz przyszedł po Piotra Benlow.

— Pierwszy oficer woła ciebie do swojej kabiny — powiedział z szerokim uśmiechem.

— Poco? — spytał Piotr Benlow, palący swoją poobiednią fajkę.

— Djabli go wiedzą. Może chce ci zrobić królową piękności. Lepiej pójść i przekonaj się sam.

Zdziwiony, włożył na siebie nieprzemakalny płaszcz i ziujd - westkę i poszedł na przód statku, chowając się przed rozszalałymi falami.

— Kapitan Strom jest w kłopotcie — powiedział pierwszy bez wstępu. — I sam nie wiem, usiądź na Benlow — sam nie wiem, jak mu tutaj doradzić. Był kiedyś kapitanem, zdaje się.

— Prawie czterdzieści lat, panie, do diabła! Na żaglowcach oczywiście... Jest więc w kłopotcie, co? Well, chciał tego i ma teraz za swoje.

— Myślę właśnie, czy ty nie mógłbyś mu dopomóc. Ten kłopot...

— Ja wiem o wszystkim, panie.

— Wiesz?

— Pewnie. Chciałem go ostrzec tego dnia we Frisco, ale połknął widać kilo betonu i nie chciał mnie słuchać. Dobrze mu tak. Kapitan Strom przyjął opłatę za fracht w wekslach i teraz przekonał się, że akceptanci są bankrutami. Czy nie tak, panie?

— Tak... tak...

— A ponieważ termin płatności przypada za kilka dni, nie może więc korzystać z prawa zastawu na ładunek i musi go dostarczyć.

— Skąd ty wiesz o tem wszystkim?

— Skąd wiem? Piotr Benlow poruszył głową. Ha... wszak to stary kawał.

— Kawał? — pierwszy był zdziwiony. — W jaki sposób?

— Pan nie chce mi chyba powiedzieć, że kapitan Strom uważa to za legalny wypadek bankructwa.

— Ależ tak; przynajmniej ja tak myślę.

Piotr Benlow pozwolił sobie na krótki wybuch śmiechu.

— Jest więc głupszy niż przypuszczałem, Sir. Przepraszam pana... Spoważniał natychmiast i zmarszczył w rogach jego oczu jeszcze bardziej się pogłębiły. — Może pan powiedzieć mu ode mnie, że dobrze się nadział.

— Ale jak Piotrze? I jak z tego wybrnąć?

Piotr Benlow powstał ze skrzeczącą go krzesła i rzekł z powagą, która w tym momencie, zdawała się tak pasować do całej jego postaci. — Mam gotową odpowiedź na te dwa pytania, panie Butler. Ale od czasu jak zapisałem się na ten statek i mimo, że zawsze starałem się wykonywać obowiązki swoje w sposób należyty, kapitan Strom obrócił mnie za przedmiot naigrywań się. Dlaczego? Dlatego tylko, że jestem żeglarzem. I teraz właśnie, gdy jest w kłopotcie, szuka mnie, ażeby wyholował go z trudności. Mam gotowe rozwiązanie; ale moja odpowiedź na kłopoty kapitana Strom będzie odpowiedzią żeglarsza i — niech się pan

nie obrazi panie, Butler — i jeżeli kapitan Strom chce ją usłyszeć, niech sam spyta mnie o to.

Duma kapitana Stroma była jednak warowną fortecą, to też „Ashanti Chief” płynął naprzód poprzecz szalejące morza z foksem ozdobnym w powłokę grubego lodu. Okręty wszelkich możliwych rodzajów szukały schronienia przed wzmagającym się wiatrem, a „Ashanti Chief” przyjmował bohaterstwo uderzenia zielonego morza. Lecz wkońcu, gdy pilot znajdował się już na pokładzie, a statek zatoczył łuk koła Spurn Head i wszedł na spokojniejsze wody delty Humber River, kłopoty kapitana zrobiły swoje i Piotr Benlow został wezwany do jego kabiny, tuż styłu za kabiną nawigacyjną.

Kapitan Strom, siedzący przy biurku, nie spojrzawszy od razu na wchodzącego Benlowa. Gdy wkońcu rzucił okiem na niego, powiedział tylko:

— Ach! To ty?

— Ma się rozumieć, panie kapitanie — odrzekł Piotr Benlow, wcale tem nie zrażony. — Przecież pan posłał po mnie. Kogóż jeszcze pan oczekiwał?

Kapitanowi było jakoś trudno kontynuować rozmowę.

— Zdaje mi się, że... że... starszy powiedział ci o moich trudnościach.

— Tak, panie...

— Mówi, że masz rozwiązanie.

— Tak, panie.

Tuż nastąpiła długa, przykra chwila milczenia. Kapitan Strom rzekł wreszcie:

— Well, do diabła, dlaczegoż mi nic nie mówisz?

— Pan przecież mnie o nic nie prosił.

Kapitan Strom pukał palcami w stół.

— No więc coś takiego, jeśli już jesteś tak bardzo dokładny.

— Lepiej będzie jeśli powiem wprost, na czym polegają pańskie trudności. Ten agent we Frisco, jego firma i odbiorcy cargo, to jedna duża banda, która działa wspólnie przez podstawione towarzystwa.

— Co-o-o? — rzekł kapitan przerażony, nowopół powstając z krzesła.

— Tak, panie, niech mnie diabli porwą. I ich najulubieńszym żerem są młodzi kapitanowie, którzy chcą zdobyć sobie rozgłos i reputację. Nie chcą pana obrażać, broń Boże. Wysyłają szybko psujące się ładunek, płacąc za fracht weksłami terminowymi, a akceptanci tych weksli — jedni z nich samych, niech pan to zauważy — najzwyczajniej sobie w świecie bankrutują; ale ponieważ termin płatności weksli jeszcze nie upłynął, cargo trzeba dostarczyć i gdy termin nadejdzie, cargo przejdzie już przez pół tuzina rąk, kontrolowanych przez nich samych, lecz zainkorporowanych jako oddzielne towarzystwa. I gdy się chce zmusić takie towarzystwa do płacenia, lub nałożenia aresztu na cargo, człowiek przekonuje się, że kanosamenty przeszły już przez cały szereg rąk. Trzeba więc zgłaszać pretensje do sądu przeciw tym towarzystwom, a to kosztu-

je tyle pieniędzy, że właściciele pana zbankrutują zanim wygrają sprawę. Taniej więc jest ponieść stratę, o czym oni dobrze wiedzą. A w międzyczasie młody, mądry kapitan jest bez posady. Ot i cała pułapka, w którą pan wpadł, kapitanie!

— Skąd ty wiesz o tem wszystkim?

— Ależ — powiedział Piotr Benlow z uśmiechem politowania — wszak to kawał, na który nabierano kapitanów na żaglowcach jeszcze pięćdziesiąt lat temu. Tylko oni, widzi pan, byli przeważnie za mądrzy, żeby się dać nabrać.

Kapitan Strom pokręcił te rewelacje i po chwili wahania rzekł:

— Well, — cóż teraz mam robić? Na dalej, dalej...

— Gdyby pan był spytał mnie o to, gdy byliśmy jeszcze na morzu, znalazłbym dla pana prostszą i tańszą odpowiedź. Teraz więc, jeśli pan chce wypłacić się z tego i utrzymać posadę i reputację, niech pan lepiej robi to, co będę mówił, niech mnie diabli porwą. Pan może jednak robić jak panu się podoba. Dla mnie oświadcza to wszystko jedno.

— All right, cóż to takiego?

— Przedewszystkiem niech pan stanie na kotwicy.

— Ale przecież jesteśmy na wodach angielskich?

— Wiem o tem, Sir! — I Piotr Benlow odmówił dalszych wskazówek, zanim jego pierwsze zlecenie nie zostało wykonane. Pozostał w kabinie kapitana, podczas gdy, ku zdumieniu pilota, statek wypłynął poza farwater i zarzucił kotwicę. Kapitan wrócił do kabiny:

— Co teraz? — spytał.

— Teraz, panie — rzekł Piotr Benlow spokojnie — ponieważ jesteśmy zakotwiczeni na wodach angielskich, to podróż „Ashanti Chiefa”, zgodnie z ustawami morskimi, jest już oficjalnie skończona. A więc załoga włączając i mnie, ma prawo odmówić dalszej służby i domagać się wypłaty. Ale my tego nie zrobimy; — ja pomówię o tem z załogą. Zamiast tego podniesiemy kotwicę i wypłyniemy znowu na morze. I od tej godziny, aż do czasu naszego przycumowania się do przystani w Hullu, zapłaci pan nam potrójną pensję i gratyfikację — Piotr Benlow uśmiechnął się przytem spokojnie i przyjemnie — wynoszącą pięć dolarów amerykańskich na głowę.

Kapitan Strom skoczył na równe nogi jak oparzony. Niedoczekanie! Wpierw...

— Doskonale panie kapitanie — powiedział Piotr Benlow i zawrócił się, że by iść, ale po chwili namysłu kapitan przyzwał go do siebie.

— Ale statek będzie wszak ukarany za wyklarowanie bez zezwolenia i oprócz tego podwójna opłata za pilota...

— Nie panie. Pan jeszcze nie wszedł oficjalnie do portu, a opłata za pilota jest niczem w porównaniu z tem, co pan może stracić, niech mnie diabli porwą.

I tak więc pomimo protestów zdziwionego pilota i buntowniczych okrzyków załogi, które uspokoiły się dopiero, gdy Piotr Benlow powiedział o obietnicy kapitana, wypłacenia potrójnej gaży i gratyfikacji, „Ashanti Chief” podniósł kotwicę i rzucił się zpowrotem w szalejący wir Północnego Morza. Gdy statek zanurzając swój dziób w pienistych grzebieniach rozszalałych fal, znalazł się poza promieniem widzenia lądu, wzięto kurs na Danję i stary wilk Benlow ukazał się znów w kabinie kapitana.

— Wolałbym abyś nie był tak djabelnie tajemniczy — powiedział kapitan Strom. — Jakiż twój plan?

— Bardzo prosty, Sir. Główny zysk z całej tej transakcji dla tych łotrów z lądu pochodzi oczywiście ze sprzedaży ładunku, a ponieważ pomarańcze są szybko psującym się ładunkiem, trzeba więc dostarczyć go na czas, w przeciwnym bowiem razie traci się cały inwestowany kapitał. Teraz więc, co by się nie stało z temi pomarańczami, to już nie pańska rzecz. Pan zgodnie z klauzulami w czarterze jest zwolniony od tej odpowiedzialności. Czy nie tak, panie kapitanie?

— No tak, ma się rozumieć. — Jakby jakaś myśl błysnęła w mózgu kapitana. Cóż dalej?

— Teraz panie, niech pan wyśle depeszę do odbiorców, donosząc, że pan jest zatrzymany na morzu, z powodu defektu w maszynach i chłodni, i że pan strasznie się obawia, że wszystkie pomarańcze pogniją, zanim pan dopłyne do portu. Lecz — Piotr Benlow uśmiechnął się swoim charakterystycznym, powolnym uśmiechem — jeśli oni natychmiast złożą opłatę za fracht, w banku pańskich właścicieli, to fakt ten może wywołać wspaniały, zdrowotny efekt na maszynach i chłodni, niech mnie diabli porwą, i możliwe, że wtedy ładunek zostanie dostarczony, zanim wszystkie pomarańcze pogniją! Czy pan mnie rozumie, panie kapitanie?

Kapitan Strom rozumiał aż nadto dobrze! Czuł, że ma już grunt pod nogami. Piotr Benlow mówił w dalszym ciągu.

— Jestem pewien, że pański mechanik potrafi spreparować przekonywujący defekt w maszynach. I niech pan nie zapomni napisać właścicielom, aby dali znać jak tylko pieniądze zostaną wpłacone. — Wstał z krzesła i ruszył w kierunku drzwi. — I czy mógłbym przypomnieć panu o obietnicy wypłacenia potrójnej gaży i gratyfikacji, gdy wpłyniemy do portu.

— Ah? co takiego? — powiedział kapitan Strom, zajęty już pisaniem depeszy. Popatrzył do góry z pewnością siebie. — Będziemy mieli czas mówić o tem, gdy wpłyniemy do portu. Ja — ah — eh — ja dziękuję ci, Benlow. Nie będę już ciebie potrzebował, więc możesz sobie iść.

— Ale pan nie zapomni?

— Wynoś się stąd. Czy nie widzisz, że jestem zajęty?

— Polegam na pańskiej obietnicy, Sir... powiedział Piotr Benlow z obawą, kielkującą w mózgu.

— Precz stąd i nie włącz, aż cię tu nie zawołają!

Przez całą noc „Ashanti Chief” walczył z rozszalałym żywiołem, młóącym statek ze wszystkich stron. O trzeciej zrana, wiatr i morze rozszalały się do tego stopnia, że statek zrobił wszystkiego jeden węzeł, a kapitan Strom i drugi oficer przeżyli niespokojne chwile. O szóstej, podczas wachty starszego oficera, olbrzymi balwan najechał na dziób i potoczył się w kierunku rufy, zamiatając swoim ogonem liczny ospręt i zrywając łódź, która pojechała za burzą. Okręt zatrzęsł się od uderzenia i gdy fala przeleciała przez pokład, niespokojne oczy zwróciły się ku przodowi statku, aby zobaczyć, czy nie poczyniła jakich szkód. Starszy oficer wychylił się poza bieżnię, osłaniając mostek, i spojrzawszy naprzód, ryknął, przez złożone dłonie, w stronę kapitana Stroma.

— Coś nie w porządku z tym przednim lukiem, Sir — wskazał przytem na miejsce, gdzie szeroki strzęp ciężkiego brezentu trzepotał dziko w słabym świetle zimowego poranka. Trzeba to naprawić natychmiast, albo good-bye, jeśli przyjdzie druga taka fala!

Natychmiast wypędzono marynarzy na pokład. Drząc i klnąc na czem świat stoi, uwijali się po wirującym pokładzie i po półtorej godziny najcięższej pracy, przemoczeni do kości i zbici przez atakujące statek fale, naprawili szkodę i umocowali luk. Ale gdy podczas śniadania, przemęczeni marynarze przeklinali dzień, w którym zapisali się na statek, Piotr Benlow żuł spokojnie, nic nie mówiąc i z jakichś tajemnych powodów wydawał się być bardzo zadowolony z biegu wypadków.

Długi dzień minął i krótko po wybiściu ośmiu dzwonek popołudniu, Piotr Benlow, idący na rufę, usłyszał swoje imię, wywołane przez starszego oficera, który udawał się właśnie na wachtę.

— Poszło jak z płatka, Piotrze — powiedział mr. Butler, trzymając się drabiny, aby oprzeć się wiatrowi. — Kapitan Strom dostał depezę od właścicieli, pół godziny temu. Pieniądże już złożono na ich koncie i z chwilą naszego przybycia do portu, należność zostanie wypłacona. Płyniemy spowrotem do Hullu dla rozładunku.

Zrana, dnia następnego „Ashanti Chief” stał już wzdłuż kaju i turkoczące wince wydobywały cargo z ładowni, podczas gdy na brzegu, w biurze shipping master'a, załoga otrzymywała zapłatę. I gdy każdy z marynarzy otrzymał pieniądze, rosnące niezadowolenie zakończyło się nagle brzydką burdą.

— Tak się nie postępuje, do cholery — wykrzyknął nagle rosły marynarz

— Piotr Benlow powiedział nam, że stary obiecał wypłacić potrójną gażę i gratyfikację, w wysokości pięciu dolarów. Gdzież to jest?

Shipping master, przyzwyczajony do załatwiania zatargów, tyżących się wypłaty, uciszył wrzawę. Co pan na to kapitanie? — powiedział.

Kapitan Strom podniósł głowę do góry — Benlow próbował wymusić na mnie tę obietnicę. Podług prawa nic im się więcej nie należy i taka stara mała, jak ten Benlow, nie wystrychnie mnie na dudka.

— Poczekaj na, Benlow! — wykrzyknął ktoś z załogi. My ci pokażemy na ulicy.

Piotr Benlow zbliżył się do kapitana i rzekł wysiłonym głosem. — Ani potrójnej gaży, ani gratyfikacji, panie kapitanie? Pan zdaje się tak powiedział, niech mnie diabli porwą.

— Zapłacę wam zwykłą dzienną gażę za nadwyzkowy czas na morzu. To jest więcej niż uczciwie. Możecie to przyjąć lub nie. Mnie jest wszystko jedno.

Załoga znów zaczęła hałasować, skierowując ostre uwagi zarówno pod adresem Benlow'a jak i kapitana. Zdawało się jednak, że stary marynarz jakby nabierał śmiałości. — Chwileczkę, koledzy — powiedział. Ja jeszcze nie skończyłem, niech mnie diabli porwą! Zwrócił się znów do kapitana Stroma. — Gdy pan powiedział, że podług prawa nie możemy dochodzić naszych pretensji o gażę od chwili zakotwiczenia statku, pan miał na myśli, że po tym fakcie nie byliśmy już prawnie załogą „Ashanti Chief'a”.

— Właśnie to miałem na myśli.

— A może w takim razie byliśmy pasażerami statku — spytał Piotr Benlow, pochylając głowę na bok.

— Oczywiście, że nie, ty durniu!

Stary marynarz zwrócił się do shipping master'a. — Pan to słyszał? — Shipping master kiwnął twierdząco, a Piotr Benlow mówił w dalszym ciągu — w takim razie wszystko doskonale się składa, kapitanie, ponieważ z temi potwierdzeniami z pańskiej strony, niech mnie diabli porwą, oddaje pan w nasze ręce doskonałą sprawę sądową.

— Jaką sprawę? — omal nie wykrzyknął kapitan Strom.

— No jak to. Sprawę o uratowanie statku, Sir — powiedział Piotr Benlow.

— Uratowanie? Ale, jak to do diabła...

— Ależ tak panie. Wszak wyprowadziliśmy statek z portu, podczas sztormu, polegając na obietnicy, której pan, nie miał zamiaru dotrzymać i gdy byliśmy już na morzu, przedni luk został uszkodzony, tak że woda zaczęła dostawać się do środka.

— Zaraz! Zaraz! — ryknął kapitan Strom. Ja wypłacę...

— Teraz już zapóźno, panie. Dałem panu szansę, ale pan będąc jednym z tych, co to pływali tylko na parowcach, nie miał, widać, dość inteligencji, żeby to zrozumieć. Piotr Benlow zwrócił się do starszego oficera. — Panie Butler, co by się tak stało, gdybyśmy nie przyszli z pomocą i nie zamocowali luku.

— Niezawodnie statek by zatonął — powiedział starszy.

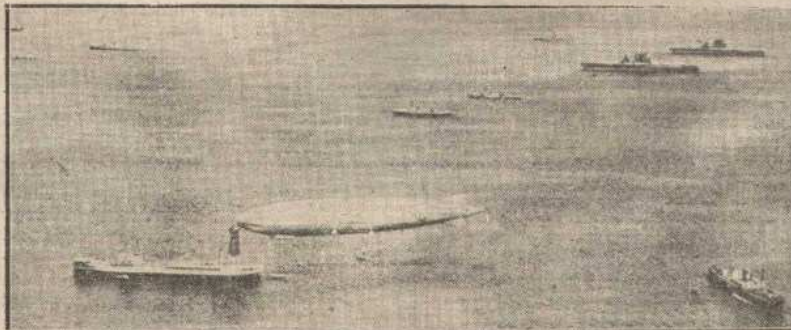
— No widzi pan. A my, marynarze, co to, według pańskiego powiedzenia, nie byliśmy ani załogą, ani pasażerami ocaliliśmy pański statek i podług praw admiralicji otrzymujemy duże odszkodowanie.

— To wszak nonsens — ryknął kapitan Strom. Zwrócił się natychmiast do shipping master'a, oczekując od niego moralnej pomocy, lecz ten tylko głową pokiwał.

— Zdaje mi się, że pan wpadł kapitanie — powiedział.

— Wniozę sprawę przed Najwyższy Trybunał — grzmotnął kapitan Strom.

Przymglony wzrok Piotra Benlow stał się jakby bardziej przejrzysty, a uśmiech zaigrał na jego wargach. — Niech pan ją wnosi, gdzie pan chce! — powiedział z dziwnym odcieniem w głosie. I gdy pan będzie już bez pieniędzy, zmęczony stałem szukaniem pracy na parowcach, niech pan wpadnie do małego domku koło Sheerness, który właśnie mam zamiar kupić, i weźmie kilka pouczających lekcji od starego żeglarsza, o tem jakieśmy prowadzili nasze interesy, w starych, dobrych czasach żaglowych okrętów.



