

MORWE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Znaleziono na: www.magemar.com.pl  MAGEMAR

Wydawca: WOLSKA
"KESINA"
ul. Jagiellońska 10
80-201 Gdańsk
tel. 058 2412216

ZESZYT 10

NA JESIENNY PÓŁOW

PAŹDZIERNIK 1934 r.

WIZYTA POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ W LENINGRADZIE



W drodze do Leningradu



Powitanie kontradmirała
Unruqa



Na Newie — wjazd do portu

I SOWIECKIEJ W GDYNI



Pancernik „Marat” w Gdyni



Rufa „Marat”



Admirał Galla przez
frontem konstanty
honorow...

Kontrtorpedowce „Kalinin” i „Wołodarskij”



MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 10

Warszawa, październik 1934 r.

Rok XI

TRESC NUMERU: 1. Umowy polsko-gdańskie; 2. Powódź 1934 — ppłk. dypl. Tadeusz Tomaszewski; 3. Zpobyty w Brazylii; 4. Hasła gospodarcze wychodźstwa — Kazimierz Zieleniewski; 5. Polacy z zagranicy w Gdyni; 6. Zwycięski lot — Marja Wardasówna; 7. Polska i Polacy w świecie — K. Warchałowski; 8. Pionierstwo kolonialne — Michał Pankiewicz; 9. W podróż naokoło świata — Jan Bartoszczyk; 10. Kurs na miecz Orjona — Zbigniew Czech; 11. Wolność mórz — Roman Piotrowicz; 12. Jesienna fala Bałtyku — Mieczysław Smolarski; SPRAWY KOLONJALNE: 13. Z życia Polaków w Stanach Zjednoczonych A. P. — St. Belżewski; 14. Przegląd Kolonialny — Fr. Łyp.; 15. Z życia marynarki wojennej — St. Lasocki; 16. Spływ 1934 „Cała Polska do morza” — H. Sikorski; 17. Obóz żeglarski LMK nad jez. Narocz — Mieczysław Kacprzyk; 18. Drugie polskie regaty pełnomorskie Gdynia—Visby—R. N.; 19. Jak to było na obozie nadmorskim — To - Mara; 20. Kronika.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



UMOWY POLSKO - GDAŃSKIE

Dnia 1 września weszło w życie szereg umów, zawartych ostatnio pomiędzy Polską i Gdańskiem. Stanowią one bardzo cenne uzupełnienie postanowień z roku 1933, zmierzających do normalizacji stosunków polsko - gdańskich, do wypełniania przez Gdańsk obowiązków drugiego portu polskiego. Rok 1933 przyniósł bezwątpienia pewne odprężenie w stosunkach polsko - gdańskich. W atmosferze tego odprężenia oraz konieczności życiowych, podyktowanych Gdańskowi, zapewne, i brakiem dostatecznych subwencji ze strony Niemiec, opracowane zostały i podpisane nowe umowy polsko - gdańskie.

Regulują one: sprawy celne, udział Gdańska w kontyngentach przywozowych, obrót środków żywności, sprawy weterynaryjne i sanitarne, oraz przepisy o ochronie roślin.

Mimo, że Gdańsk jest częścią składową polskiego obszaru celnego, dotychczasowy stan rzeczy uniemożliwiał Polsce należytą kontrolę nad służbą celną w Gdańsku. Zarządzenia Ministerstwa Skarbu nie były respektowane. Gdańska dyrekcja celna, złożona z urzędników Wolnego Miasta, wykonywała rozporządzenia Senatu, a nie polecenia Ministerstwa Skarbu. W rezultacie Polska narażona była na miljonowe straty, a stosunki gospodarcze polsko - gdańskie zaczęły zamierać. Gdańsk sprowadzał żywność nie z Polski, lecz z Prus Wschodnich, wyodrębnił się gospodarczo z polskiego obszaru celnego. Pomiedzy Polską i Gdańskiem wyrastał mur obustronnych zakazów, bo i Polska musiała bronić się przed masowym przemylem towarów zagranicznych, głównie niemieckich, sprowadzanych do Gdańska bez cła, w dowolnej ilości, pod postacią kontyngentów przywozowych, lub pochodzących z t. zw. obrotu uszlachetniającego. Jak wyglądał ów obrót uszlachetniający, dobrze wiemy. Wysyłano n. p. z Gdańska do Niemiec sztaby złota, srebra, platyny, łom żelazny, buraki cukrowe, a sprowadzano spowrotem bez cła: biżuterię, maszyny, narzędzia, cukier, które wędrowały później i na teren Polski. Zawarta ostat-