Sterowiec „Los Angeles” holowany przez okręt macierzysty „Patoka”.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

SPRAWY KOLONIALNE

WYSTAWA POLSKA NA TARGACH LEWANTYŃSKICH 1934

Bliski Wschód stanowi kompleks krajów o łącznej powierzchni około 3 milionów km. kw. i o zaludnieniu przeszło 45 milionów głów. Pomimo zaobserwowanych po wojnie światowej tendencji uprzemysłowienia, gospodarka krajów Bliskiego Wschodu nosi cechy zasadnicze gospodarki rolniczej. Charakterystyczne jest jej monokulturalne nastawienie (uprawa pomarańczy w Palestynie, bawełny — w Egipcie, daktyli i pszenicy — w Iraku i t. p.). W związku z tem kraje Bliskiego Wschodu stanowią poważny rynek zbytu dla przemysłu zachodniego. Pojemność tego rynku, nie otoczonego murem wysokich stawek celnych przywozowych, nieznanego w większości wypadków restrykcji przywozowych dewizowych i t. p., wynosi przeszło 2 miliardy złotych, taka bowiem jest ogólna wartość przywozu towarów zagranicznych krajów Bliskiego Wschodu. Stąd też rynki te są terenem ostrej walki konkurencyjnej przemysłów wszystkich niemal krajów świata, pragnących uplasować tam nadwyżki swej produkcji przemysłowej.

Ekspansja gospodarcza Polski na Bliskim Wschodzie idzie, jak dotychczas, poprzez rynek palestyński, który posiada dla nas wiele mocnych atutów. Palestyna jest położona w środku kompleksu Bliskiego Wschodu i dzięki coraz dogodniejszym połączeniom morskim, lądowym i powietrznym pretenduje do roli rozdzielnicy i popularyzatora wyrobów przemysłu zachodniego na Wschodzie. Z drugiej strony zaś Palestyna, pochłaniając znaczną część emigracji żydowskiej z Polski, posiada ruchliwy i energiczny element handlowy, przyzwyczajony do towarów polskich, obeznany ze stosunkami produkcyjnymi i rynkowymi w Polsce.

Stąd też daje się zauważyć najsilniejszą penetrację handlową Polski w Palestynie, która z pośród krajów Bliskiego Wschodu odbiera ostatnio największe ilości towarów polskich: w r. 1933 wartość eksportu z Polski do Palestyny wyniosła 5.752 tys. zł., do Egiptu — 2.653 tys., do Persji — 1.289 tys., do Turcji — 965 tys., do Syrii — 575 tys., do Iraku — 223 tys. Tempo rozwoju eksportu polskiego do Palestyny charakteryzują poniższe cyfry:

wywieziono towarów	
w r. 1929 na sumę zł.	1513 tys.
" " 1930 " " "	2667 tys.

" " 1931 " " "	1634 tys.
" " 1932 " " "	3207 tys.
" " 1933 " " "	5752 tys.
" I kw. 1933 " " "	1278 tys.
" I kw. 1934 " " "	2490 tys.

Celom dalszej ekspansji handlowej służyła Wystawa Polska na Targach Lewantyńskich, które odbyły się w Tel-Awiiwie — ośrodku handlowym i przemysłowym Palestyny, w okresie od 26 kwietnia do 4 czerwca b. r. Targi Lewantyńskie 1934 były największą tego rodzaju imprezą, jaka kiedykolwiek miała miejsce na Bliskim Wschodzie. Obejmowały one obszar o powierzchni 100.000 m. kw. położony na północ od Tel-Awiiwu, między morzem Śródziemnym a ujściem rzeki Jarkonu. Oficjalny udział w Targach wzięło 15 państw, organizując pawilony narodowe, dla wystawców zaś pozostałych krajów zarezerwowane były stoiska zbiorowe w 2-ch ogólnych pawilonach zagranicznych.

Udział wystawców na targach wyraził się cyfrą ponad 2.000 firm, frekwencja zaś zwiedzających — około 500.000 osób.

Wystawa Polska na Targach Lewantyńskich, zorganizowana przez Polsko - Palestyńską Izbę Handlową przy poparciu sfer rządowych, składała się z 3 pawilonów ogólnych i 4 kiosków indywidualnych, obejmujących łączną przestrzeń 1100 m. kw. powierzchni (w r. 1932 udział Polski ograniczał się do jednego pawilonu o powierzchni 200 m. kw.). Pawi-

lon pierwszy, wykonany z żelbetu, nosił — dzięki zgrupowaniu ekspozycji instytucji rządowych i nawpół-rządowych, jak Państwowy Instytut Eksportowy, Urząd Morski w Gdyni, Rada Portu i Dróg wodnych w Gdańsku, PKO i t.p. — charakter oficjalny. W pawilonie tym mieściły się między stoiskiem Linji Gdynia — Ameryka, a biurem Pocztowej Kasy Oszczędności również stoiska Ligi Morskiej i Kolonjalnej oraz organu Ligi — mies. „Morze”. Dzięki efektownej dekoracji stoisko Ligi ściągало ogólną uwagę i zainteresowanie zwiedzających. Odpowiednio zorganizowana obsługa zaznajamiała zainteresowanych z celami Ligi oraz nagadnieniami morskimi i kolonjalnymi Polski.

Pawilon Nr. 2 poświęcony był m. Łodzi i grupował wyłącznie ekspozyty przemysłu włókienniczego, podczas gdy w pawilonie Nr. 3 wystawiały swe wyroby inne dziedziny przemysłu polskiego. W odróżnieniu od dwóch pozostałych pawilonów Nr. 3 stanowił pewnego rodzaju atrakcję dla zwiedzających, dzięki zorganizowaniu na miejscu detalicznej sprzedaży reklamowej, nadawaniu koncertów z płyt polskich oraz innych t. p. urządzeń.

Kioski indywidualne, stanowiące własność palestyńskich domów agenturowo - komisowych, reprezentujących fabryki polskie, skupiały różnorodne ekspozyty firm polskich, przy czem w jednym kiosku, stanowiącym model domu eksportowego, mieściła się wystawa polskiej sztuki ludowej i stosowanej. Całość wystawy, bogato udekorowana flagami i emble-



Wystawa polska na Targach Lewantyńskich

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



rykańskiej poważny dochód. Jestto również cenną wskazówką, jak znaczne środki można zmobilizować wśród Polonii amerykańskiej z kwot minimalnych na cel, w którym potrzeba praktyczna i chęć zaimplementowania swej odrębności narodowej podają sobie ręce.

★

Znany jako doradca finansowy w Polsce Charles Dewey staje na czele nowego banku polskiego w Chicago. Siedzibą banku będzie dawny białony narożnik budynku banku North Western Smulskiego. Od czasu zamknięcia tego banku w czerwcu 1931 r. czynione były starania o reorganizację instytucji lub zorganizowanie nowej w tym samym miejscu.

Projekt Ch. Dewey'a dochodzi do skutku dzięki pożyczce udzielonej przez państwową Rekonstrukcyjną Korporację Finansową. Nowy bank będzie miał kapitał zakładowy w sumie 235.000 dolarów. Powstanie banku dochodzi do skutku dzięki temu, że przeszło 1.600 akcjonariuszy dawnego banku Smulskiego podpisało deklarację na zakupienie akcji nowego banku. Słowem, bank ten ma już obecnie poparcie wybitnych obywateli dzielnicy polskiej na północno-zachodniej stronie miasta Chicago.

★

Oto przykład wymowny jak w oparciu o akcję społeczną egzystuje i rozwija się prasa polska za morzami. Dzięki pracy Komitetu Prasowego Towarzystw Polskich w Kanadzie, dla wydawnictwa kanadyjskiego „Czasu” zakupione zostały maszyny drukarskie, które pozwalają w całości drukować tę gazetę bez pomocy sił obcych. Zdając sprawozdanie za rok pracy, kierownicy Komitetu stwierdzają, „że w żadnej chyba organizacji nie było takiej zgody i twórczej pracy, jak w Komitecie Prasowym”. Na rok następny do Komitetu Prasowego wejść mają nie tylko członkowie towarzystw polskich, ale i ci rodacy, którzy nie należą wprawdzie do żadnej organizacji, lecz są prenumeratorem polskiego pisma.

★

Duże rozgoryczenie w Brazylii wywołuje zapowiedź zmniejszenia pomocy, jaką szkolnictwu tam dotąd okazywano z Polski. Autor krytycznych uwag w tym względzie (cytuujemy za „Ameryka-Echo” z d. 29/IV) wyjaśnia, że wprawdzie całe szkolnictwo polskie było ufundowane w swoim czasie przez kolonistów i utrzymywane przez nich dotąd całkowicie prawie w 70%, ale ofiarność kolonistów obecnie i sprowadzenie tych szkół do granic samowystarczalnego utrzymania przez wychodź-

two oznaczałoby wegetację jedynie szkół polskich w Brazylii.

Uświadomiona część kolonii domaga się nie zwiększenia dotychczasowych zasiłków, lecz właściwego ich podziału. Niewątpliwie w ramach społecznej pomocy kraju na cele polskiej oświaty zagranicą argumenty te powinny być skrupulatnie zbadane, gdyż rozwój gospodarczy kolonizacji polskiej w Brazylii nie jest do pomyślenia bez oparcia o odpowiedni system szkolnictwa powszechnego i zawodowego, jakie zresztą posiadają koloniści innych narodowości w Południowej Ameryce.

★

Amerykańsko - polskie czasopisma znalazły się ostatnio w trudnym położeniu. Mimo redukcji płac pracowników, dochody tych pism spadły bardzo znacznie, bo zmniejszyła się ilość ogłoszeń, a zwiększył się koszt papieru i materiałów drukarskich. Zmusiło to wydawców tych pism do zbiorowego porozumienia się w sprawie podwyższenia ceny pojedynczych numerów z 2-ch do 3-ch centów.

To samo czynią i pisma angielskie. Przewidziana jest nawet podwyżka ceny dzienników angielskich do 5-ciu centów. Zdaje się, że w tej sytuacji akcja za pozyskiwaniem ogłoszeń polskich dla naszych dzienników za oceanem miałaby specjalne uzasad-

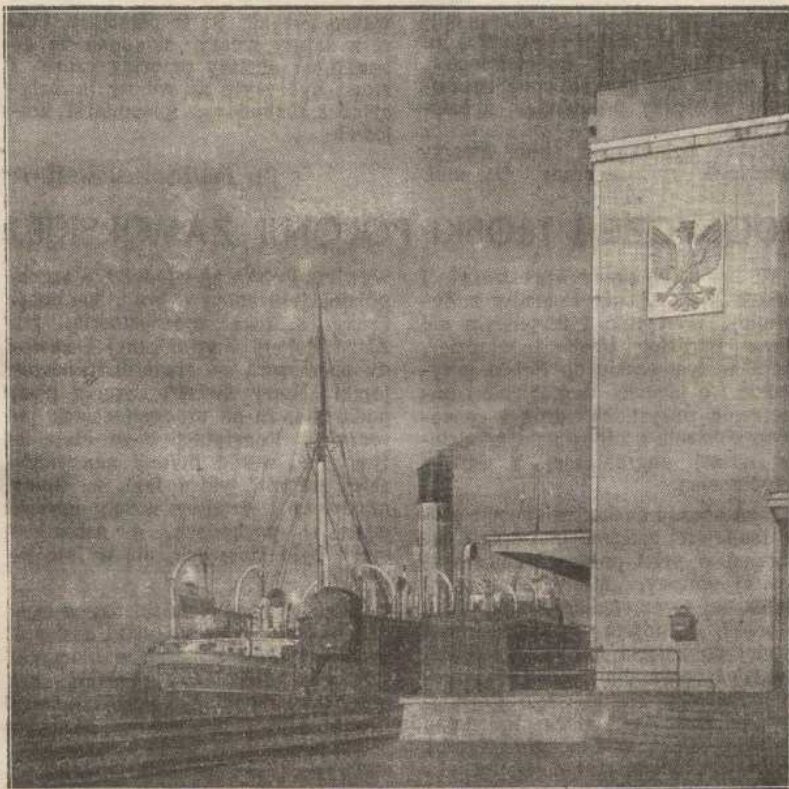
nienie. Aby trafić do szerokich warstw konsumentów Polaków amerykańskich towar polski musi być, między innymi, odpowiednio reklamowany w prasie, trafiającej przede wszystkim do rąk tych konsumentów.

★

Na wiosnę bieżącego roku kolonję polską w Charbinie odwiedził poseł Rzeczypospolitej Polskiej w Tokio, p. Michał Mościcki, który zwiedził cukrownię Aszyche, należącą do polskiego obywatela, położoną o 40 km. od Charbina, i wizytował wszystkie ośrodki polskie.

Poza sprawami kulturalno-oświatowymi, jak donosi prasa polsko-amerykańska interesował się jeszcze p. M. Mościcki, kwestiami ekonomicznymi. Są poważne widoki nawiązania bliższego kontaktu handlowego między Polską a krajami Dalekiego Wschodu, głównie zaś Chinami i Mandżurią. Nawiązanie stałej komunikacji morskiej między Gdynią a portami azjatyckimi sprzyja zbliżeniu handlowemu Rzeczypospolitej Polskiej z Azją. Pomyślnie załatwienie tej kwestii wpłynęłoby również dodatnio na zmniejszenie się bezrobocia wśród dalekowschodniej emigracji polskiej, nie mówiąc już o korzyściach dla Polski.

Kazimierz Zieleniewski



Fragment kolejowego dworca morskiego w Gdyni

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

zydenta Roosevelta, która między innymi zmierza do jak największej obrony amerykańskiego rynku pracy siłą rzeczy musiała zająć stanowisko w stosunku do zagadnienia imigracji cudzoziemców do Stanów Zjednoczonych. Roosevelt przed paru miesiącami powołał nawet specjalną komisję, która miała się wypowiedzieć w tej kwestii. Obecnie komisja ukończyła swe prace. Wypowiedziała się ona kategorycznie za utrzymaniem dotychczasowych restrykcji wjazdowych i za wysiedleniem ze Stanów wszystkich obywateli obcych, skazanych przez sądy karne amerykańskie. Stany idą wyraźnie w kierunku skasowania przyępu obcego elementu. Już w roku 1933 kwoty imigracyjne, ustalone dla poszczególnych krajów europejskich pozostawały jedynie teoretycznymi cyframi. Niemcy, posiadając kwotę 25.957 otrzymali tylko 405 wiz wjazdowych, Włosi przy kwocie 5.802 — 350 wiz, Polacy przy kwocie 6.524 — 516 wiz. W roku tym zupełnie została wstrzymana imigracja Japończyków i Chińczyków. Nie ulega wątpliwości, że polityka restrykcyjna będzie się stale zaostrzać, na co wskazuje fakt, że do Kongresu wpływają ciągle wnioski, żądające dalszych ograniczeń wjazdowych. Jedynie koncern prasowy Hearsta sprawę poprawy sytuacji gospodarczej wiąże z koniecznością otwarcia Stanów dla wolnego wjazdu cudzoziemców. Ten odłam prasy oblicza, że Stany muszą wpuścić do siebie co najmniej jeszcze 25 milionów cudzoziemców, aby mogła być przywrócona równowaga pomiędzy produkcją, a konsumpcją.

Wobec opłakanego stanu amerykańskiego rynku pracy (10 milj.

bezrobotnych) oraz wobec wzrostu nacjonalizmu amerykańskiego poglądy koncernu prasowego Hearsta pozostaną głosem człowieka, wołającego na puszczy.

WYCHODŹTWO WŁOSKIE A BANCA DI NAPOLI. Każda forma wychodźstwa (poza wychodźstwem politycznym) jest zawsze zjawiskiem ekonomicznym i w ten jedynie sposób winno być ono traktowane, jeżeli się chce osiągnąć korzyści gospodarcze z faktu posiadania własnych skupisk narodowych poza granicami kraju. Ten moment w zagadnieniu wychodźstwa doskonale zrozumieli Włosi. Nie potrafili oni dotychczas zorganizować swego wychodźstwa pod względem gospodarczym i nawiązać ze swymi skupiskami zagranicznymi wymiany gospodarczej, jednakże zdolali przyzwyczaić Włochów, zarobkujących na obcych terenach do składania oszczędności w bankach włoskich, względnie obcych, podlegających wpływowi banków włoskich. Oszczędności Włochów zagranicznych koncentrują się w Banca di Napoli, który posiada silnie rozbudowaną sieć oddziałów zagranicą, zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych. W roku 1928 (rok koniunktury) oszczędności wychodźców przekazane do kraju wyniosły 350 milj. lirów. W roku zaś 1933 wyniosły one 257 milj. Jest to suma, która w budżecie każdego kraju stanowiłaby poważną pozycję. Są to pieniądze, które z natury rzeczy składane są do banku na dłuższy przeciąg czasu i mogą być użyte na roboty inwestycyjne i rozbudowę gospodarki krajowej.

Dr. Jan Rozwadowski

ZDOBYCZE I TROSKI POLONJI ZAMORSKIEJ

W kraju, w pracy organizacyjnej około II-go Zjazdu Polaków z Zagranicy, występuje i uwidatnia się coraz bardziej troska o młodzież, która w tym czasie do Polski przybędzie i o ideowe pogłębienie i poszerzenie wszystkich dróg i sposobów, zbliżenia i zapoznania młodzieży naszej zagranicznej z Polską współczesną.

Z za oceanu dochodzą obecnie głosy tamtejszej emigracyjnej opinii publicznej w pełni potwierdzające wagę tej sprawy. „Młodzież wysuwa się dzisiaj coraz częściej i coraz dalej naprzód, młodzież gotuje się coraz żywiej do zajęcia miejsca starszych, młodzież coraz silniej odmładza szeregi Związku Narodowego Polskiego“, — pisze redaktor „Dziennika Związkowego“, w Chicago, „Trzeba wszelkimi siłami starać się, by jak najlichniesz była delegacja do Warszawy, na Zjazd w sierpniu — naszej młodzieży. Wiemy, jaki wpływ

wywiera Polska na młodzież, a szczególnie, jeśli pobyt w kraju jest połączony z taką uroczystością, jak Zjazd Polonji Zagranicznej i zawody sportowe“, — stwierdza nowojorski „Nowy Świat“. Szereg pism podkreśla, że na uroczystościach w rocznicę Konstytucji 3-go Maja w tym roku, wśród Polonji amerykańskiej, uderzał widza fakt, że tłumy młodzieży i działwy czynny udział w pochodach, a natomiast mniej było starszych, niż w lata ubiegłe.

Młodzież ta chętnie śpieszy w szeregi organizacyjne starych i zasłużonych związków polskich w Ameryce. „Związek Narodowy Polski“ ma szczególnie w tej dziedzinie zasługi: założył wydział małoletnich, zorganizował harcerstwo, wybudował wspólną szkołę w Cambridge Springs, utworzył fundusz stypendyjny. A wymowną miarą potrzeb w tej dziedzinie jest fakt, że zeszłego roku nade-

ślano do Wydziału Oświaty Z. N. P. próśb o stypendia dla studentów na wyższych uczelniach polskich i amerykańskich na sumę przeszło 100 tysięcy dolarów, z czego Z. N. P. mógł rozdyktować tylko 15.000 dol. I dlatego wszystko, co kraj zdziała w kierunku pozyskania serc i umysłów tej młodzieży będzie budową najtrwalszego pomostu pomiędzy Macierzą a Wychodźstwem.

★

Praca harcerska polska wśród młodych za oceanem rozgłębia się coraz szerzej. Ostatnio w Chicago odbył się Kurs Wodno - Morski Z. N. P. na który zgłosili się młodzieńcy, zdawałoby się zupełnie już dla polskości utraceni. Wieść o kursie doszła do nich pośrednią drogą, z opowiadań zasłyszanych z boku, i skłoniła ich do pracy nad językiem polskim, którego dotąd niemal, że nie znali, żyjąc w otoczeniu nie mającym nic wspólnego z polskością.

Program tego kursu — rzecz szczególnie ciekawa dla nas — jest bardzo gruntowny: lądowa część potrwa dwa miesiące, wodna przeciągnie się do jesieni. Wykładane będą teoretyczne zasady pływania i ratownictwa, wiosłowania, żeglowności zarówno na rzekach jak na morzach i jeziorach, zaznajomienie się z motorem, budownictwo kajaków, łodzi i żagliówek, zaznajomienie się z przyrządami żeglarskimi. Część praktyczna obejmie — zejście na wodę, pływanie, wiosłowanie, operowanie żaglem i motorem, ogólne zaznajomienie się z budową okrętu, maszyn i turbin.

Nie wątpimy, że wszyscy słuchacze tego kursu staną się wilkami morskimi, którym bliską będzie również polska praca na morzu, i następny przyjaciel Ligi Morskiej i Kolonjalnej wzrosną dzięki temu wielokrotnie.

★

Znaczek pocztowy z podobizną Kościuszki, wydany na jesieni przez pocztę amerykańską, cieszy się powodzeniem niemińszem, niż wydany w 1931 r. z podobizną Pułaskiego. Ogółem rozsprzedano dotąd 33.000.000 znaczków ku czci Tadeusza Kościuszki; poczta posiada jeszcze 6.000.000 takich znaczków. W Buffalo niema już znaczków Kościuszki na pocztę zupełnie, a w Detroit i Chicago pocztmistrze mają jeszcze na składzie po kilkanaście tysięcy.

Nowe zamówienia przez Polaków mogą wyczerpać całkowity nakład znaczków tych w tym roku. Widać stąd, że wydanie dwóch „polskich“ znaczków przysporzyło pocztce ame-

PRZEGLĄD KOLONJALNY

Od dłuższego już czasu omawiana była w Afryce wschodniej sprawa dokładnego wyznaczenia terenów dla osadnictwa europejskiego; zarzewowania na ten cel wszystkich wyżyn; przeznaczenia dla tubylców terenów nizinnych; oraz wogóle uregulowania pomiędzy białymi i kolorowymi kwestii terenów.

Kenya pierwsza przystąpiła do tej sprawy. Wyznaczona w tym celu specjalna komisja ukończyła swe prace, przedłożyła raport wraz z wnioskami, z których główne określają, iż należy:

powiększyć obecne rezerwy murzyńskie i połączyć je; wyraźnie określić te okręgi, w których murzyni mają mieć te same prawa, co i inne rasy; inaczej porozmieszczać plemiona; w okręgach, w których są plemiona wędrownie, przyznać tubylcom prawa pierwszeństwa w nabywaniu terenów; przyznać kwotę 50.000 funtów szterlińskich, którzy brali udział w wojnie (1914 — 1918) przeciw wojskom kolonialnym niemieckim) oraz rodzinom poległych; wreszcie: dokładnie rozgraniczyć od terenów murzyńskich tereny wyżynne, przeznaczone wyłącznie dla białych osadników z wyłączeniem rasy czarnej.

Wynika z tego, iż na terenach, przeznaczonych dla białych, czarny może być tylko robotnikiem, ale nie może nabywać nieruchomości.

Warunki komisji zostały przyjęte i mają być w całości zastosowane. Z uprawomocnieniem ich podział na tereny murzyńskie i niemurzyńskie stanie się rzeczą dokonaną. Prawdopodobnie i inne kolonie pójdą w te ślady, a wówczas wytworzą się okręgi o zaludnieniach jednorasowych.

Obecne rozproszenie białych wśród wielomilionowych rzesz murzyńskich uważane jest za nieodpowiednie, gdyż nie daje im żadnych warunków bezpieczeństwa, tem bardziej, iż siła zbrojna, utrzymująca porządek,

składa się z czarnych żołnierzy. Okręgi zwarte i wyłącznego osadnictwa białego stworzą faktyczną jego siłę w Afryce oraz gwarancję jego trwałości z zapewnieniem możliwości odporu na wypadek konfliktu z rasą czarną, a równocześnie wytworzą się warunki utrzymania wpływów na terenach murzyńskich.

Podjęta przez Kenę reforma stosunku rasy białej do tubylców może mieć doniosłe, a nawet epokowe znaczenie dla białego osadnictwa w Afryce.

Ciekawem jest, iż komisja nie wzięła pod uwagę elementu azjatyckiego i arabskiego, jaki zamieszkuje Kenę. Białych bowiem jest tam niespełna 17 tys., a Arabów jest około 12 tys. i Azjatów (głównie Hindusów) 44 tys. Hindusi nie są zadowolone z wniosków komisji, gdyż nie byli brani pod uwagę i nie przewidziano dla nich żadnych terenów.

Żydzi poszukują w dalszym ciągu terenów osadniczych. Prasa angielska przyniosła wiadomość jakoby 5 mil. Żydów ze wschodniej i środkowej Europy zamierzało osiąść w Angoli. Wobec tego portugalski minister kolonii pośpieszył z wyjaśnieniem, iż rząd portugalski nie zamierza korzystać z tak znacznego osadnictwa, natomiast zgodnie z dotychczasową polityką, gotów jest udzielić indywidualnych ułatwień imigrantom do Angoli i innych kolonii portugalskich.

Poza Angolą Żydzi skierowali swą uwagę na Afrykę wschodnią, wysuwając projekt osadzenia 1000 rodzin żydowskich na wyżynie Keny, Ugandy i Tanganiki. Projekt ten wysunęła komisja Ligi Uchodźców Żydowskich w Londynie. Prasa angielska przyjęła projekt przychylnie, podnosząc wysokie żydowskie kwalifikacje kolonizatorskie, wykazane w Palestynie, gdzie ziemia są uboższe, aniżeli w Afryce wschodniej.

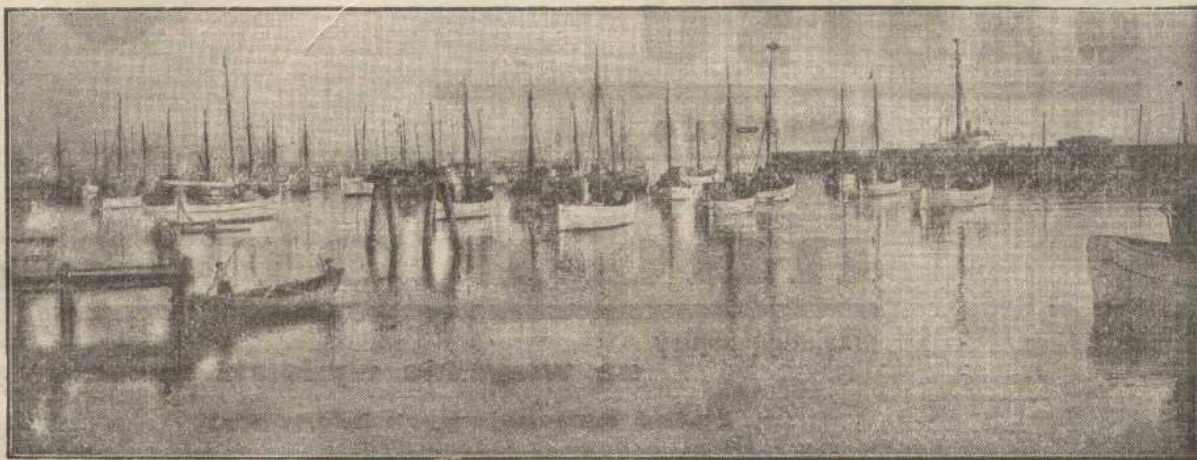
Żydowska gmina w Keny, rozważając praktyczne wykonanie projektu, doszła do wniosku, iż osadnictwo żydowskie w Afryce wschodniej napotka na przeszkodę nie do przewyciężenia, a mianowicie wysokie koszty urządzenia się oraz utrzymania w pierwszym okresie, zanim osadnicy — rozporządzający małymi środkami — osiągną zbiory i doprowadzą gospodarstwa swe do samowystarczalności. Jak bowiem wiadomo, jest to główna przeszkoda, z powodu której nie tylko Afryka wschodnia, ale wogóle cała Afryka tak powoli zwiększa ilość osadników.

Ilość samochodów w r. 1933 w Afryce wschodniej t.j. w Ugandzie, Keny i Tanganice wynosiła: samochodów osobowych 10.112, ciężarowych 4.480. W kolonjach tych było ludności białej około 27 tys., kolorowej (Hindusów i Arabów) niespełna 100.000 i Murzynów 11.500.000. Ponieważ ludność murzyńska nie posiada samochodów, gdyż nie ma ich za co nabyć, przeto powyższa ilość samochodów przypada głównie na ludność białą, a w mniejszym stopniu na Hindusów i Arabów.

Wynika z tego, że 1 samochód osobowy przypada na 12 mieszkańców pochodzenia nietubylczego t.j. o wiele więcej, aniżeli w niektórych krajach europejskich, nawet po uwzględnieniu ludności murzyńskiej, jakkolwiek ta ludność nie korzysta z komunikacji samochodowej.

Podobny stosunek ilości samochodów jest także i w innych kolonjach afrykańskich, których rozwój przewidziany jest na trasę samochodową.

Premier Unji południowo-afrykańskiej, gen. Hertzog oświadczył w parlamencie, iż uważa, że nadszedł czas przekazania rządowi Unji angielskich protektoratów: Beczuany, Swazji i Basuto. Są to terytoria leżące wewnątrz Unji, jednak do Unji nie należące. Po oświadczeniu gen.



Port rybacki na Helu

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Hertzoga sprawa ta znalazła się natchmiast pod obradami Izby Gmin w Londynie. Izba zastanawiała się nad tą sprawą na podstawie ustawy „South African Act” z r. 1909 (t. j. ustawy określającej rząd Unji i stosunek do W. Brytanji).

Ustawa ta przewiduje przekazanie Unji rządów nad temi terytorjami. Decyzja przypada królowi ang. po wysłuchaniu odpowiedniej rady, jednak przed powzięciem decyzji ludność tak biała, jak i czarna, zamieszkująca te terytoria, ma prawo wypowiedzenia się.

Nastroje w kraju Basuto są przeciwnie połączeniu z Unją. Zwłaszcza ludność murzyńska jest przeciwna temu projektowi, obawiając się, iż będzie gorzej traktowana przez rząd Unji. Obecnie, Anglja, mając protektorat nad tym krajem, rządzi nim z uwzględnieniem traktatów, jakie ją obowiązują wobec ludności tubylczej, która w umowach tych, zawar-
... dawniej z naczelnikami plemion, widzi ostoję swej swobody i obawia się, że może ją w Unji utracić.



Natomiast z niektórych dystryktów Bechuanalandy wpłynęły oświadczenia ludności białej, pragnącej przyłączenia do Unji.

Jeśli Unja otrzyma te kraje, będzie to miało dla niej duże znaczenie terytorjalne, gdyż, posiadając już mandat nad b. kolonią niemiecką Południowo-zach. Afryką, poważnie powiększy swój obszar. Ponadto osiągnie duże znaczenie, gdyż w Południowej Afryce będzie już jedynym państwem, co będzie miało duży wpływ na dalszą rozbudowę jej siły i zamierzoną ekspansję w kierunku równika.

Rok 1933 był dla Anglii gospodarczo bardzo pomyślny, lepszy od roku poprzedniego. Spadek wywozu wielu produktów kolonialnych został zatrzymany, a ponadto wywóz niektórych produktów znacznie się podniósł. Np. zwiększył się wywóz cukru o 5.000 ton, kawy o 1.500 ton, sizalu o 550 ton, maki manjokowej o 500 ton, bawełny o 400 ton, następnie wywieziono większe ilości kukurydzy, tytoniu, skór, orzechów palmowych, oleju palmowego, bydła i diamentów. Ponieważ i spożycie miejscowe podniosło się, przeto rok ubiegły uważany jest w Anglii, jako przełomowy w dążeniu ku ogólnej poprawie gospodarczej kolonii.

W związku ze zwiększonym eksportem ożywił się także ruch w portach angolskich, do których w 1933 r. przybyło 647 statków portugalskich i 218 obcych.

Do Konga Belgijskiego przybyła japońska misja handlowa celem nawiązania stałych stosunków handlowych. Japonja sprowadza z Konga Belg. miedź. Wobec braku połączenia bezpośredniego, transporty miedzi są przewożone z Konga do portu Beira w Mozambiku, skąd już jest

stałe połączenie okrętowe z Japonją. Obecnie zamierza Japonja sprowadzać z Konga kauczuk, a wzajemian przywozić do Konga swe wyroby przemysłowe.

W angielskich kolonjach Afryki zachodniej zostały już wprowadzone ograniczenia przywozu japońskich towarów. W innych kolonjach obowiązują jeszcze umowy handlowe, wobec czego Japonja, korzystając z nich, przywozi swe towary w dowolnych ilościach. Jednak na terenie afrykańskim — z powodu wielkiej taniości swych wyrobów i konkurencji towarów europejskich — spotyka się Japonja z coraz to większym ograniczeniem przywozu. Nie odnosi się to tylko do tych krajów, z których więcej wywozi towarów, aniżeli ich przywozi. Ponieważ Japonja z Belgji wywozi więcej, przeto odnośnie do Konga Belgijskiego, ma w przywozie ułatwienia.

W Gwinei portugalskiej została zaatakowana mała twierdza Fort Bis-sorin przez plemię Felupe, którego część zamieszkuje Gwineę portugalską, a część Gwineę francuską. Załoga twierdzy odparła atak i wyruszyła na poskromienie zbuntowanego plemienia.

W Kongu francuskim została już w zupełności ukończona budowa kolei w Brazzaille do Pointe Noire, długości 515 km. Obecnie wszystkie wysiłki zostały skierowane na rozbudowę portu Pointe Noire, na którego budowę uchwalił parlament francuski 70.200.000 fr.

Fr. Lyp

Wszystkie placówki ORBISU

organizują

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

tanio, sprawnie, celowo
wycieczki i wyjazdy

nad morze

przyjmują zapisy

na wszystkie wycieczki morskie

Żądać szczegółowych informacji!



Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

POLSKA. Dnia 28-go maja zawięła do Pucka eskadra wodnopłatowców szwedzkich, pod dowództwem komandora Oernberga, szefa sztabu sił lotniczych. Eskadrę spotkał w imieniu Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej komandor por. pilot Trzasko-Durski. Gości przewieziono samochodami do Gdyni, gdzie Dowódca Floty wydał na ich cześć śniadanie.

W czasie pobytu w Warszawie, oficerowie szwedzcy złożyli szereg wizyt władzom wojskowym oraz Szefowi Kierownictwa Marynarki Wojennej, który wydał dla nich śniadanie, poczem zwiedzili główne ośrodki lotnicze stolicy, oraz kilku innych miejscowości.

W drodze powrotnej, goście szwedzcy zatrzymali się w Gdyni, gdzie na ich cześć wydany został bardzo udany bal w kasynie reprezentacyjnym marynarki wojennej. Na drugi dzień rano, na parę minut przed odlotem, lotnicy szwedzcy i polscy wymienili pomiędzy sobą odznaki lotnicze, pragnąc w ten sposób wyrazić szczerą i serdeczną nawiązanych stosunków.

✱
Dnia 15 maja przybyła do Cherboursa O. R. P. „Iskra”. Władze francuskie oraz całe społeczeństwo miejscowe, na którym poprzednie pobytu naszych jednostek pozostawiły tak dobre wrażenie, serdecznie przyjęli podchorążych, urozmaicając im pobyt w miarę posiadanych środków. Za zgodą dowódcy okręgu morskigo, admirała Le Do podchorążowie zwiedzili arsenał, który wyspecjalizował się w konstrukcji łodzi podwodnych, w dniu zaś 19 maja admirał Le Do wydał wspaniały bal w salonach Prefektury morskiej,

gdzie zebrało się liczne grono elity tego tętniącego życiem miasta. W wigilię wyjazdu admirał Le Do przybył na O. R. P. „Iskra” na śniadanie, wydane przez dowódcę tego okrętu kpt. mar. Stanisława Nahorskiego.

✱
Kierownictwo Marynarki Wojennej bada obecnie liczne podania kandydatów do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej. Kandydaci, podania których zostaną uwzględnione, przybędą w pierwszych dniach lipca do Torunia na egzamin konkursowy, poczem w razie dodatniego wyniku wyjadą do Gdyni na przeszkolenie rekrutkie i na próbne pływanie na O. R. P. „Iskra”, który w czasie tej podróży odwiedzi kilka portów zagranicznych.

Po tym terminie nastąpi ostateczna selekcja i oficjalne przyjęcie do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej.

FRANCJA. Manewry połączonych eskadr morza Śródziemnego i Atlantyku rozwijają się według programu.

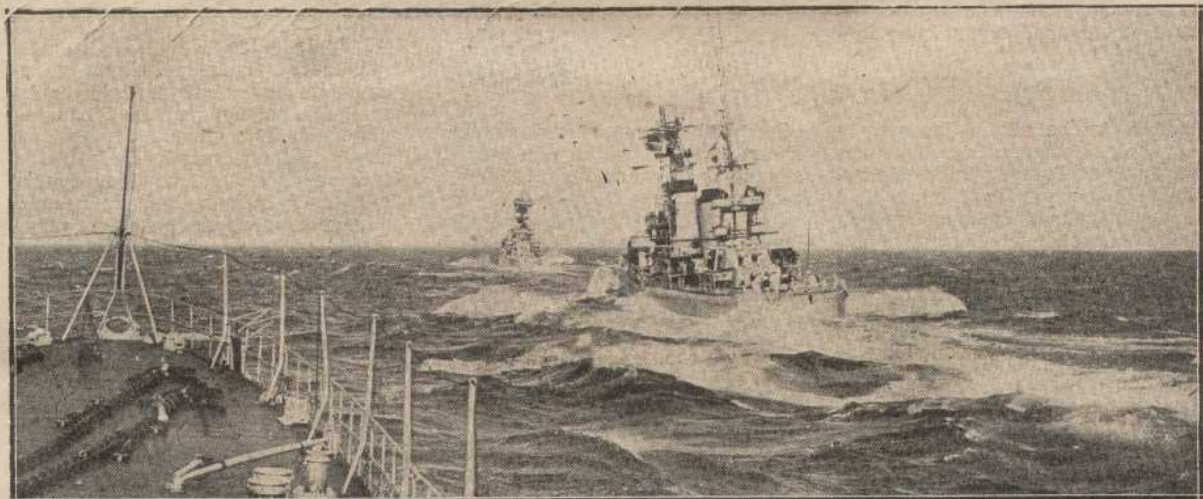
Założeniem najciekawszego z tych ćwiczeń był atak konwoju francuskiego, przyczem wrogą eskadrę czerwoną stanowiła grupa ostatnio wykonanych krążowników i dywizjon kontr-torpedowców. Jednostki te, zebrawszy się w punkcie zbornym u zachodnich wybrzeży Irlandji, podążyły ku zatoce Biskajskiej i, tam dzięki świetnie przeprowadzonej akcji wywiadowczej odnalazły konwój. Zdaniem ekspertów i arbitrów, konwój ten zostałby w normalnych warunkach bojowych zniszczony z powodu zbyt dużego rozproszenia jego sił obronnych.

Ćwiczenie to pozwoliło zebrać wiele cennego materiału z zakresu łączności, wywiadu morskigo i obrony morskich szlaków handlowych. Poza tem poraż pierwszy uwydatniło korzyści, wynikające z posiadania silnie rozwiniętego lotnictwa morskigo; w ćwiczeniu wzięło udział około 400 aparatów lotniczych, które odnalazły eskadrę nieprzyjacielską i zdołały podać swej władzy bardzo dokładną pozycję, skład sił oraz kierunek ruchu.

Prace nad wykończeniem łodzi podwodnej „Archimede” zbliżają się do końca, i prawdopodobnie jeszcze w ciągu lata jednostka ta zostanie wcielona do eskadry morza Śródziemnego. „Archimede” jest pierwszym z serii 6-ci okrętów przewidzianych programem 1930 roku. Charakterystyka: wyporność — 1.000/1.300 ton, 8 aparatów torpedowych, 2 działa 102 mm., szybkość 9/18 węzłów.

ANGLJA. Okręt linjowy „Nelson”, poraż wtóry w roku bieżącym, osiadł na mieliźnie przy wyjściu z arsenału Portland. Na alarm pośpieszyły z pomocą torpedowce ćwiczące w zatoce Weymouth oraz holowniki arsenału, które po dwugodzinnej próbie zdołały wyciągnąć okręt na głębszą wodę. Prasa angielska podniosła alarm, domagając się rozpoczęcia robót pogłębiarskich w portach angielskich, wychodząc z założenia, że okręt wybudowany kosztem około 250 milionów złotych nie powinien być narażony w czasie ewentualnej wojny na podobne wypadki, wynikające z tak blądnej przyczyny. Charakterystyka „Nelsona”: wyporność — 33.500 ton, długość 200 metrów, zanurzenie — 9,20 mtr., 9 dział 406 mm. i 12 dział 152 mm., załoga — ponad 100 oficerów i 1300 szeregowych.

Według stanu na dzień 1 marca awjomatki angielskie posiadały na



Krążowniki francuskie na pełnym morzu

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



pokładzie 190 aparatów lotniczych, z tego po 52 na „Glorious” i „Courageous”. W tym samym okresie okręty linjowe i krążowniki były przystosowane do przyjęcia na pokład 40 aparatów.

Należy zaznaczyć, że ćwiczenie to odbyło się w warunkach jak najbardziej zbliżonych do bojowych: wachta bojowa na okrętach (załoga pełni wówczas służbę na dwie zmiany), światła zamaskowane, pogoda sztormowa.

Anglicy wyrażają się z wielkiem uznaniem o zarządzeniach operacyjnych dwu walczących stron, oraz podkreślają celowość tego rodzaju ćwiczeń na wypadek przyszłej wojny.

ITALJA. Parlamentarna komisja morska wystąpiła z wnioskiem o dodatkowy kredyt w kwocie 480 mil. lir na cele marynarki wojennej.

Ponieważ normalny plan budowy jednostek jest przewidziany w uchwalonych kredytach budżetowych na lata 1934 i 1935, więc wynikałoby, że ten kredyt dodatkowy jest przeznaczony na również dodatkowe budowie. A o jakie to budowie chodzi, łatwo jest wywnioskować z poniższego zestawu fragmentów tej sprawy:

1) Prasa od dłuższego czasu domaga się budowy jednostek;

2) W latach 1932 i 1933, w dziale „krążownik” niewykorzystano około 15.000, czyni to w sumie 30.000 ton, czyli wyporność potężnej jednostki linjowej.