nia umowa włącza Gdańsk do systemu polskich kontyngentów. Odłąd Centralna Komisja przywozu przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu ustala procentowy udział Gdańska w polskich kontyngentach. W następstwie skasowane zostaną zakazy w handlu pomiędzy Gdańskiem a Polską.

Polskie prawo celne staje się bezwzględnie obowiązującym na terenie Gdańska. Zarządzenia Ministerstwa Skarbu muszą być wykonywane. Senatowi przysługuje prawo rekursu do Komisarza Ligi Narodów, ale spór nie wstrzymuje wykonania nakazu. Nadto Polska uzyskuje wpływ na nominacje i odwołanie ważniejszych urzędników gdańskiej dyrekcji celnej, a polscy inspektorzy celni mają gwarancję swobodnego wykonywania swych obowiązków.

Gdańsk, utrzymując na czas przejściowy system zakupu i sprzedaży środków żywności, by zachować wyższy poziom cen na rynku gdańskim, z którego korzystać będą i producenci polscy, zobowiązał się zakupywać w Polsce ziemiopłody, produkty zwierzęce w określonej minimalnej ilości. Umowy weterynaryjne, sanitarne, o ochronie roślin ustalają przepisy o obrocie artykułami żywności, zwierzętami, produktami zwierzęcymi. Gdańsk w sprawach sanitarnych, weterynaryjnych, ochrony roślin przyjmuje, z małymi wyjątkami, ustawodawstwo polskie.

Powyższe umowy kładą kres dotychczasowej „wojnie gospodarczej”, jaką mały Gdańsk, w oparciu o pomoc z Rzeszy, narzucił Polsce. Walka ta nie we wszystkim przynosiła Polsce straty — pozwalała bowiem chronić młode życie gospodarcze Gdyni przed konkurencją firm gdańskich. Na innej jednak drodze należy szukać warunków trwałego rozwoju życia gospodarczego pierwszego polskiego portu i miasta portowego. Gdańsk ma i musi być częścią składową polskiego obszaru celnego, polskiego systemu gospodarczego. Dlatego też ostatnie umowy należy oceniać jako dalszy dodatni etap na drodze normalizacji stosunków polsko-gdańskich.

POWÓDŹ 1934

pplk. dypl. TADEUSZ TOMASZEWSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Rozdzwoniły się telefony. Zabrzmiwały rozpaczliwe, beznadziejne meldunki ludzi zagrożonych powodzią, meldunki ludzi nieprzygotowanych, zaskoczonych. „Wala się domy! Setki ludzi odciętych na dachach! Brak łodzi! Prosimy o pomoc wojskową!”

Zdaniem tem kończył się bodaj każdy meldunek sytuacyjny o powodzi.

Zaczęło się to w Nowym Sączu, który w pierwszej fazie powodzi stał się ośrodkiem katastrofy, a zaczęło się to dosłownie huraganem!