3) Wspomniany kredyt 480 mil. lir, ma być rozbity na pięć okresów budżetowych, przyczem największa kwota 150 mil. lir przypada na trzeci okres. Jest to zjawisko normalne przy budowie pancerników.

4) Kwota 480 mil. lir stanowi w przybliżeniu koszty budowy francuskiego pancernika „Dunkerque”.

A więc ta dodatkowa budowa będzie według wszelkiego prawdopodobieństwa pancernik o wyporności 30.000 ton, do budowy którego Ital-

ja ma traktatami zastrzeżone prawo.

Ponieważ jednak koszty budowy są tam znacznie niższe, aniżeli we Francji więc należy się spodziewać, że ta nowa jednostka będzie znacznie potężniejsza od typu okrętu linjowego, przyjętego przez marynarkę francuską.

STANY ZJEDNOCZONE. Prezydent Roosevelt podpisał dekret tak zwany „Vinson Bill”, w sprawie budowy okrętów wojennych do granic ustalonych traktatami Waszyngtonskim i Londyńskim. Dekret ten nie wyszczególnia zupełnie przeznaczonych na ten cel kredytów, sądząc jednak z obecnego stanu floty (brak: awjomatka 1, krążownik 4,



Admiral Togo

kontr-torpedowce 65, łodzie podwodne 32) oraz z konieczności uzupełnienia morskich sił lotniczych 1200 aparatami, kwota ta powinna wynieść około 150 milionów dolarów.

W najbliższej przyszłości kongres przystąpi do uchwalenia odnośnych kredytów, przyczem ministerstwo marynarki już zażądało 37 milionów dolarów na rozpoczęcie robót w roku bieżącym.

St. Lasocki
kpt. mar.

taktykę na wzór floty angielskiej, jest jednym z głównych twórców przymierza angielsko-japońskiego.

Gdy wojna z Rosją staje się nieuniknioną, zostaje wice-admirałem i Dowódcą Floty. Podnosi swą flagę na pancerniku „Mikaza”, dowodząc osobiście I-ą eskadrą floty japońskiej. Stacza szereg zwycięskich walk z flotą rosyjską, blokuje Port Artura i potrafi całkowicie ubezpieczyć japońskie linie komunikacyjne morskie, warunek możliwości prowadzenia wojny z Rosją. W najkrytyczniejszych chwilach wojny uzyskuje decyzję kwatery głównej oblężenia Portu Artura, bazy floty rosyjskiej. Wynikiem oblężenia był upadek tej twierdzy i zniszczenie eskadry rosyjskiej. Mianowany za te zasługi Admirałem Floty, planowo i metodycznie przygotowuje się do rozstrzygającej rozgrywki z drugą eskadrą rosyjską, która, pod wodzą admirała Rożestwieńskiego, jest już w drodze na Daleki Wschód. Przyczaiwszy się, jak ryś gotowy do skoku na swą ofiarę, oczekuje spokojnie na jej przybycie, w pobliżu Mazampo, na południowym wybrzeżu Korei, nad cieśniną Cuszyską. Organizuje misterną sieć ze swych eskadr rozpoznawczych, do której wpada admirał Rożestwieński 27-go maja 1905-go r. Całkowite zaskoczenie przeciwnika, atak gwałtowny i błyskawiczny, ześrodkowanie druzgoczącej przewagi w najsłabszym punkcie nieprzyjaciela, zadawanie mu jednego ciosu po drugim bez ustanku, nie dając chwili wytchnienia — oto taktyka admirała Togo pod Cuszymą, prawdziwe arcydzieło sztuki wojennej, wzorowane na taktyce Nelsona, a doprowadzone do doskonałości. Wynikiem tej bitwy było zwycięstwo, któremu równe są w historii tylko Lepanto, Nil i Trafalgar. Zwycięstwo Japonii na morzu, zadecydowało o losach wygranej wojny z Rosją.

Po wojnie, obdarzony tytułem hrabiego, zostaje szefem morskiego sztabu generalnego i członkiem Najwyższej Rady Wojskowej.

W życiu prywatnym skromny i uczynny, unikający skwapliwie rozgłosu i reklamy, był wzorem żołnierza i obywatela. Był wiernym sługą Ojczyzny i cesarza, a swoje credo ujął w tych prostych słowach: „Pragnąłbym, aby wszyscy zrozumieli, że zwycięstwo zostało osiągnięte dzięki wspaniałym cnotom cesarza i sumiennemu wykonaniu obowiązku przez cały naród”.

W dniu jego pogrzebu, gdy na szczytach masztów wszystkich okrętów floty japońskiej ukazał się w szatach żałobnych historyczny sygnał przed bitwą pod Cuszymą — „Losy cesarstwa zależą od wyników tej bitwy. Niech więc każdy z was spełni swój obowiązek”, ze czcią i my chylimy głowy przed prochami wielkiego rycerza bohaterskiej Japonii.

Kdr. R. Czeczott

ADMIRAŁ TOGO

Ciężka żałoba okryła Japonię. Umarł w Tokio zwycięzca z pod Portu Artura i z pod Cuszmy, admirał margrabia Heihacziro Togo, człowiek o niepospolitych walorach militarnych, rycerz — uosobienie bohaterskiej duszy japońskiego narodu. Urodził się w r. 1847-ym i pochodził ze starego rodu samurajów; wykształcenie fachowe otrzymał w Anglii, gdzie ukończył w r. 1867-ym oficerską szkołę morską.

Gdy powrócił do Ojczyzny, zastał ją w ogniu wojny domowej, która wybuchła na skutek oporu, stawianego przez niektóre rody szlacheckie przeciwko reformom, wprowadzanym przez młodego cesarza Mutsuhito. Ród, do którego należał admirał Togo, został wierny cesarzowi i młody

oficer walczył przeciwko powstańcom w szeregach tworzącej się floty. Po stłumieniu powstania został ponownie wysłany w r. 1871-ym do Anglii na wyższe studia morskie. Po siedmiu latach pobytu powrócił do Japonii i od tej chwili posuwał się szybko w hierarchii służbowej.

W r. 1890-ym zostaje komandorem i szefem sztabu bazy morskiej w Kure; wojna chińsko-japońska w r. 1894 zastaje go na stanowisku dowódcy krążownika „Naniwa”, gdzie odznaczył się niepospolitą odwagą i szybkością decyzją. Po skończonej wojnie zostaje kontr-admirałem; jest prawą ręką twórcy i organizatora floty japońskiej, admirała Ito. Wprowadza do marynarki japońskiej wykształcenie i

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Z RUCHU WYDAWNICZEGO

Liga Morska i Kolonjalna wydała ostatnio siedem nowych broszur, poświęconych ogólnym zagadnieniom morskim, oraz zagadnieniom marynarki wojennej.

Należy tu podkreślić w pierwszym rzędzie ukazanie się 4-ch książeczek, stanowiących niejako cykl broszur fachowych, omawiających wszechstronnie zagadnienia marynarki wojennej. Są to pierwsze w Polsce wydawnictwa popularne z tej dziedziny. Wszystkie broszurki z tego cyklu są bogato i pięknie ilustrowane, co ułatwia ogromnie zapoznanie się z tematem. Do cyklu tego należą następujące prace:

Kdr. ppor. dypl. R. Czeczott: Obrona wybrzeża. Warszawa, 1934. Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonjalnej. 56 str. Ilustracje w tekście.

Umotywowawszy konieczność posiadania fortyfikacji nadbrzeżnych, autor opisuje obronę wybrzeża przed napadem floty nieprzyjacielskiej, mówi o roli łodzi podwodnych w obronie wybrzeża, działaniach artylerji nadbrzeżnej, obronie przeciwlotniczej, obronie przed desantem, wreszcie o roli floty w obronie wybrzeża. Praca kdr. Czeczotta porusza najbardziej prawdopodobne możliwości napadu morskiego i główne środki obrony wybrzeża. Książka pisana jest stylem prostym i jasnym, a liczne przykłady z historii, opisy bitew morskich, czy to wtargnięcia Anglików w czasie wojny światowej do zajętego przez Niemców portu belgijskiego Zeebrügge, czy też śmiałych wypraw odważnego włoskiego oficera Rizzo na kutrach motorowych do portów austriackich i t. p. są skreślone z prawdziwym talentem narratorskim. Broszura kdr. Czeczotta powinna wzbudzić duże zainteresowanie się tak ważnym zagadnieniem, jakim jest sprawa obrony wybrzeża.

Por. mar. Olgierd Żukowski: Zarys rozwoju okrętów torpedowych. Warszawa, 1934. Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonjalnej. 54 str. Ilustracje w tekście.

W książce tej por. Żukowski, naskicowawszy pierwsze próby i usiłowania stworzenia okrętu torpedowego, omawia stopniowy rozwój torpedowców, ich pierwsze walki, rolę, jaką np. odegrały w wojnie rosyjsko-japońskiej, dalsze zwiększenie tonażu torpedowców i udoskonalenia torpedy, aby następnie, skreśliwszy w barwnych i ciekawych opisach bitew morskich udział torpedowców w wojnie światowej, stwierdzić, że nowoczesny kontrtorpedowiec staje się uniwersalnym okrętem wojennym. Opisy batalistyczne bardzo liczne w tej książeczce — mi-

mo posługiwanie się przez autora językiem ściśle fachowym, chociaż zwięzłe, a może właśnie dlatego, odznaczają się takim realizmem, tak są obrazowe, że mają istotną wartość narratorską, jednocześnie zaś umiejętnie podkreślają błędy i omyłki morskiej taktyki wojennej w poszczególnych wojnach, jej stopniowy rozwój i zmierzanie do jak najlepszego wyzyskiwania nasuwających się możliwości.

Tablica rozwoju okrętów torpedowych od roku 1886 do chwili obecnej, podana w zakończeniu broszury, uwiadamia niewiarogodny wprost postęp techniki, jaki zaznaczył się w ciągu tych niespełna 50-ciu lat istnienia torpedowców.

Kdr. ppor. inż. Heljodor Laskowski: Artylerja morska. Warszawa, 1934. Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonjalnej. 52 str. Ilustracje w tekście.

Kdr. Laskowski zaznajamia nas w sposób rzeczowy i dokładny z budową armat, rodzajami artylerji, tej decydującej broni na wodzie, jak ją autor nazywa, „Królowej broni“, mówi o pociskach, używanych w walkach morskich, materiałach wybuchowych, o budowie wieży armatnich, wreszcie o samym strzelaniu na morzu, przyczem uwypukla jego trudności i wymagania.

Mówiąc na zakończenie o zadaniach artylerji, kdr. Laskowski słusznie podkreśla, że „flota wojenna nie jest zarzewiem wojny, ale przeciwnie może wojnie zapobiec. Na słabo bowiem rzuci się każdy, z silnym natomiast muszą się sąsiedzi liczyć“. „Tak długo, jak będą na świecie narody zaborcze, pragnące wojny i zdobyczy, tak długo inne pokojowo usposobione narody będą musiały zbroić się w celu obrony. A na morzu i na lądzie bez artylerji obrony

tej przeprowadzić nie sposób“. Ze względu właśnie na znaczenie artylerji dla obrony kraju warto i należy przeczytać pracę kdr. Laskowskiego.

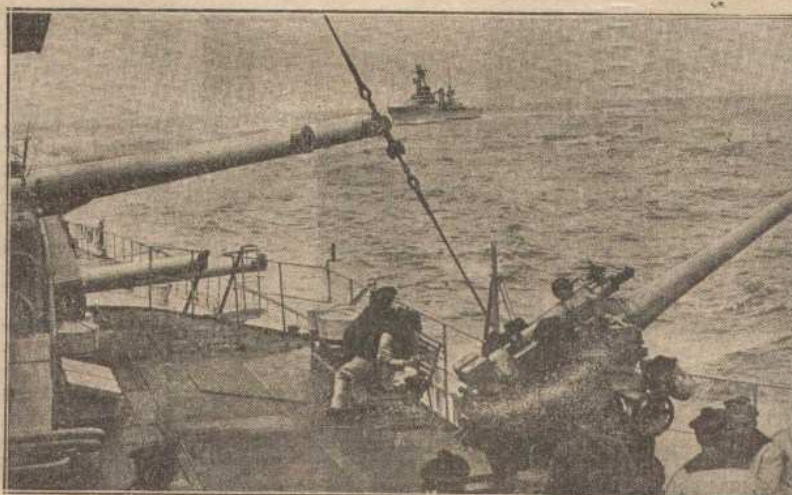
Inż. Jerzy Sawiczewski: Łodzie podwodne. Warszawa, 1934. Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonjalnej. 52 str. Rysunki w tekście.

Praca inż. J. Sawiczewskiego zapoznaje nas szczegółowo nie tylko z budową łodzi podwodnej, jej napędem, środkami obserwacji, łączności i kierowania, ale przedstawia nam również ciężkie warunki życia załogi łodzi podwodnej, jej trudy i niewygody; mówi także o katastrofach łodzi podwodnych i ratownictwie, a wreszcie opisuje w sposób żywy i obrazowy, jak łodzie podwodne walczą i zwyciężają. Autor z dużym talentem opowiada i uprzedził olbrzymi materiał, dotyczący łodzi podwodnych. W zakończeniu swej broszury inż. Sawiczewski mówi z dumą o 3-ch naszych łodziach podwodnych, podkreśla jednak, że jest ich stanowczo za mało.

Staranną formą odznaczają się również pozostałe trzy broszury, a mianowicie:

Czesław Zagórski i Janusz Lewandowski: Morze źródłem potęgi Rzeczypospolitej. Warszawa, 1934. Nakładem Ligi Morskiej i Kolonjalnej. 24 str. Drugie wydanie.

W broszurze tej przedstawione zostały zarówno nasze odwieczne prawa do wybrzeża, jak i olbrzymie, nieocenione wartości polityczne i ekonomiczne, jakie daje nam własny dostęp do morza. Druga część tej broszury poświęcona jest zagadnieniom obrony morskiej, przyczem podniesiona została konieczność roz-



Ćwiczenia floty francuskiej

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



budowy naszych sił zbrojnych na morzu i uwypuklone zainteresowanie innych społeczeństw, ich czynny udział w budowie marynarki wojennej, uważanej słusznie za gwarancję potęgi państwa, pomyślnego rozwoju gospodarki narodowej i dobrobytu obywateli.

Kdr. ppor. dypl. Rafał Czczott:
Co nam zapewnia marynarka wojenna. Warszawa, 1934. Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonjalnej. 24 str.

Broшура kdr. Czczotta mówi również o konieczności posiadania marynarki wojennej. Porusza ponadto sprawę naszych dróg handlowych na wypadek wojny, a także, jaka nam jest potrzebna flota wojenna i czy nas stać na budowę tej floty. Popularna ta książeczka, dając obraz strategicznego położenia Polski na morzu, wykazuje w sposób dobitny, oparty na porównaniach, potrzeby naszej obrony morskiej i konieczności ich jak najszybszego zaspokojenia.

Kpt. K. Taube: **Jak Mat Musiał ziomkom swym o morzu prawić.** Warszawa, 1934. Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonjalnej. 32 str. Ilustracje w tekście.

Kpt. Taube przez usta dziarskiego marynarza opowiada ze swadą, nie-

pozbawioną prawdziwego humoru, o konieczności posiadania swobodnego dostępu do morza, jak również o konieczności wykrzesania w narodzie polskim woli wzięcia udziału w umacnianiu naszego władania nad



Fragment z regat jachtowych

morzem. A „mat“ Musiał umie przemawiać tak przekonująco, tak wesoło, że nie dziwnego, że nawet oporni początkowo gospodarze muszą przyznać mu rację i przyjąć za jedyne słuszną prawdę, że Polska bez morza musiałaby zginąć i że na potrzeby morskie wartołożyć, bo ten nakład stokrotnie się zwraca.

Wydane obecnie przez Ligę Morską i Kolonjalną broшуry wypełniają poważne luki naszego czytelnictwa, w którym odczuwało się stale brak popularnych wydawnictw, ułatwiających ludziom, interesującym się zagadnieniami morskimi, bliższe, bardziej wszechstronne zaznajomienie się z temi zagadnieniami, co jest konieczne dla oparcia rozwoju idei morskiej w Polsce na rzeczywistych, trwałych podstawach. O tem zaś, jak bardzo wydawnictwa tego rodzaju są potrzebne, świadczy chociażby fakt, że wydane przez Ligę Morską i Kolonjalną w lutym r. b. broшуrki, jak inż. J. Ginsberta „Prawda Morska“, B. A. Krzywca „Polska polityka wojenno-morska“, B. A. Krzywca „Obrona morska w Polsce“ oraz K. Taubego i M. Sochy „Frontem do morza“, rozeszły się w ciągu kilku tygodni w dziesiątkach tysięcy, a nakład ich został już prawie całkowicie wyczerpany. Niewątpliwie też i ostatnio wydane książeczki dzięki starannemu doborowi tematów, popularnemu, a jednocześnie ściśle fachowemu opracowaniu, jak również pięknej i starannej szacie zewnętrznej zyskują zasłużone powodzenie, do którego przyczynia się też niewątpliwie ich niskie ceny.

J. L.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



V-lecie K. K. O.

Założona przed pięciu laty, jako Instytucja o cechach użyteczności publicznej i pupilarnej gwarancji funduszy lokowanych (vide Dekret p. Prezyd. Rzplitej z dn. 13.IV 1927 r.) Komunalna Kasa Oszczędności (K. K. O.) pow. warszawskiego osiągnęła — pomimo panującego kryzysu — pokaźne wyniki swej działalności.

O rozwoju tym świadczy cyfrowo wzrost wkładów i lokat oraz liczba wkładów:

1/I. 1929 r.	— zł.	229.630	360
„ 30 r.	— „	2.111.367	1.763
„ 31 r.	— „	7.409.697	5.966
„ 32 r.	— „	10.990.673	16.013
„ 33 r.	— „	13.280.271	20.309
„ 34 r.	— „	16.536.553	23.928
15/V 34 r.	— „	17.650.000	24.840



GMACH WŁASNY

Kwota procentów wypłacona wkładcom względnie im dopisana do lokat za okres 5-letni przekracza sumę zł. 3.300.000

Suma obrotów rocznych K. K. O. przewyższa 90 milionów zł. Rozciągając działalność na teren podstołeczny (5 miast 26 gmin podstołecznych, stanowiących zarazem Związek

Poreczający Instytucji), udziela K. K. O. stałej pomocy kredytowej mieszkańcom osiedli podstołecznych.

Rozwój rzemiosł, popieranie inwestycji w gospodarstwach drobnych, zakładanie sadów i zakup krów mlecznych, wreszcie budowa i rozbudowa wsi i lotnisk — znalazły ze strony K. K. O. gorliwego oredownika. Rozmiar akcji kredytowej K. K. O. w okresie ubiegłego pięcioletnia ilustruje fakt udzielenia 20.965 osobom pożyczek (zabezpieczonych materialnie), na ogólną kwotę zł. 40.123.261 (z saldem na 1.I bież. r. złotych 13.642.390,89).

Rozbudowa osiedli i udostępnienie wogóle ludności taniego, a bezpośredniego kredytu z K. K. O. lagodziły tą drogą kryzys gospodarczy, gdy się zważy tylko, że na cele budowlane wydała w tym okresie K. K. O. kwotę zgóra 10.000.000 zł. pożyczek.

Ugruntowany rozwój K. K. O. przy licznych zespołach obsługiwanej codziennie klienteli (ponad pół tysiąca osób), stwarzał konieczność posiadania siedziby własnej.

Cel ten osiągnięto przez nabycie w połowie roku ub. gmachu po Banku Przemysłowców (przy ul. Zgoda Nr. 7 róg ul. Złotej) wraz z całkowitem urządzeniem i skarbami.

Za sprawdzian zaufania, jakim darzy społeczeństwo nowopowstałą Instytucję użyteczności publicznej, służyć może fakt znacznego (24,5%) przyrostu wkładów i lokat za ubiegły rok operacyjny.

OBOWIĄZKIEM KAZDEGO

jest posiadanie losu kolektury WOLANOWA. Kto jeszcze nie nabył — niechaj nie zwleka i spieszy do jednej z placówek WOLANOWA w Warszawie Łodzi, Pabjanicach i Łucku. Konto P. K. O. 18814.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

NA ZLOT DO GDYNIA

Włączony do programu uroczystości tegorocznego „Święta Morza”, zlot młodzieży w Gdyni, zelektryzował wszystkie stowarzyszenia młodzieży. Już na pierwszą zapowiedź o zlocie zaczęły napływać do Głównego Komitetu Wykonawczego liczne zgłoszenia uczestników z całego kraju i od wszystkich organizacji, mimo, że nie zostały zgóry ustalone zasadnicze szczegóły i nie mógł być ściśle określony koszt udziału w zlocie. Bez młodzieży szkolnej i akademickiej, która udział swój w zlocie zgłasza do Komitetów Wojewódzkich, liczba zapisanych przekroczyła 25 tys. osób, a zatem połowę liczby dopuszczalnej. Dziś już Główny Komitet ma możliwość podać uczestnikom zlotu szczególne organizacyjne i techniczne, oraz związane z udziałem koszty.

Wszyscy uczestnicy zlotu korzystają ze zniżki kolejowej, wynoszącej 75% ceny biletu normalnego na podstawie karty uczestnictwa, otrzymanej z Głównego Komitetu — względnie z Zarządu Głównego czy Oddziałów Okręgów L. M. K. Do sumy za bilet, który można nabyć na każdej stacji kolejowej (od razu w obie strony) należy doliczyć około 4 zł. na koszty zakwaterowania i wyżywienia w Gdyni w ciągu 2-3 dni. Zniżka kolejowa ważna jest na okres od dn. 26 czerwca do 5 lipca za okazaniem karty uczestnictwa.

W tych warunkach najszerze rzesze młodzieży będą mogły wziąć udział w zlocie. Z całą pewnością wszystkie ziemie i regiony spotkają się w Gdyni na zlocie i z całą pewnością młodzież ze wszystkich zakątków Polski będzie w dn. 1 lipca manifestować wobec Pana Prezydenta swą mezlomną i gorącą decyzję służenia idei polskiego morza i jego potęgę dla dobra i chwały Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.

ROZPOCZĘCIE AKCJI WYCIECZEK I OBOZÓW LMK

Włączona do programu działalności LMK. na rok bieżący akcja wycieczek popularnych do Gdyni i obozów nadmorskich — choć wymagała zmobilizowania wielu środków i specjalnego aparatu — już okazała się niezbędnym działem, który musi sobie uzyskać właściwe miejsce i w programie lat następnych.

Tęsknota za morzem, hamowana u wielu dużym trudnościom, z chwilą wprowadzenia większych ułatwień — uzyskanych dzięki wysoce żywemu stanowisku p. Ministra Komunikacji — pozwala doprowadzić do praktycznych rozwiązań, t. j. do ożywienia ruchu w kierunku naszego wybrzeża i na samem wybrzeżu.

Gdynia — będąca Mekka polskiego społeczeństwa — w roku bieżącym gościć będzie dotychczas niespotykane masy zorganizowanych wycieczkowiczów, turystów i obozowiczów, pragnących tam na dłużej pozostać.

W samej akcji wycieczkowej, podjętej przez Ligę Morską i Kolonialną w bieżącym sezonie letnim dla swych członków, uczestniczyć będzie ponad

40 tys. osób ze wszystkich stron kraju i ze wszystkich zakątków. Usprawiedliwieniem tego liczego udziału będzie niewielki koszt wycieczki, wynoszący zaledwie 18.50 zł. od osoby, niezależnie od miejsca wyjazdu. Zatem tak samo z Warszawy, jak i z Wilna, Łucka, Stanisławowa czy Krakowa łatwo będzie zgłosić udział w tych 2-dniowych wycieczkach, dla których Zarząd Główny uzyskał specjalnie 42 pociągi.

Kalendarz dla tych pociągów już został rozestany do wszystkich Okręgów LMK, które mają do swej dyspozycji przeciętnie 2-3 pociągi wycieczkowe w ciągu całego sezonu. O ile więc ktoś nie chce spóźnić się, już winien sprawdzić w swym Oddziale termin wyjazdu przydzielonego pociągu i zawczasu zapisać się na liście uczestników zwłaszcza, że powyższe pociągi już ruszyły: z Kielc — 3 czerwca, ze Skierkowiec — 7 czerwca, z Miechowa — 12 czerwca, z Opoczna — 14 czerwca. Dalsze zaś odchody: 15.VI — z Warszawy, 16.VI z Cieszyńska, z Tarnowa — 18.VI, z Radomia — 19.VI, ze Stanisławowa — 20.VI i t. d. Ostatnie pociągi odejda z Brześcia, Krystynopola i Warszawy.

Akcja obozowa budzi niemielsze zainteresowanie, to też ilość zgłoszeń kandydatów przekracza rozmiary przygotowanych miejsc w obozach, które okazały się niezmiernie ważnym i potrzebnym elementem propagandowym przy zapewnieniu koniecznego minimum wygód za niewielką opłatą w/g warunków podanych w poprzednim numerze „Morza”.

Zarząd Główny przywiązuje dużą wagę do tych pierwszych obozów L.M.K., to też z wielką troską przygotował wszystkie niezbędne środki i takie zaopatrzenie obozów, które uprzyjemni uczestnikom pobyt, a zarazem zapewni pełne bezpieczeństwo. Szczegól-

nie troskliwie został przygotowany oboz dla młodzieży, którego kierownictwo spoczywa w rękach wybitnych wychowawców i przyjaciół młodzieży, oraz instruktorów, przydzielonych przez Państwowy Urząd W. F. i P. W. i przez Związek Harcerstwa Polskiego. To też rodzice i opiekunowie młodzieży, zapisanej na obozy, mogą być pewni, że spędzony w obozie przez młodzież czas będzie wykorzystany z pełnym pożytkiem dla uczestników, przy jednoczesnym zapewnieniu im troskliwej opieki i całkowitego bezpieczeństwa.

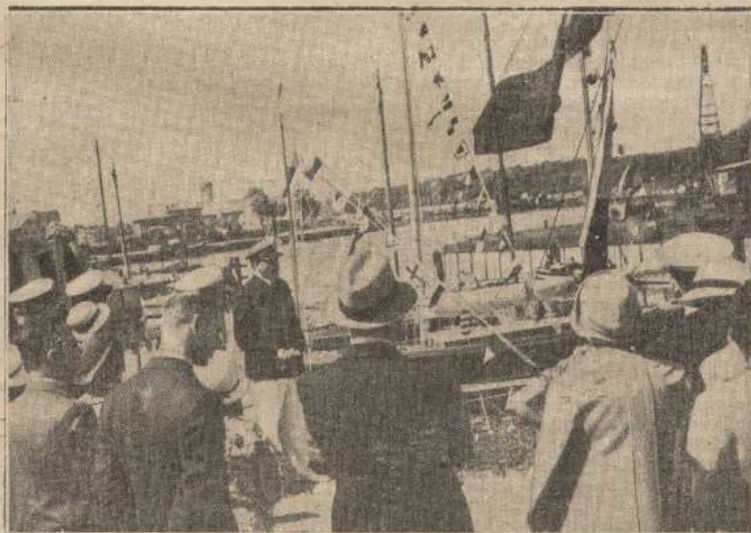
Pomieważ już dziś można stwierdzić, że wszystkie miejsca w obozach LMK. będą zajęte przez cały sezon letni, przez wszystkie obozy: w Helu i Jastarni przejdzie co najmniej 10 tys. osób.

Liczby te nie obejmują jednak wycieczek do Gdyni na „Święto Morza”, ani zlotu młodzieży, o którym mowa na innym miejscu tego numeru „Morza”. To też w przybliżeniu, dzięki akcji Ligi M. i K., ponad 100 tys. osób ze wszystkich stron kraju odwiedzi w roku bieżącym nasz chlubny bastion nad Bałtykiem — Gdynię i odczuje w bezpośrednim zetknięciu potęgę morza.

Niezależnie od akcji nad morzem, Zarząd Główny LMK. organizuje dla młodzieży szkolnej i nauczycielstwa dwutygodniową wycieczkę do Palestyny i portów Bliskiego Wschodu statkiem „Polonia”.

Wycieczka ta odbędzie się w okresie od 27 czerwca do 9 lipca r. b. w/g. trasy: Konstanca, Stambuł, Jajfa, Haifa, Pireus, Stambuł, Konstanca, przewidując ponadto zwiedzanie Stambułu, Aten i miast Palestyny: Jerozolimy, Betlejem, Nazaretu i in.

Koszty wycieczki, obejmujące utrzymanie z kuchni turystycznej, przejazd III kl. z Warszawy do Konstancy i z po-



Gen. Kwaśniewski ojciec chrzestny „Korsarza” przemawia w Polskim Klubie Morskim w Gdańsku

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MS

wrotem, paszport zagraniczny i wiza, oraz koszty zaokręgowania, wyniosą około 430 zł. od osoby.

Zgłoszenia na wycieczkę należy jak najszybciej kierować pod adresem Komisji dla Spraw Młodzieży Zarządu Głównego LMK. — Warszawa ul. Wiodok 10, wpłacając równocześnie całą należność i nadsyłając: 1) dowód osobisty, stwierdzający przynależność państwową polską (matrikulę szkolną), 2) 4 fotografie, poświadczone przez władze policyjne, 3) książkę wojskową z zezwoleniem na wyjazd zagranicę, 4) zezwolenie starostwa na wydanie paszportu zagranicznego, 5) dokument stwierdzający zajmowane stanowisko i 6) podanie. O szczegółowe informacje należy zwracać się do miejscowego Oddziału Ligi Morskiej i Kolonialnej, który posiada wszystkie dane w tej sprawie i przesłać niezwłocznie zgłoszenie, gdyż wobec ograniczonej ilości miejsc, lista uczestników zostanie wkrótce zamknięta.

DZIEŃ POLAKA Z ZAGRANICY

W ramach II Zjazdu Polaków z zagranicy LMK organizuje na całym terenie R. P. w dniu 5.VIII r. b. „Dzień Polaka z Zagranicy”.

Obchody i uroczystości, projektowane na ten dzień, będą nosiły dwójakty charakter: uroczystości o charakterze informacyjnym dla spopularyzowania wśród najszerzych mas społeczeństwa polskiego problemów, związanych z Dniem Polaka z Zagranicy i ze Światowym Zw. Polaków, oraz uroczystości o charakterze manifestacyjnym, mające wyrazić uczucia, całego społeczeństwa dla rodaków, przyjeżdżających z obczyzny.

PRZEZ RZEKI — DO MORZA — NA SPŁYW

Zaledwie w roku ubiegłym Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej zainicjował i przeprowadził po raz pierwszy spływ do morza, a już stał się on imprezą, bez której nie da się pomyśleć żadnego sezonu ani kalendarza klubu sportów wodnych czy turystyki wodnej. Spływ do morza już utrwał się jako stała doroczna impreza, przewyższająca swymi rozmiarami wszystkie tego rodzaju wyczyny tak pod względem liczby uczestników, jak objętego obszaru.

Spływ — to powiązanie wód śródlądowych z morzem a zarazem spełnienie marzeń wielu — wielu kandydatów na wilków morskich: nie wiec dziwnego, że ściga wszystkich: młodych — którzy mają najlepsze widoki sukcesów i starszych — którzy może zagubili już nadzieję zdobyców morza, lecz na dźwięk jednego słowa poddali się dawnej wyobraźni i pragną powetować zawody czasów młodości.

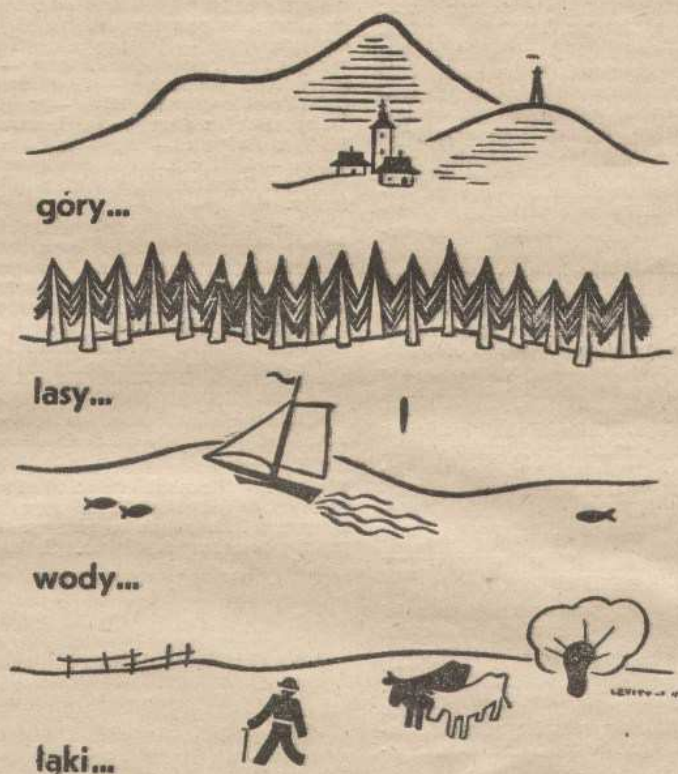
Spływ tegoroczny — jak wynika z jego nazwy: „Cała Polska do Morza” — obejmie już wszystkie wody spławne, na których równocześnie rozpocznie się niespotykany dotychczas ruch, gdyż bardzo liczne zespoły zgłaszają kluby wodne z całej Polski. Szczególne zainteresowanie wywołał spływ na Wołyniu i w Poznaniu, w Małopolsce Wschodniej i w Krakowie. Sam tylko Łuck zapowiedział 40 łodzi: to samo i Stanisławów czy Włocławek. Napływające zgłoszenia usprawiedliwiają założenia organizacyjne Kierownictwa Spływu na 10.000 łodzi i na 20.000 uczestników.

Świadome dużej odpowiedzialności, Kierownictwo Spływu przeprowadza bardzo starannie wszystkie niezbędne przygotowania, aby spływ tegoroczny spełnił nie tylko cel propagandowy, ale — aby również wobec licznej wówczas w Warszawie Polonii Zagranicznej wykazał teżyżnę dzisiejszego pokolenia Polski Odrodzonej na wodzie, oraz świadomy i zorganizowany pęd ku morzu — jako źródła potęgi.

Pragnąc poczynić uczestnikom spływu wszelkie ułatwienia, Kierownictwo pod tym kątem rozwiązuje poszczególne części programu. Dzięki wysoce życzliwemu stanowisku p. Ministra Komunikacji, poszczególni uczestnicy będą mogli zakończyć spływ już w dniu 4—5 sierpnia w Warszawie lub Modlinie, jeżeli czas nie pozwoli im na dalsze kontynuowanie spływu. O ile jednak ta wielka impreza ma wypaść jaknajokazalej, sami uczestnicy winni zastosować się bardzo skrupulatnie do przepisów

programu, który jest do nabycia w wszystkich oddziałach Ligi Morskiej i Kolonialnej za cenę 80 gr. Aby zaś uniknąć zgóry jakichkolwiek nieporozumień podczas spływu — na trasie i przy jego likwidacji, każdy uczestnik przy wpłacie wpisowego winien na blankiecie P. K. O. (konto Nr. 367) dopisać „Spływ”, przy zapisie podać właściwy adres zamieszkania, zaś przy odbiorze karty uczestnictwa sprawdzić, czy została ona zaopatrzona na odwrocie w pieczęć okrągłą tego Oddziału Ligi Morskiej i Kolonialnej czy organu W. F. i P. W., który ją wydał.

Dla wyjaśnienia należałoby dodać, że uczestnicy nie są zupełnie skrepowani co do punktu i terminu wyjazdu na spływ, o ile jednak chcą korzystać na trasie z tych udogodnień, które przygotowuje Kierownictwo Spływu wspólnie z P. U. W. F. i P. W., muszą stosować się do kalendarza trasy, podanego w w szczególach w programie.



to wszystko nie wystarczy dla
przyjemnego spędzenia wyczasów
na leżnisku, o ile nie zaopatrzysz
się w kuchenkę spirytusową
EMES, która znakomicie ułatwia
prowadzenie gospodarstwa

CENA ZŁOTYCH 10.—

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ

7.000.000

Siedem milionów złotych polskich zebrać ma społeczeństwo w ciągu bieżącego roku na Fundusz Obrony Morskiej.

I zbierze. Zbierze dlatego właśnie, że bieda dokąsa, że bezrobocie, że rozpacz, że ludzie chodzą złamani, i że w tej chwili, jeżeli nie będziemy pomagali — sami sobie, jeżeli troska o dobro całego kraju, jeżeli miłość bliźniego nie zgniecie w duszach naszych wszystkich egoizmów — to doprawdy nie będziemy warci — wielkiego daru życia.

Te miliony są niezbędne, aby dopomóc państwu w budowie naszej floty. Tych milionów nie może zabraknąć i dlatego po całym kraju rozbrzmiewa hasło, które przechodzi z ust do ust, z domu do domu, i ogarnia cały kraj, wszystkie jego zakątki i przynosi plon na ogłoszoną:

Stałą, powszechną i dobrowolną choćby najdrobniejszą ofiarę, na Fundusz Obrony Morza naszego.

Ten fundusz dziś zbierany — to zapewnienie **jutra**. To stwierdzenie wiary we własne siły, to podnieta do walki o istnienie, w której jesteśmy żołnierzami. Musimy być karni, posłuszni nakazowi, przekonani, że nie ma tak małej ofiary, która nie przyczyniłaby się do dopełnienia niezbędnej sumy — **siedmiu milionów złotych**.

Kobiety — wielką rolę odegrać w tej pracy rolę, aż do jej należytego wykonania. Właśnie kobiety. Właśnie my, które doskonale rozumiemy, co znaczy w domu drobna oszczędność. My, urodzone administratorki wszelkiego mienia. My — pracowite, my wytrwałe, my umiejące odmawiać sobie niejednego, dla dobra najdroższych, my wygimnastykowane myślą w zabiegach o dobro rodziny, my winniśmy **rodzinę-naród**, otoczyć w tym momencie — nie połową, a **całym skarbem naszych serc**.

My, weźmy te pięćdziesięciogroszowe znaczki, które są w obiegu, zmieniamy je na grosze z wiarą, że idą na cel, który jest krajem obroną i dajmy dowód, że nie było i nie ma ważnej sprawy, dotyczącej dobra Polski, która nie byłaby najważniejszą **naszą** sprawą, po wszystkie czasy.

Zarząd „Oddziału Kobiet Ligi Morskiej i Kolonjalnej” przedstawił na swem Walnem Zebraniu jako jedyny do uchwalenia następujący wniosek: „Zarząd nie zaniebując programu swej dotychczasowej działalności — stawia w roku bieżącym, na pierwszym planie swej pracy:

Zbiórki na Fundusz Obrony Mo-

skiej. Wzywa wszystkie kobiety polskie do najgorliwszej organizacji i propagandy:

Stałej, powszechnej i dobrowolnej zbiórki na rzecz funduszu, który, stanowiąc środki do obrony morza, będzie podwaliną utrwalenia bezpieczeństwa kraju i normalnego rozwoju Państwa.

Setki kobiet, zgromadzonych w Oddziale, pracując skrzętnie — nie zawiodą. Nie mogą zawodu zrobić i miliony, do których zwracamy te słowa — z wiarą w ich serce, rozum i siłę.

L. Kotarbińska

Przewodnicząca

„Oddziału Kobiet L.M.K.”

ROZWÓJ AKCJI ZBIÓRKOWEJ NA F. O. M.

Akcja zbiórkowa na F. O. M. rozwija się coraz lepiej. Ofiary napływają nie tylko w postaci gotówki, ale i inne wartości są składane na rozbudowę naszej Marynarki Wojennej. Ludzie, nie rozporządzający w danej chwili swobodną gotówką ofiarowują to, co mogą. Jako przykład można przytoczyć akcję szeregu malarzy, którzy ofiarowali na F. O. M. swe najlepsze prace; inni oddają papiery wartościowe, między innymi i obligacje Pożyczki Narodowej. Akcja ofiarowywania tych obligacji została zapoczątkowana przez personel Marynarki Wojennej, który zadeklarował cesję subskrybowanych obligacji Pożyczki Narodo-

wej na F. O. M. na ogólną kwotę zł. 450.000.—. Za przykładem Marynarki Wojennej poszło bardzo dużo osób, które złożyły również odpowiednie deklaracje, jak np. pracownicy Biura Zarządu Głównego L. M. K.

Akcja powyższa obfitowała w momenty bardzo podniosłe. Tak do Kierownictwa Marynarki Wojennej zgłosiło się dwóch inwalidów niewidomych, prowadzonych przez psa; inwalidzi złożyli deklarację, że odstępują na F. O. M. subskrybowaną przez nich kwotę zł. 50.—. Deklaracje o cedowaniu obligacji Pożyczki Narodowej na F. O. M. napływały nie tylko od poszczególnych osób, ale również i od rozmaitych urzędów i instytucji. Akcja powyższa trwa dalej i do Zarządu Głównego napływają stale deklaracje o przekazywaniu obligacji Pożyczki Narodowej na Fundusz Obrony Morskiej.

W związku z powyższym redakcja „Morza” przypomina, że Ministerstwo Skarbu będzie uwzględniało tylko takie deklaracje, które zostały złożone wyłącznie indywidualnie przez poszczególnych subskrybentów i po wpłaceniu przez nich całej należności za subskrybowaną kwotę. Deklaracje powinny być składane w tych urzędach, gdzie Pożyczka została subskrybowana.

WIĘKSZE OFIARY JEDNORAZOWE NA FOM.

Prezes Państwowych Zakładów Przemysłowo-Zbożowych, p. Wiktor Przedpełski wpłacił na FOM, kwotę zł. 1000 oraz p. Leopold Welisz — 500 zł.

PO SŁOŃCE I RADOŚĆ NA MORZE!

Jadą wycieczki Linii Gdynia—Ameryka
okretem „WARSZAWA”
do Kopenhagi, Sztokholmu, Helsink, Visby, Leningradu i Rygi
w sezonie letnim od 19 maja r. b.

okretemi „PUŁASKI” i „KOŚCIUSZKO”
do Anglii, Belgii, Danii, Holandii, Islandii, Szwecji i Norwegii
w sezonie letnim od 3 lipca r. b.

Ceny biletów od 90 złotych.

GŁÓWNE BIURO W WARSZAWIE,
UL. WARSZAWSKA 116.
WŁASNE ODDZIAŁY
W GDYNI, LWOWIE, KRAKOWIE I RZESZOWIE.
BEZ PASZPORTÓW ZAGRANICZNYCH.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG
MAGEMAR

WYKAZ

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

Okreg Białostocki

Oddz. LMK. — Suwałki — zł. 632.01;
Oddz. LMK. — Raczki — zł. 10.10; Oddz.
LMK. im. Kr. St. Batorego — Grodno —
zł. 68.85; W. Małczyk — Suchedniów —
zł. 0.95; Koło LMK. przy Gmn. Państw.
im. T. Kościuszki — Łomża — zł. 15.—;
Zarząd Kolej Wąskotorowych — Gra-
bów k/Ostrołęki — zł. 45.05; Koło Kra-
joznawcze Gmn. Państw. — Drohiczyu
n/B. — zł. 15.—; Pracownicy Więzienia
— Białystok — zł. 21.—; Pracownicy
Izby Rolniczej — Białystok — zł. 11.50;
Personel Urzędu Pocz. — Białystok 2
— zł. 10.—; Kl. IV i V Gmn. Państw.
im. Kraszewskiego — Drohiczyu n/Bu-
giem — zł. 6.60; Posterunek P. P. —
Wierciszki — zł. 0.30.

Okreg Radomski - Kielecki

Oddz. LMK. — Zwoleń — zł. 141.20;
Oddz. LMK. — Sandomierz — zł. 55.40;
Oddz. LMK. przy PKU. — Radom — zł.
20.20; Oddz. LMK. — Włoszczowa —
zł. 26.—; Oddz. LMK. — Kozienice —
zł. 25.10; Oddz. LMK. — Skarżysko-Ka-
mienna — zł. 204.10; Oddz. LMK. Ra-
dom, Słowackiego 57 — zł. 100.—;
Oddz. LMK. — Blizyn — zł. 33.65; Oddz.
LMK. — Końskie — zł. 10.95; Oddz.
LMK. — Szydłowiec k/Radomia — zł.
57.—; Oddz. LMK. — Marcule — zł.
99.55; Oddz. LMK. — przy W.W.S.P. —
Radom — zł. 54.90; Oddz. LMK. Kolejo-
wy — Jedrzejów — zł. 50.—; Oddz.
LMK. Urzędników Państwowych — Ra-
dom — zł. 180.40; Resursa przy P. Z.
Z. P. P. i H. — Ostrowiec — zł. 20.—;
Zwierzchowski W. — Odrzywoł — zł.
17.35; Poznański W. — Radom — zł.
1.50; Janiszewski L. — Sławno k/O-
poczna — zł. 5.—; Pracownicy N-ctwa
— Kielce — zł. 14.—; Michalski B. —
Kozienice — zł. 20.—; Wasilewski St. —
Radom — zł. 2.—; Skupierza — Skarży-
żysko-n/Kamienna — zł. 200.—; Koralew-
ski T. — Przedbórz — zł. 20.—; Szk. Po-
wszczna im. Konopnickiej — Kielce —
zł. 4.25; Trojanowski W. — Skarżysko-
n/Kamienna — zł. 5.—.

Okreg Krakowski

Okreg Krakowski — zł. 1.040.25;
Oddz. LMK. przy II/73 p.p. — Oświęcim
— zł. 18.20; Oddz. LMK. — Nowy Sącz
— zł. 186.50; Oddz. LMK. — Jasło —
zł. 133.60; Oddz. LMK. — Kraków — zł.
134.60; Oddz. LMK. — Klat — zł. 65.—;
Oddz. LMK. — Żywiec — zł. 150.—;
Oddz. LMK. — Bielsko-Biała — zł.
1.200.—; Oddz. LMK. — Glinik Mar-
jampolski — zł. 29.31; Oddz. LMK. Li-
busza k/Zagórzan — zł. 11.72; Oddz.
LMK. — Gorlice — zł. 37.53; Oddz.
LMK. — Chelm k/Bochni — zł. 7.50;
Pracownicy Sądu — Oświęcim — zł.
7.45; Kolinek B. — Kraków — zł. 2.—;
H. i K. Czapelscy — Bystra k/Gorlic —
zł. 2.—; Kraków — zł. 20.—; Oddz.
Wioślarski Sokół — Kraków — zł.
100.—; Korpus Oficerów i Podoficerów
5 Baonu Saperów — Kraków — zł.
600.—; N.N. — Kraków — zł. 3.000.—;
8 p. ul. — Kraków — zł. 20.—; Bank
Polski — Kraków — zł. 70.—; Bank
Spółdzielczy — Czarny Dunajec — zł.
15.—; Szk. Powsz. — Łukowica k/Les-
ka — zł. 0.70; Szk. Powsz. — Lutowi-
ska — zł. 5.90; Bank Zw. Sp. Zarob. —
Kraków — zł. 50.—; „Rodzina Wojsko-
wa” — Kraków — zł. 2.—; Urzędnicy
Nadleśnictwa Państwowego — Grobja —

zł. 1.80; Urzędnicy Nadleśnictwa Pań-
stwowego — Śmietnica — zł. 2.70;
Spółdzielnia „Jedność” przy Gmn. —
Tarnów — zł. 10.—; Urzędnicy N-ctwa
— Damińce k/Bochni — zł. 4.65; Kpt.
Piękny St. — Żywiec — zł. 25.—; Ptk.
Kryński — Kraków — zł. 35.—; Szk.
Powsz. — Sławkowo k/Leska — zł.
1.—; dr. A. Kwiatkowski — Kraków —
zł. 10.—; F-ma „Daro” — Kraków — zł.
25.—; N-ctwo Państw. — Orawa k/Zu-
brzycy Górnej — zł. 2.20; Rada Grodz-
ka BBWR. — Kraków — zł. 33.—.

Okreg Lubelski

Oddz. LMK. Kolejowy — Parczew —
zł. 51.—; Oddz. LMK. przy Zw. Str.
Pożarnej — Lublin — zł. 3.—; Oddz.
LMK. — Biała Podlaska — zł. 55.—;
Oddz. LMK. — Chelm Lubelski — zł.
195.—; Oddz. LMK. — Dolhobyczów —
zł. 25.—; Oddz. LMK. — Naleczów —
zł. 36.35; Oddz. LMK. — Klemensów —
zł. 65.—; Oddz. LMK. Krasnostaw — zł.
209.80; Oddz. LMK. Kolejowy — Za-
mość — zł. 32.10; Oddz. LMK. — Hru-
bieszów — zł. 217.05; Oddz. LMK. —
Piaski k/Lublina — zł. 72.70; Oddz.
LMK. Garnizon — Chelm Lubelski — zł.
87.50; Oddz. LMK. Kolejowy — Hru-
bieszów — zł. 7.90; Oddz. LMK. —
Zamość — zł. 220.—; Oddz. LMK. —
Zawada k/Zamościa — zł. 9.—; Oddz.
LMK. Kolejowy — Deblin — zł. 54.50;
Oddz. LMK. — Chelm Lubelski — zł.
112.45; Oddz. LMK. Kolejowy — Opo-
le — zł. 24.85; Koło LMK. — Gorzków
— zł. 97.85; Oddz. LMK. Wozła Kolejo-
wego — Siedlce — zł. 30.—; Oddz. LMK.
— Siedlce — zł. 175.65; M. Powtak —
Lubartów — zł. 1.—; Ochotn. Str. Po-
żarna — Wierzeżczyn — zł. 3.—; Per-
sonel Państw. 3 kl. Szk. Handl. —
Chelm — zł. 2.50; Komisja Finansowa
POM. na m. Lublin — zł. 1.494.—; Inż.
M. Małachowski — Chelm Lubelski —
zł. 77.60; Zarząd Gminy — Suchowola
— zł. 15.—; Zebrane we wsi Łabunie
— zł. 4.36; B. Respond — Lubaczów — zł.
19.40; Zarząd Gminy — Pasieki k/To-
maszowa Lubelskiego — zł. 8.10; Sta-
rostwo Powiatowe — Lublin — zł. 5.60;
Oficerski Teatr Amatorski — Zamość —
zł. 60.—; Pracown. Ubezp. Społecz. —
Lublin — zł. 15.25; S. Jazwiński — U-
chanie — zł. 100.—; Zw. Pracown.
Poczt. i Telegr. — Lublin — zł. 10.—;
Biuro Budowl. inż. Borawski — Biała
Podl. — zł. 5.—; S. Szumowicz — Hru-
bieszów — zł. 90.50; Szk. Powsz. Nr.
7 — Lublin — zł. 3.—.

Okreg Lwowski i Jarosławski

Oddz. LMK. — Przemyśl — zł. 651.50;
Oddz. LMK. — Dynów — zł. 42.50;
Oddz. LMK. — Gródek Jagielloński —
zł. 153.35; Oddz. LMK. — Boryslaw —
zł. 1.359.90; Oddz. LMK. — Sanok — zł.
45.—; Oddz. LMK. — Turka n/Stryjem
— zł. 7.—; Oddz. LMK. — Rzeszów —
zł. 37.76; Oddz. LMK. — Tarnów — zł.
105.45; Szk. Powsz. — Polana k/Luto-
wisk — zł. 1.90; Szk. — Przybyszów
k/Bukowska — zł. 0.70; Szk. Powsz. —
Paszcowa k/Ropienki — zł. 2.10; Szk.
Powsz. — Toharnia k/Bukowska — zł.
0.70; Szk. Powsz. — Rakowa k/Tyrawy
Wolosk. — zł. 1.30; 7 kl. Szk. Powsz. —
Sanok — zł. 4.70; Chudko L. (szkoła) —
Jacmierz — zł. 3.50; Centr. Szk. Str.
Graniczn. — Rawa Ruska — zł. 7.35; 3
kl. Szk. Powsz. — Olchowce k/Sanoka —
zł. 2.10; Dr. W. Stojkow — Lwów — zł.
1.50; Sąd Grodzki Zamejski — Lwów —
zł. 10.—; Szk. Powsz. — Wola Sekowa
k/Nowotańca — zł. 1.35; M. Komar-
czewski — Kamionki k/Baligróda — zł.
0.70; Szkoła — Moszczaniec i Darów —
zł. 1.80; Szkoła — Zasław k/Sanoka —
zł. 0.70; F. Spólnicki — Uhnów — zł. 3.—;
R. Gutwein — Rzeszów — zł. 6.—; 7
kl. szk. żeńska im. św. Kingi — Sanok —
zł. 4.70; Szk. Powsz. — Pretuki k/Ko-
mańczy — zł. 0.70; M. Debski — Olsza-
nica k/U. — zł. 1.—; Szk. Powsz. —
Jurówce — zł. 0.70; 2 kl. szk. powsz. —
Bzianka k/Wróblika — zł. 1.40; Dzieci
7 kl. Szk. Powsz. żeńskiej — Łańcut —
zł. 26.41; Szk. Powsz. — Płowce k/Sa-
noka — zł. 0.70; Szk. Powsz. — Mileza
k/Wróblika — zł. 0.40; Urzędnicy Nadl.
Państw. Dobrohościów — zł. 7.05; 1 kl.
Szk. Powsz. — Lipówka k/Jasłisk — zł.
0.70; Szk. Powsz. — Baligród — zł.
1.90; Szk. Powsz. — Liszna k/Sanoka —
0.70; Koło BBWR. — Tarnobrzeg — zł.
8.60; Główna Składnica Sanitarna Nr. 2
— Przemyśl — zł. 11.10; Szk. Powsz. —
Komańcza — zł. 2.20; Zw. Strzel. mę-
ski — Krosno — zł. 12.—; Szk. Powsz.
Słoże Wielkie k/ Sanoka — zł. 0.70.

Okreg Łódzki

Oddz. LMK — Łódź — zł. 137.—;
Oddz. LMK. — Wieluń — zł. 34.75;
Oddział L. M. K. — Zgierz — zł. 55.—;
Oddz. LMK. — Wieruszów — zł. 17.60;
Oddz. LMK. IV — Łódź — zł. 49.—;
Oddz. LMK. I — Łódź — zł. 75.20; Za-
wiadowca Stacji — Kozłuski — zł. 23.30;
Komisarjat VIII P.P. — Łódź — zł. 9.80;
L. Ludwikiewicz — Łódź — zł. 10.—;
Zawiadowca Stacji — Rokiciny — zł.

OPODATKOWANA

w stosunku 10% do dyspozycji Ligi Morskiej
na zasilenie Funduszu Obrony Morskiej



BLOK
WYTWÓRNI
CZEKOLADY I CUKRÓW
Sp. z ogr. odp.

Warszawa, Daniłowiczowska 4, Telef. 282-93.

MORSKA
DESEROWA
MLECZNA

Zamówienia prosimy kierować do firmy „BLOK”
Cena Czekolady Morskiej: Deserowej zł. 5.00, Mlecznej zł. 6.00, za kg.
Wysyłka na prowincję paczkami żywnościowymi za pobraniem poczt.

Znaleziono na: www.magamar.com.pl

7.50; W. Bojewski—Wieluń—zl. 20.—; W. Rachwańska—Kalisz—zl. 2.40; Prac. Biura II Oddz. Mech. — Piotrków — zl. 7.90; Ofiara złożona w Admin. „Kuriera Łódzkiego” — zl. 50.—; Personel PKU. Miasto I — Łódź — zl. 10.—; W. Pasikowski — Piotrków Tr. — 2.—; Komenda Garnizonu — Kalisz—Szczytno — zl. 46.45.

Okres Nowogródzki

Oddz. LMK. — Stolece — zl. 80.—; Oddz. LMK. przy Sądzie Okręgowym—Nowogród — zl. 25.10; Szkoła Powsz. — Ludzice k/Zdęciola — zl. 0.69; Rodzina Wojskowa 27 p. ul. — Nieśwież — zl. 12.—; Kl. V-ła 7 kl. szk. powsz. im. M. Konopnickiej — Baranowice — zl. 6.50.

Okres Poleski

Oddz. LMK. — Brześć n/B. — zl. 20.—; Oddz. LMK. — Dawidgródek — zl. 20.—; Oddz. LMK. — Telechany — zl. 150.—; Oddz. LMK. — Pińsk — zl. 200.—; Oddz. LMK. — Domaczewo — zl. 15.—; Pracown. Gminy Lemieszewice — zl. 1.80; Pracown. Urzędu Poczt. Brześć n/B. 2 — zl. 8.80; Komisarjat P. P. — Pińsk—zl. 2.80; Pracown. Urz. Sk. Akc. i M. — Pińsk — zl. 12.30; Pracown. Urzędu Poczt. — Brześć n/B. 1 — zl. 14.75; Klasa V i VI szk. powsz. — Pohost Zachorodski — zl. 3.—; W. Górski. Seminarium Naucz. — Prużana — zl. 26.—; Biuro Budowl. B-cia Steinberg — Brześć n/B. — zl. 5.—.

Okres Pomorski

Oddz. LMK. — Weiherowo — zl. 265.—; Oddz. LMK. — Starogard — zl. 46.35; Oddz. LMK. — Chelmo — zl. 211.07; Ekspozytura Biura Zarz. Gł. — Gdynia — zl. 25.50; Oddz. LMK. — Sępólno — zl. 100.—; Urzędnicy Ub. Spół. — Tuchola — zl. 15.15; B. Woźniak, Inspektor Szkolny — Kościerzyna — zl. 889.—; Korp. Ofic. Centr. Wyszcz. Zand. — Grudziądz — zl. 125.—; Kolo LMK. przy Sem. Żeńsk. — Toruń — zl. 15.—; Urzędnicy Sadu Grodzkiego — Chojnice — zl. 3.20; Ogólna Kol. P. W. — Twarda Góra — zl. 7.35; Sierz. Skoczyski M. — Chojnice — zl. 20.—; 2 komp. I. B. S. — Chojnice — zl. 39.60; Komp. K. M. 1 B. S. — Chojnice — zl. 21.60; 3 Komp. I. B. S. — Chojnice — zl. 31.80; Kadra Zaw. I. B. S. — Chojnice — zl. 23.70; Spółdzielnia I. B. S. — Chojnice — zl. 50.—; Nadi-ctwo Państw. — Wozniowa k/Tucholi — zl. 5.50; Ubezp. Spół. — Tczew — zl. 74.95; Urzędnicy N-ctwa — Mścin — zl. 5.25; B. Koselnik — Gdynia — zl. 3.50.

Okres Poznański

Oddz. LMK. — Rawicz — zl. 76.60; Oddz. LMK. — Ostrzeszów — zl. 50.—; Oddz. LMK. — Trzemeszno — zl. 15.35; Oddz. LMK. — Gostyń — zl. 84.—; Obwód LMK. — Krotoszyn — zl. 148.10; Oddz. LMK. — Wyrzysk — zl. 167.00; Oddz. LMK. — Inowrocław — zl. 50.—; Oddz. LMK. — Koronowo — zl. 42.40; Oddz. LMK. — Kepno — zl. 300.—; Komenda Pow. P. P. — Miedzychód n/W. — zl. 3.75; Posterunek P. P. — Sowa Góra k/Miedzychodu — zl. 4.—; Bank Poż. Spółdz. — Gostyń — zl. 100.—; Urzedn. Prokurat. Gener. — Poznań — zl. 9.50; Poster. P. P. — Książ — zl. 1.25; Post. P. P. — Pogorzal — zl. 1.50; Post. P. P. — Czarnków n/N. — zl. 3.50; Post. P. P. — Kuślin — zl. 1.50; Post. P. P. — Wieleń n/N. — zl. 0.80; Post. P.P.—Nowa Wieś Wielka zl. 0.75; Poster. P. P. — Gebice k/Mog. — zl. 1.50; Poster. P. P. — Granowo — zl. 1.50; Poster. P. P. — Grodzisk Pozn. —

zl.2.50; Post. P.P. Łabiszyn n/N. — zl. 1.20; Poster. P. P. — Drawski Młyn — zl. 2.25; Poster. P. P. — Borek — zl. 0.75; Poster. P. P. Czempin — zl. 0.30; W. Dopierala, st. poster. — Chelmce — zl. 0.50; J. Piosik, poster. — Chelmce — zl. 0.25; Urzedn. Zakł. Ub. od Wyp. — Poznań — zl. 39.—; ppłk. St. Lipiński—Wagrowiec—zl. 1.—; Komenda Wojew. P. P. — Poznań — zl. 46.—; Komenda Pow. P. P. — Kepno — zl. 2.—; Komisarjat Graniczny — Zbaszyn — zl. 9.50; Poster. Kolej. P. P. — Bydgoszcz — 1.65; Poster. P. P. — Bukowiec k/Opola — zl. 1.—; Poster. P. P. — Turów — zl. 1.20; Poster. P. P. Do-brzyca — zl. 6.—; Poster. P. P. — Miedzychow — zl. 2.—; Poster. P. P. — Mąkowa — zl. 0.60; Poster. P. P. Koronowo — zl. 2.—; Poster. P. P. — Bydgoszcz — zl. 2.45; Poster. P. P. — Mogilno — zl. 4.50; Poster. P. P. — Lwówek — zl. 2.—; Poster. P. P. — Dobrycza k/Kotomierza — zl. 0.50; Poster. P. P. — Nowy Tomysl — zl. 2.50; Poster. P. P. — Fordon — zl. 1.50; Poster. P.P. — Orpizew k/Roszek — zl. 1.20; Posterunek P. P. — Zbaszyn — zl. 1.45; Poster. P. P. — Mosina — zl. 1.50; Poster. P. P. — Opalenica — zl. 2.—; Poster. P. P. — Lubarż k/Czarnkowa — zl. 2.40; Rezerwa Wojew. P. P. — Poznań — zl. 2.50; Komenda Pow. P. P. — Wolsztyn — zl. 9.88; Komisarjat II P.P. — Bydgoszcz — zl. 8.10; Komisarjat III P. P. — Bydgoszcz — zl. 15.—; Komisarjat IV P. P. — Bydgoszcz — zl. 12.78; Komenda Pow. P. P. Jarocin — zl. 9.70; Komenda Pow. P. P. — Szamotuły — zl. 11.40; Posterunek P. P. — Kamieniec Pozn. — zl. 1.50; Post. P. P. — Strzelno — zl. 2.50; Poster. P. P. — Wójciszew k/Strzelna — zl. 1.50; Poster. P. P. — Sarbia — zl. 1.40; Poster. P. P. — Wielichowo — zl. 3.—; Poster. P. P. — Kościan — zl. 2.—; Komenda Pow. P.P. — Poznań — zl. 14.—; Komenda Pow. P. P. — Chodzież — zl. 5.40; Komisarjat Główny P. P. na m. Bydgoszcz — zl. 27.86; Komenda Pow. P. P. — Bydgoszcz — zl. 2.07; Komenda Pow. P. P. — Leszno — zl. 27.50; Komenda Pow. P. P. — Wyrzysk — zl. 15.29; Posterunek P. P. — Koźnin — zl. 0.35; Posterunek P. P. — Lewice — zl. 0.90; Poster. P. P. — Slesin — zl. 0.60; Komenda Pow. P. P. — Kepno — zl. 18.—; Komenda Pow. P. P. — Gniezno — zl. 15.29; Komenda Pow. P. P. — Środa — zl. 6.70; Komenda Pow. P. P. — Kościan — zl. 2.20; Komenda Pow. P. P. — Ostrów Pozn. — 19.41; Komenda Pow. P. P. — Nowy Tomysl — zl. 3.—; Komenda P. P. na m. Poznań — zl. 36.85; Komisarjat P. P. — Inowrocław — zl. 10.24; Pracown. b. Zakł. Ub. od Wyp. w rolnictwie — Poznań — zl. 17.55; Komenda Pow. P. P. — Wagrowiec — zl. 6.80; Posterunek P. P. — Kobylin — zl. 2.—; Spółdz. Spoż. przy Zakł. Um. — Poznań — 50.—; Posterunek P. P. — Nekla — zl. 0.75; Ordynacja Gołuchowska — Zamek Gołuchów — zl. 120.—; T. Lorkiewicz — Poznań — zl. 6.—; Pracown. Ubezp. Spół. — Bydgoszcz — zl. 6.90; F-ma „Milner” — Bydgoszcz — zl. 10.—; F-ma „Papier” — Bydgoszcz — zl. 5.—; Urzędnicy Banku Gosp. Kraj. — Bydgoszcz — zl. 13.80; F-ma „Zdebski” — Bydgoszcz — zl. 4.—; Wojskowy Sad Rejonowy — Bydgoszcz — zl. 0.85; Państw. Zakł. Przem. Zboż. — Bydgoszcz — zl. 10.15; Delegat Sztabu Głównego przy DOKP. — Bydgoszcz — zl. 0.85; Platnik 62 p. p.

— Bydgoszcz — zl. 1.70; Artysty Teatrów Miejskich — Bydgoszcz — zl. 22.—; F-ka Wyrob. Tyton. — Bydgoszcz — zl. 10.70; Państw. Instytut Gospod. Wiejsk. — Bydgoszcz — zl. 20.—; P.K.U. powiat — Bydgoszcz — zl. 5.65; Kom. Garn. Izby Chorych — Bydgoszcz — 1.75; 61 p.p. — Bydgoszcz — zl. 14.40; Składnica Materii. Intendent. — Bydgoszcz — zl. 7.80; 15 p. a. l. — Bydgoszcz — zl. 20.45; F-ma „Bracia Bożañscy” — Bydgoszcz — zl. 10.—; Pracown. F-mv „Perun” — Bydgoszcz — zl. 4.90; F-ma „Bracia Matcecy” — Bydgoszcz — zl. 6.—; Hurtownia Zegarm. Zawodny — Bydgoszcz — zl. 2.—; Uczniowie Miejskiej Szkoły Handl. — Bydgoszcz — zl. 8.70; F-ma Narcyz Gieryn — Bydgoszcz — zl. 5.—; Sędziowie Sadu Okręg. — Bydgoszcz — zl. 4.50; 16 p. ul. — Bydgoszcz — zl. 20.95; 11 D.A.K. — Bydgoszcz — 8.80; Centr. Wyszcz. Podofic. Lotn. — Bydgoszcz—zl. 50.05; Urzednicy Skarbowi — Bydgoszcz IV — zl. 0.80; F-ma „H. Raatz” — Bydgoszcz — zl. 20.—; F-ma „Wuj Tom” — Bydgoszcz — zl. 0.50; Ubezp. Społeczna — Bydgoszcz — zl. 30.90; 1 komp. Szk. Podofic. Piechoty dla Młodzieńców Nr. 2 — Śrem — zl. 19.—; Ubezp. Społeczna — Gniezno — zl. 76.80; Ubezp. Społeczna — Oborniki — zl. 90.63; E. Nowakowski — Koronowo — zl. 38.—; Dr. P. Czerniawski — Baby k/Odolanowa — zl. 5.—; Sad Grodzki — Bydgoszcz — zl. 7.80.

Okres Stanisławowski

Oddz. LMK. — Tłumacz — zl. 150.—; Oddz. LMK. — Rohatyń — zl. 28.60; Oddz. LMK. — Niżnów — zl. 12.45; Oddz. LMK. — Kalusz—zl.66.50; Oddz. LMK. — Kolomyja — zl. 170.25; Naucz. Szk. Powsz. powiatów Kolomyja i Sniatyn — zl. 135.47; Pracown. Zarz. Kolej Leśn. w Dorzeczu Czerem. — Kuty — zl. 2.10; Personel N-ctwa — Ilemnia k/Krechowiec — zl. 3.45; Personel N-ctwa — Peczenizyn — zl. 8.25; Personel N-ctwa — Miżun — zl. 1.15; Personel N-ctwa — Wistowa — zl. 4.20; Personel N-ctwa — Turza Wielka — zl. 2.40; Personel N-ctwa — Suchodół k/Krechowiec — zl. 3.60; Szk. Powsz. — Nadobna k/Holynia — zl. 0.62; Personel Tartaku Państw. — Bolechów—zl. 6.75; Personel N-ctwa — Cerkowna — zl. 3.—; Kl. IV, VI i VII szk. powsz. — Jabłonów k/Kolomyi — zl. 2.50.

Okres Tarnopolski

Oddz. LMK. — Czortków — zl. 150.—; Oddz. LMK. — Złoczów — zl. 27.60; Oddz. LMK. — Zborów — zl. 35.60; Żyd. Szk. Powsz. — Brody — zl. 4.30.

Okres Wileński

Oddz. LMK. — Osmiana—zl. 102.—; Oddz. LMK. — Młodzieczno — zl. 33.—; 6 p.p. Legi. — Wilno — zl. 164.—; Grono nauczycielskie — Dolhinów —zl. 6.—; S. Grabowski — Wilno — zl. 5.—; Podoficerowie Baonu K.O.P. — Orany —zl. 100.—.

Okres Wołyński

Oddz. LMK. — Olyka — zl. 32.20; Oddz. LMK. — Kowel — zl. 159.80; Oddz. LMK. — Kowel — zl. 200.—; Oddz. LMK. — Antonówka — zl. 40.—; Oddz. LMK. — Kiwerce — zl. 78.90; Okręg LMK. — Łuck — zl. 8.25; Oddz. LMK. — Klesów — zl. 5.—; Oddz. LMK. Kolejowy — Kowel —zl. 139.35; Oddz. LMK. — Kostopol — zl. 30.—; Pracown. P. B. R. — Łuck — zl. 52.—; J. Margulis — Klesów — zl. 20.—; Pracownicy Służby Ruchu St. Kol. Koszary — zl. 3.—; E. T. Zóraski, 50 p.p.—

Kowel — zł. 72.50; J. Mazewicz — Kowel — zł. 3.—; Zarząd Gminy — Krymno — zł. 50.—; J. Łunkiewicz — Łuck — zł. 2.—.

Okręg Zagłębia Węglowego

Oddz. LMK. — Król Huta — zł. 1.145.65; Oddz. LMK. — Kmrów — zł. 75.70; Oddz. LMK. — Katowice — zł. 2.388.03; Oddz. LMK. — Katowice Zawodzie — zł. 110.—; Oddz. LMK. — Bezdzin — zł. 137.—; Oddz. LMK. — Siemianowice — zł. 1.056.90; Oddz. LMK. przy DOKP. — Katowice — zł. 108.90; Oddz. LMK. — Dąbrowa Górnicza — zł. 220.25; Oddz. LMK. — Hażlach — zł. 107.50; Oddz. LMK. — Huta Schellera — Welnowiec — zł. 17.40; Oddz. LMK. — Kochłowice — zł. 111.20; Oddz. LMK. przy kop. „Matylda” — Lipiny Śląskie — zł. 48.10; Oddz. LMK. — Niedobczyce — zł. 16.10; Oddz. LMK. — Tarnowskie Góry — zł. 185.—; Oddz. LMK. przy kop. Roemer — Niedobczyce — zł. 11.20; Oddz. LMK. — Niemce — zł. 179.10; Oddz. LMK. — Nowa Wieś k/Kr. Huty — zł. 85.30; Oddz. LMK. — Chropaczów — zł. 225.—; Oddz. LMK. — Tychy — zł. 21.70; Oddz. LMK. przy Państwowej Fabr. Zw. Azot. — Chorzów — zł. 1.503.60; Oddz. LMK. — Zabkowice — zł. 40.—; Oddz. LMK. przy Śl. Kopalniach i Cynkowniach — Lipiny — zł. 133.10; Urzęd. Kop. „Andaluzja” — Brzeziny Śląskie — zł. 21.—; Okr. Urząd Ziemiński — Katowice — zł. 8.50; Urzęd. Kop. „Ferdynand” — Katowice — zł. 80.80; Śląskie Linie Autobus. — Katowice — zł. 54.50; „Ligzoza” — Katowice — zł. 74.—; „Ligzoza” oddz. — Bieruń St. — 41.50; Szkoła Nr. 12 — Katowice — 20.—; Podch. P. Sokółowski — Zabkowice — zł. 1.—; Sad Grodzki — Ruda Śląska — zł. 7.10; Person. Stow. Dozoru Kottów Parowych — Katowice — zł. 25.70; L. Gąsior — Zabkowice — zł. 1.—; Szkoła Pol. Państw. — Piaski — zł. 47.—; Urzęd. T-wa „Czeladź” — zł. 47.80; Pracown. Kop. „Niemcy” — Świętochłowice — zł. 114.20; Pracown. Huty Cynku Guidotto — Chropaczów — zł. 50.90; Pracown. Kop. Donnesmarck — Chwałowice — zł. 66.20; Pracownicy „Szyby Jankowice” — zł. 133.20; Pracownicy Kop. „Ślask” — Chropaczów — zł. 130.—; Pracown. Dyrekcji Kopalni i Hut ks. Donnesmarcka — Świętochłowice — zł. 224.—; Urząd Wojew. Śląski, Wydz. Budż. Gospod. — Katowice — zł. 108.70; P. Porebski — Szopienice — zł. 5.—; Gimn. Żeńskie S. S. de Notre Dame — Bielsko — zł. 40.—; Zawiadowca st. Łazy — zł. 11.20; Pracownicy Wydz. Bezp. Publ. Urz. Woj. — Katowice — zł. 6.70; Urzęd. Kop. „Wujek” — Katowice — Brynów — zł. 85.—; Robotn. kop. „Wujek” — Katowice-Brynów — zł. 168.20; Wydz. Osobowy Dyr. Kol. — Katowice — zł. 32.09; Pracown. Stow. Dozoru Kott. Par. — Katowice — zł. 41.80; Pracown. St. Zakł. Elektr. — Katowice — zł. 92.50; Pracownicy Urzędu Gminnego — Brzeziny Śl. — zł. 17.70; 75 p.p. — Królewska Huta — zł. 60.—; Dyrekcja P. Wyż. Szk. Gosp. Wiejsk. — Cieszyn — zł. 12.—; Uczniowie Szk. Powsz. IV — Wielkie Hajduki — zł. 9.46; Sad Grodzki — Rybnik — zł. 12.—; Sad Grodzki — Bielsko — zł. 24.10; Sad Grodzki — Żory — zł. 5.50; Sad Grodzki — Nikiszowiec — zł. 56.—; Sad Grodzki — Lubliniec — zł. 7.80; Urzęd. i robotnicy Śl. Zakł. Elektr. — Katowice — zł. 82.70; Robotn. Kop. „Ferdynand” — Katowice

— zł. 144.50; Sad Okręgowy — Katowice — zł. 38.85; Kl. VIII Szk. im. Ks. Konarskiego — Nowy Bytom — zł. 3.26; Sad Okręgowy i Grodzki — Cieszyn — zł. 18.75; Sad Grodzki — Mikołów — zł. 13.50; Sad Grodzki — Myslowice — zł. 19.95; Sad Grodzki — Skoczów — zł. 13.—; Robotnicy kop. „Matylda” — Lipiny Śl. — zł. 47.80; Prokurator Sadu Apelac. — Katowice — zł. 10.80; Wydz. Zamiejscowy Sadu Okręgowego — Królewska — Huta zł. 7.—; M. Skorupski — Wodzisław k/Rybn. — zł. 75.—; J. Bem — Myslowice — zł. 5.—; Sędziowie i urzędnicy Sadu Apelac. — Katowice — zł. 27.25.

Okręg Warszawski — Warszawa — Miasto

Oddz. LMK. przy Zakł. „Skoda” — zł. 104.50; Oddz. LMK. — przy Min. Pr. i Op. Społ. — zł. 90.—; Oddz. LMK. przy Min. Przem. i Handlu — zł. 199.60; Oddz. LMK. — przy Warszt. Amun. Nr. 1 — zł. 173.69; Oddz. LMK. przy Zakł. Oczyszcz. Miasta — zł. 255.—; Oddz. LMK. przy P. B. R. — zł. 409.—; Oddz. LMK. przy Min. Ref. Roln. — zł. 46.10; Oddz. LMK. im. Jana z Kolna — zł. 28.30; Oddz. LMK. przy Dow. K.O.P. — zł. 15.—; Oddz. LMK. im. M. Beniowskiego — zł. 584.05; Oddz. LMK. przy Rez. Konnej P. P. — zł. 24.20; Oddz. LMK. przy Warszt. Gł. P.K.P. — W-wa Praga — zł. 47.50; Oddz. LMK. przy 25 Komisariacie P. P. — zł. 3.90; Koło LMK. przy Gimn. p. wezw. Św. Wojciecha — zł. 50.—; Oddz. LMK. przy P.K.O. — zł. 118.55; Oddz. LMK. — Żolibórz — zł. 13.—; Oddz. LMK. Skarbowców — zł. 1.181.40; Oddz. LMK. przy Zrzesz. Prac. Powsz. Banku Związkowego — zł. 147.—; Oddz. LMK. przy Stacji W-wa Gł. Towar. — zł. 96.20; Okręg LMK. Warszawski — zł. 60.—; Oddz. LMK. przy 13 Kom. P. P. — 10.30; Oddz. LMK. przy Stacji W-wa Gdańska — zł. 10.35; Oddz. LMK. przy F-ce „Osram” — zł. 9.15; Zw. Zaw. Polskich F-k Celulozy — zł. 100.—; St. Wach. A. Schneider — zł. 14.50; W. Wotkiewicz — zł. 5.—; Kier. Bud. Państwowych Zakł. Lotn. na Okęciu — zł. 110.—; Fr. Sokołowski — zł. 5.10; Najw. Tryb. Adm. — zł. 11.50; I. Pabudziński — zł. 1.—; Farmaceut. apteki Nr. 2. Ub. Społ. — zł. 15.—; I i J. Zajackiewicz — zł. 1.—; Funkc. IV Komisari. P. P. — zł. 12.80; Urzęd. Urzędu Starost. — zł. 40.90; Wydz. Weter. U. W. — zł. 7.—; Pracown. Nacz. Dyr. Lasów Państw. — zł. 15.—; Pracownicy „Linji Gdynia — Ameryka” — zł. 32.—; Koło LMK. przy Szk. Powsz. Nr. 43 —

zł. 1.10; F-ka Porcel. i Wyrob. Ceram. w Cmielowie — Warszawa — zł. 50.—; Pracown. Urz. Pocz. W-wa 2 zł. 63.73; W. Borejsza — zł. 10.—; Inż. Filanowski i B. Suchowski — zł. 5.—; F-ma C. Podlecki i W. Stobodziński — zł. 10.—; Apteka Ubezpiecz. Społ. Nr. 6 — zł. 23.—; H. Sosonko i W. Wojciechowski — zł. 10.—; Zjednoczeni Inżynierowie, ul. Uniwersytecka 4 — zł. 5.—; Kasa Zarządu Gł. LMK. za sprzedane znaczki — zł. 29.10; Zw. Młodz. Demokr. — zł. 10.—; Oppman i Kozłowski Inż. — zł. 5.—; Zrzesz. Prac. Powsz. Banku Związk. — zł. 9.—; Kl. I Gimn. XX Marianów — zł. 13.51; V komisariat P. P. — zł. 7.70; Gimn. Walickiej — zł. 20.—; Apteka Nr. 4 Ubezpiecz. Społ. — zł. 12.50; Tow. Rob. Budowl. Inż. Lencki i S-ka — zł. 10.—; F-ma Wojski, Wiśniewski Inż. — zł. 5.—; Biuro Sprzed. Górnośl. Wyrob. Hutn. — zł. 5.—; W. Dymerski — zł. 1.52; F-ma Filanow i Suchacki — zł. 5.—; Zarządy Huty „Półkój” — zł. 5.—; F-ma Stramczyński, Czarnota, Bojeski — zł. 5.—.

Okręg Warszawski — Woj. Warsz.

Oddz. LMK. — Skiermiewice — zł. 873.—; Oddz. LMK. — Łowicz — zł. 158.50; Oddz. LMK. przy F-ce Chodaków k/Sochaczewa — zł. 876.—; Oddz. LMK. — Sierpc — zł. 105.15; Oddz. LMK. — Gostynin — zł. 17.55; Oddz. LMK. — Pułtusk — zł. 4.—; Oddz. LMK. przy Państw. Sem. Naucz. — Pułtusk — zł. 13.05; Oddz. LMK. — Nieborów — zł. 3.—; Oddz. LMK. — Żyrardów — zł. 150.—; Person. Kanc. notariusza J. Gustowskiego — Gostynin — zł. 6.—; A. Książek — Gostynin — zł. 30.—; J. Kruk — Tłuszcz — zł. 2.55; J. Włodrowski — Wołomin — zł. 5.—; Urzęd. Starostwa i Wydz. Powiat — Pułtusk — zł. 7.90; Państw. Sem. Naucz. — Pułtusk — zł. 6.50; A. Ryllman — Łowicz — zł. 50.—; Gł. Skł. Mar. Woj. — Modlin — zł. 15.30; Zarząd Gminy — Tłuszcz — zł. 5.10; Zarząd Gminy — Sławecin — zł. 5.—; Oddz. III Drogowy — Łowicz — zł. 120.65.

Zagranica

Stowarzysz. urzęd. Skarb. — Gdańsk — zł. 40.20.

Różne

Funkcjonariusze N-ctwa — Błogie — zł. 22.—; N-ctwo Węglewice — zł. 4.50. Razem wpłacono w miesiącu maju na P.K.O. 30680, P.O.M. zł. 40.349.29. Niezależnie od powyższego wykazu, w mies. „Polska na Morzu” za m-c lipiec zamieszczony wykaz wpłat przez szkoły.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Stan finansowy Gminy Miejskiej Łódź

Miasto Łódź, drugie co do wielkości miasto Rzeczypospolitej, stolica przemysłu polskiego, zajmuje obszar 5.875 hektarów i liczy — według spisu ludności z dnia 9 grudnia 1931 roku — 605.467 mieszkańców. Związki komunalne w całej Polsce już od 4-eh lat przeżywają ciężki kryzys finansowy, miasto Łódź znajduje się jednak w szczególnie ciężkim położeniu materialnem. Na stan ten wpływa z jednej strony szalone zaniechanie pod względem urzędów miejskich i konieczność w związku z tem łożenia znacznych sum na niezbędniejsze inwestycje, z drugiej zaś strony struktura ludnościowa Łodzi, gdzie oprócz stosunkowo niewielkiej liczby przemysłowców, kupców, rzemieślników, urzędników oraz przedstawicieli wolnych zawodów zamieszkują całe rzesze robotników. W związku z kryzysem wpływy z podatków miejskich ciągle maleją, wpływy z przedsiębiorstw są nikłe, tembardziej, że gmina posiada tylko jedno przedsiębiorstwo miejskie, wydatki natomiast wobec szalonego bezrobocia i ogólnej nędzy stale wzrastają.

Wykaz majątku oraz wykaz pożyczek Gminy Miejskiej Łódź na dzień 1 stycznia 1934 roku.

M A J A T E K:		
1. Nieruchomości	zł. 45.968.391.—	
2. Urządzenia kanalizacyjne	zł. 43.436.336.—	
3. Gazownia	zł. 6.242.132.—	
4. Inwestycje w budowie (osiedle Mont-willa-Mireckiego, domy drewniane i gmachy szkolny)	zł. 21.371.737.—	
5. Ruchomości	zł. 6.828.618.—	
6. Akcje (Kolej Elektr. Łódzkiej, Łódz. Tow. Elektr. i t. p.)	zł. 16.118.500.—	
razem wartość majątku	zł. 139.965.714.—	

P O Ż Y C Z K I:		
1. Pożyczka obligac.	zł. 4.618.000.—	
2. Pożyczka dolarowa	zł. 17.760.000.—	
3. Pożyczki długoterminowe	zł. 18.785.396.—	
4. Pożyczki krótkoterminowe	zł. 2.300.000.—	
5. Procenty zaległe od pożyczki obligacyjnej	zł. 2.355.180.—	
6. Procenty zaległe od pożyczki dolarowej	zł. 7.500.000.—	
	zł. 53.318.576.—	

Ogólne zestawienie budżetu Zarządu Miejskiego w Łodzi na rok administracyjny 1934/35.

	Wydatki	Dochody
A. Budżet administr. zwyczajny	21.691.217.—	23.711.456.—
B. Budżety szpitali miejskich	1.601.910.—	1.601.910.—
C. Budżet zakł. opiekuńczych	816.262.—	816.262.—
D. Budżet przedsiębior. komunal.	4.857.141.—	4.857.141.—

O g ó ł e m zł. 28.966.530.— 30.986.769.—
(bez budżetu administracyjnego nadzwyczajnego).

LOTERIA PAŃSTWOWA — POTRZEBĄ SPOŁECZNĄ

Zagadnienie gry jest odwieczne. Odkał ludzkość istnieje ludzie grają i zakładają się. To lepiej, niż co innego dowodzi, że w duszy człowieka istnieje potrzeba gry. Chodzi tylko o to, by ta potrzeba wyładowywała się w sposób dla danej jednostki najkorzystniejszy, a społecznie nieszkodliwy. Otóż tym wszystkim warunkom odpowiada w sposób wprost idealny gra na loterii państwowej.

Ody grający wygrywa i podnosi wygrana — nikogo przez to nie ogrywa i nikomu nie wyrządza przez to krzywdy. A wkład do gry jest tak minimalny, że każdy człowiek, nawet zupełnie niezamożny, żyjący tylko z pracy, może sobie na to pozwolić. Wkład ten to kupno losu. W każdej klasie los kosztuje 40 zł., a ćwiartka 10 zł. To z pewnością nie wiele. A za ten wkład może wygrać w pierwszej klasie 100.000 zł., w drugiej — 200.000 zł., w trzeciej — 300.000 zł., a w czwartej aż milion! By móc wkład powiększyć w razie szczęśliwej wygranej 250.000 razy, takich szans nie daje poza loterią żadna inna gra!

Rozpatrzmy sprawę z innej strony. Człowiek pracuje, ma posadę i otrzymuje pensję. Na skromne życie pensja wystarcza, ale poza tem człowiek ten nie prowadzi żadnych interesów, nie spodziewa się żadnego spadku amerykańskiego, niema więc mowy o tem, ażeby przez taki czy inny zbieg okoliczności stał się zamożnym. A człowiek marzy np. o tem, aby mieć na starość domek z ogródkiem. Otóż jedyną możliwość zrealizowania tego marzenia — to los loterii państwowej. Trzeba przyznać, że istnienie loterii czyni żądanie ważnego potrzeby społecznej i już dziś dziesiątki i setki tysięcy ludzi żywią dla loterii dozwolona wdzięczność.

POŻYTECZNA INWESTYCJA W STOLICY PIJALNIA MLEKA AGRILU

Spożycie mleka ma doniosłe znaczenie dla zdrowia najszerzszych warstw ludności. Dotychczas jednak w Warszawie cyfra roczna spożycia mleka była w stosunku do miast zachodu nieproporcjonalnie niska, a nie mało przyczyniała się ku temu trudność otrzymania w stolicy dobrego, smacznego produktu. Ostatnio stosunki pod tym względem ulegają poprawie. Z jednej strony zostaje zwiększona kontrola władz nad czystością i jakością mleka, z drugiej rozwija się akcja, mająca na celu rozszerzenie konsumcji mleka i udostępnienie nawet mniej zamożnym warstwom ludności tego zdrowego i taniego pożywku. Aby ten cel osiągnąć „Agril” (Administracja Gospodarstwa Rolnego i Leśnego Zarządu m. st. Warszawy) wstąpił na drogę bezpośredniego kontaktu z publicznością, otwierając pijalnię mleka, których podstawowym artykułem jest mleko w każdej postaci oraz mleczne potrawy.

Do chwili obecnej „Agril” stworzył cztery pijalnie, a mianowicie: przy ul. Kruczej Nr. 48, róg Al. Jerozolimskich, przy ul. Mokotowskiej Nr. 19 róg pl. Zbawiciela, przy ul. Niecałej Nr. 3 i przy ul. Nowy Świat Nr. 8/10.

Rozwój tych instytucji i sympatyczne przyjęcie przez publiczność, która tłumnie odwiedza nowootwarte zakłady,

wskazuje na to, że myśl podjęta w tym kierunku była właściwa i odpowiadała życzeniom ludności.

Pijalnie mleka „Agrilu” dostarczają swym klientom po bardzo niskich cenach, w porównaniu z innymi zakładami tego typu, produkty pierwszorzędne zarówno pod względem jakości i zdrowotności, oraz utrzymują jednocześnie wysoką higienę tak w urządzeniu wewnętrznym, jak i przy wydawaniu potraw. Pijalnie mleka „Agrilu”, urządzone nowoczesnie, zgodnie z wymaganiami estetyki, są nowym, nieznanym dotychczas na terenie Warszawy typem zakładu gastronomicznego, którzy szerzy skutecznie propagandę spożywania zdrowego mleka.

Zaznaczyć wreszcie należy, że pijalnie mleka „Agrilu” przyczyniają się w znacznym stopniu do zwiększenia rynku mlecznego w kierunku konsumpcji wytworów gospodarstwa rolnego, co w kraju wybitnie rolniczym, jakim jest Polska, ma również nader ważne znaczenie.

Dzięki temu pożyteczna inwestycja Zarządu Miejskiego stolicy idzie w dwóch kierunkach: poprawy zdrowia tysięcy ludzi, dla których dobre mleko jest nie tylko krzepiącym pożywieniem, ale wprost lekarstwem, oraz poprawy materialnego położenia rolnika przez skuteczną propagandę jego wytworów.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MS

POWSZECHNY ZAKŁAD UBEZPIECZEŃ WZAJEMNYCH

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych jest najstarszą bodaj z istniejących w Polsce instytucją ubezpieczeniową. Jako datę założenia Zakładu należy uważać rok 1803, gdy na ziemiach, zajętych po trzecim rozbiórce przez Prusy, zostało wprowadzone ubezpieczenie przymusowe budynków od ognia.

Jako instytucja prawnie - publiczna, obdarzona w ciągu długiego swego istnienia przywilejem przymusowego ubezpieczenia budynków, Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych opiera swoją działalność na długoletnim doświadczeniu, dającym zrozumienie rzeczywistych potrzeb gospodarczych ludności, a szczególnie drobnych rolników, których budynki stanowią olbrzymią większość ubezpieczonych w Zakładzie.

Oprócz przymusowego ubezpieczenia budowli od ognia, stanowiącego główną dziedzinę działalności Zakładu, prowadzi on przymusowe ubezpieczenia od ognia zbiorów i ruchomości rolnych, zawierane na podstawie umów z poszczególnymi samorządami powiatowymi, jak również zwykłe indywidualne ubezpieczenia od ognia, zawierane na podstawie umów dobrowolnych oraz ubezpieczenia ziemiopłodów od gradobicia. W bliskim czasie przewidywane jest uruchomienie przez Zakład również innych działów ubezpieczeń, jak ubezpieczenia od kradzieży, odpowiedzialności cywilnej i inne.

Poza działalnością ubezpieczeniową Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych prowadzi intensywną akcję przeciwożarową, polegającą z jednej strony na subsydjowaniu straży pożarnych, z drugiej strony na udzielaniu niskoprocentowych pożyczek na ogniotrwałą budowę lub ogniotrwałe krycie budynków, jak również na udzielaniu pomocy finansowej samorządom na inwestycje, mające związek z udoskonaleniem obrony przeciwogniowej.

Pomimo niesprzyjających warunków ogólnych, wytworzonych przez długotrwały kryzys gospodarczy, działalność Zakładu rozwija się pomyślnie, o czym świadczą cyfry sprawozdania rachunkowego Zakładu na rok 1933, wykazujące nadwyżki na rachunkach ubezpieczeń we wszystkich działach.

Pomyślne rezultaty finansowe zawdzięczać należy z jednej strony umiarkowanej palności, z drugiej zaś umiejętnej gospodarce i oszczędnościom na kosztach administracyjnych. Suma odszkodowań za spalone budowle zmniejszyła się z 49,5 milj. zł. w roku 1931 do 28,1 milj. zł. w roku 1932, a w roku 1933 do 25,9 milj. zł. Przyczynę spadku sumy szkód ogólnych upatrywać należy przede wszystkim w zastosowaniu przez Zakład niższej sumy ubezpieczenia w związku ze zmniejszeniem się cen materiałów budowlanych i robocizny, oraz w przedsięwziętych energicznych środkach, mających na celu zwalczanie pożarów spekulacyjnych.

Koszty administracyjne Zakładu w dziale przymusowych ubezpieczeń budowli, wynoszące w 1930 r. 12,1 milj. zł., ule-

gły w roku 1931 redukcji do kwoty 10,8 milj. zł., w roku zaś 1932 do 10 milj. zł. Rok 1933 wykazuje dalszą zniżkę do sumy 9,2 milj. zł. Znaczenie tych oszczędności uwydatni się tem więcej, jeżeli weźmiemy pod uwagę ilościowy wzrost portfeli budynkowego, który z natury rzeczy pociągnąć musiał za sobą zwiększenie się pracy w Instytucji.

Dodatknie wyniki finansowe działalności Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych tembardziej zasługują na podkreślenie, że wpływ składki, przypadającej za ubezpieczenie przymusowe, uległ w ostatnich latach dużemu osłabieniu wskutek dającego się wszystkim odczuwać przesilenia gospodarczego.

W roku bieżącym nastąpiła pod tym względem pewna poprawa, której jednak, jak dotychczas, nie można uznać za zadowalniającą. Oczekiwać wszakże należy, że przy życzliwym współdziałaniu władz administracyjnych i samorządowych, nastąpi dalsze bardziej wydajne polepszenie wpływów Zakładu, które leży w dobrze zrozumianym interesie ludności, gdyż im silniejszy finansowo będzie Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych, tem lepiej ubezpieczeni chronieni będą od skutków klęski ogniowej.

Na specjalne podkreślenie zasługuje dział dobrowolnych ubezpieczeń od ognia, który w ostatnich czasach wykazuje znaczne ożywienie. Potężne kapitały Zakładu oraz zdrowe podstawy techniczne, któremi ta największa instytucja ubezpieczeniowa w Polsce może się pochwalić, a to dzięki swemu długoletniemu doświadczeniu — dają najlepszą gwarancję zawieranych umów. Tem się też tłumaczy wielkie zaufanie, jakim cieszy się Zakład u ogółu ubezpieczonych. Najwymowniejszym tego dowodem jest fakt, że całe powiaty zgłaszają swój dobrowolny akces do ubezpieczenia ruchomości rolnych, opartego na przymusie.

Ostrożna i rozumna polityka Centralnego Zarządu Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych zapewnia Zakładowi, mimo ciężkiego przesilenia gospodarczego, normalne funkcjonowanie. A wysiłkom tym stale przyświeca idea dobra publicznego, której P. Z. U. W. służy, będąc nie tylko największym w Polsce zakładem ubezpieczeń, ale i największą instytucją opieki społecznej.

OSZCZĘDNOŚCI

na książeczki wkładowe imienne i na okaziciela przyjmuje

POLSKI BANK KOMUNALNY

SPÓŁKA AKCYJNA

WARSZAWA, PLAC NAPOLEONA 1 (dom wł.)

Bank załatwia wszelkie czynności bankowe
Wynajmuje w skarbcu bankowym kasetki

Lloyd Bydgoski S. A.

połączenie regularne

TOWAROWO - HOŁOWNICZE

POMIĘDZY

G D Y N I A,

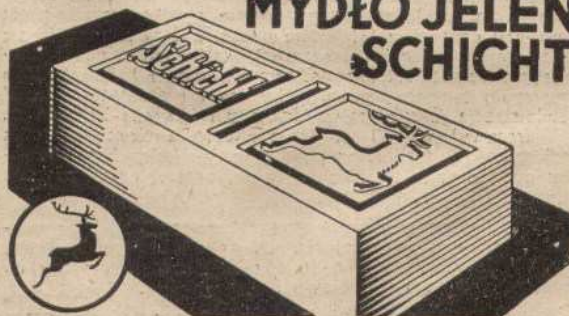
GDANSKIEM

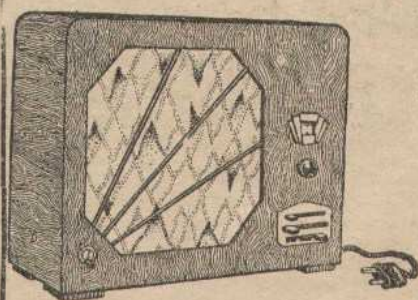
a WARSZAWA

Warszawa - Port Handlowy

→ **Telefon 10 04 19.**

Wydajne, gdyż czyste jest
**MYDŁO JELENI
SCHICHT**





◀ BINOphon ▶

2 lampowy odbiornik sieciowy z głośnikiem

Odbiór kilkunastu stacji europejskich

zł. 165.-

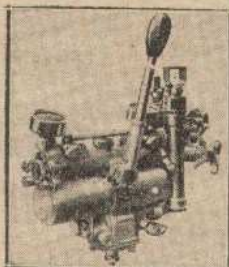
Państwowe Zakłady Tele- i Radjotechniczne
Warszawa. Grochowska 30

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

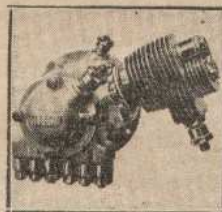


STARTERY

do motorów lotniczych



Starter 250



Kompressor-
Rozdzielacz

Startery benzynowe

Typy 140 i 200 samowierowe
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

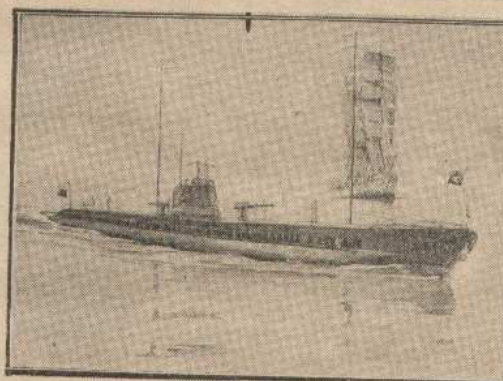
Typy 55 i 65

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

CHANTIERS & ATELIERS

AUGUSTIN-NORMAND

LE HAVRE (FRANCJA)



Wiek" pierwsza z serii 3 łodzi podwodnych, zbudowanych dla marynarki polskiej według planów stożni i zakładów „AUGUSTIN NORMAND”

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH

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

Motory Diesel'a wszelkich mocy stałe i morskie

ZALOŻONE w r. 1728.

SIEDZIBA: 81, BOULEVARD FRANCOIS I-er
LE HAVRE — FRANCJA.

ŻEGLUGA
ŚRÓDLĄDOWA

„NEPTUN”

Spółka z ogranicz. odpowiedzialnością

WARSZAWA
PORT HANDLOWY
ZAMOJSKIEGO 2
telef. 10-10-21
P. K. O. 7375

PRZYJMUJE WSZELKIEGO RODZAJU

TRANSPORTY WODNE

POMIĘDZY

GDYNIA, GDAŃSKIEM a WARSZAWĄ

**TOWARZYSTWO KREDYTOWE ZIEMSKIE
W WARSZAWIE**

ZALOŻONE W R. 1825

KREDYTOWA 1

ŻEGLUGA POLSKA S. A.

POLSKO-BRYTYJSKIE TOW. OKRĘTOWE S. A. W GDYNI
utrzymują regularną komunikację okrętową z Gdynią/Gdańską do portów Tallinn, Helsingfors, Hamburg, Rotterdam, Antwerpja, Londyn i Hull. W sezonie letnim utrzymywana jest pasażerska komunikacja przybrzeżna.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Gestetner

POLSKIE TOWARZYSTWO GESTETNER

SPOŁKA Z O.O. CENTRALA WARSZAWA, KRÓLEWSKA 41

WARSZAWA • KATOWICE • POZNAŃ • KRAKÓW • LWÓW

WSZELKIE OPERACJE BANKOWE

ZAŁATWIA
NAJWIĘKSZA INSTYTUCJA BANKOWA
W POLSCE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



BANK GOSPODARSTWA KRAJOWEGO

CENRTALA: WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKA 1
19 ODDZIAŁÓW W POLSCE

Kapitały własne	Zł. 221.047,400
Wkłady i lokaty	Zł. 767.697.687
Suma udzielon. kredytów	Zł. 1.860.570.654
Suma bilansowa	Zł. 2.130.100.734
Obrót roczny	Zł. 15.301.712.000

Specjalne ułatwienia dla handlu zagranicznego
Korespondenci we wszystkich większych centrach
finansowych świata

Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego

„UNION” S. A.
GDYNIA

WYROB TŁUSZCZÓW I OLEJÓW
ROŚLINNYCH

z surowca egzotycznego, zamorskiego
i krajowego, jako to:

**palmowego, kokсового, sezamo-
wego, rzepakowego, lnianego, ara-
chidowego oraz pokostu**

E K S P O R T
MAKUCHOW

Adres dla listów: Gdynia, skrzynka poczt. 125
„ „ przesyłek wagonowych: Gdynia-Port
centralny bocznicą własną
„ „ depesz: Olejarnia Gdynia
Telefon: Centrala 2941

SCHNEIDER & C^{ie}
ZARZĄD: 42, Rue d'Anjou
P A R I S

Artylerja Morska. Wieże. Płyty pancerne.
Rury torpedowe. Urządzenia portowe i wy-
posażenie. Rezerwoary dla plynów. 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 itd.
STOCZNIA: Chalon s/Saône.

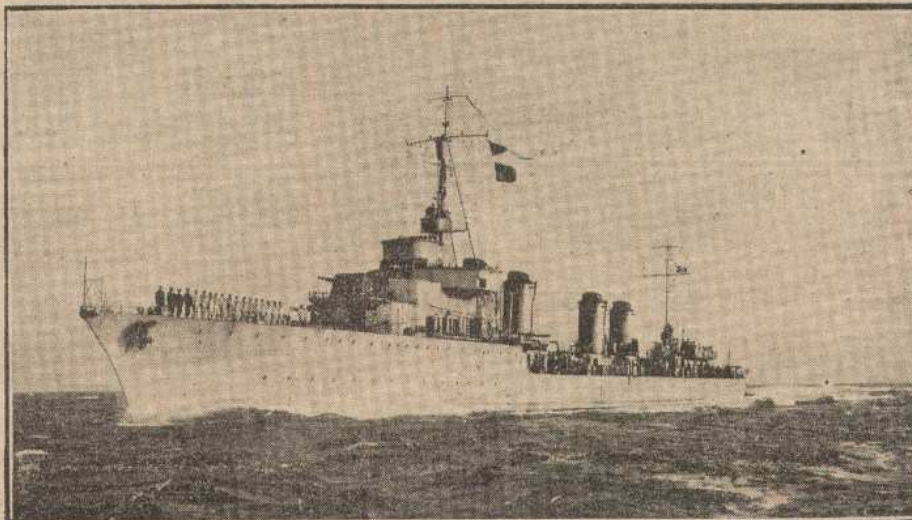
Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie
w „Morzu”

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

1829m
41.9

16461
1829

7316

46.6354

46,635mtr.

**SPÓŁKA AKCYJNA
DO EKSPLOATACJI**

PANSTWOWEGO MONOPOLU ZAPALCZANEGO

W POLSCE

WARSZAWA, KRÓLEWSKA 3

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



POLECA ZAPALKI
SPECJALNE PŁASKIE, LILIPUTY
FAJKOWE ORAZ CZERWONE
I BIAŁE IMPREGNOWANE

**PRZYJMUJE RÓWNIEŻ ZAMÓWIENIA NA REKLAMĘ
NA PUDEŁKACH DO ZAPALEK**

CENY OGŁOSZEN

W TEKŚCIE: 1300 złotych; $\frac{1}{2}$ strony 700 złotych; $\frac{1}{8}$ strony 500 zł. i $\frac{1}{4}$ strony 400 złotych
ZA TEKSTEM: 1200 „ $\frac{1}{2}$ „ 650 „ $\frac{1}{8}$ „ 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: **Janusz Lewandowski**

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