Oto w nocy z 15 na 16 lipca, na skutek gwałtownych opadów w okolicy Nowego Targu, Krynicy, Limanowej i Gorlic, wezbrały nagle wszystkie rzeki i potoki górskie. Dunajec, Biała, Ropa, Wisłoka, Łososina, Kamienica Nawojowska, Poprad, zamieniły się w olbrzymie zbiorowiska wody, pędzącej z hukiem ku dolinom i niszczącej dosłownie wszystko. Kamienica Nawojowska, mało znany potok górski, prawobrzeżny dopływ Dunajca, wezbrała w przeciągu kilku godzin do 5.15 m. wysokości, t. j. o 70 cm. ponad najwyższy notowany dotąd stan. Dunajec osiągnął w dniu 17 lipca o godz. 4-tej nienotowaną dotychczas wysokość wody 4.90 m., t. j. o 40 cm. wyżej ponad absolutne maksimum. Na skutek takiego wezbrania wód Nowy Sącz, w którego okolicy zbiegają się aż trzy rzeki (Dunajec—Poprad—Kamienica Nawojowska), został zupełnie odcięty, a komunikacja całkowicie przerwana. Wysłane z Krakowa koleją, a z Tarnowa samochodami wojskowe kolumny pontonowe musiały zawrócić, względnie ugrzęzły w terenie spowodu zerwanych mostów i zmytych dróg. Najgroźniejsza sytuacja zapanowała w Nowym Sączu z 16 na 17 lipca, kiedy to wody zalały elektrownię, a ciemności ogarnęły zrozpaczone miasto. Jednakże dzięki energii i rozumnemu kierownictwu władz miejscowych, a specjalnie dzięki 1 pułkowi strzelców podhalańskich, sytuacja pomimo pełnej improwizacji została na tyle opanowana przez wojsko, że na terenie Nowego Sącza nie zginęła ani jedna osoba cywilna. Zginął natomiast, niosąc pomoc zagrożonym, ś. p. Klimczak Wojciech, kapral 1 p. s. p.

Akcja ratunkowa 1 p. s. p. w Nowym Sączu pod kierownictwem pplk. dypl. Porwita zasługuje na specjalne podkreślenie. Pozostawiony spowodu momentalnego odcięcia własnym siłom, nawet bez plutonu pionierów i bez sprzętu, który był na ćwiczeniach na Wiśle pod Krakowem, 1 p.

s. p. dał sobie całkowicie radę. Ratowano ludzi w pierwszej chwili dosłownie zębami i rękami, mając jako sprzęt jedynie liny gimnastyczne. Tworzono oddziały wyborowych pływaków, używano wiązania liną za pas i wszelkich możliwych sposobów. Już w dniu 17 lipca przed południem warsztaty kolejowe zbudowały 8 łodzi rzecznych, a 1 p. s. p. 10 tratw, które jednak nie okazały się praktycznymi spowodu zbyt silnego prądu. Zorganizowano komisariat żywnościowy dla kilku tysięcy ludzi, uruchomiono obsługę lotniska, budowano połączenia telefoniczne, wysyłano żywność odciętym miejscowościom itp., itd., słowem wykazano w tych niezwykle trudnych chwilach hart, iściejatywę, energję i niezamącony niczem spokój.

Tymczasem olbrzymie masy wód, zalawszy górne dorzecza i biegi Dunajca i Wisłoki, popłynęły dalej ku dolinom niosąc zniszczenie. W dn. 17 lipca nad ranem, tak zwane „wsteczne” wały potoku Więckówki (malutkiego lewobrzeżnego dopływu Dunajca koło Wielkiej Wsi), zostały zerwane przez wody Dunajca, wtargnęły na lewy brzeg i płynąc doliną poza wałami Dunajca, zniósły nasyp drogowy pod Łukanowicami, następnie uderzyły z całym impetem na nasyp toru kolejowego pod Bogumiłowicami, który uległ zupełnemu zniszczeniu na przestrzeni 150 m. W ten sposób Dunajec przerwał połączenie kolejowe Lwów—Kraków. By je przywrócić, musieli saperzy wspólnie z kolejowem pogotowiem mostowem wybudować dwa mosty, z których jeden długości 120 m. I oto w miejscu, w którem nigdy mostu nie było, tylko normalny nasyp kolejowy z przepustem na wody opadowe, powstał olbrzymi most, wspólne dzieło wojska i kolejarzy.

Połączone wody Dunajca i Białej, porozrywawszy wały ochronne, przedarły się w rejon Mościc, zagrażając nie tyle samej fabryce, ile olbrzymim zapasom zmagazynowanych produktów łatwo rozpuszczalnych w wodzie. Na szczęście wody nie osiągnęły tych składów.

Dnia 18 lipca w godzinach wieczornych następuje kulminacja przebiegu fali powodziowej na Skawie, Rabie i Dunajcu. Należy tu zanotować, że dnia 18 lipca woda na Rabie w miejscowości Proszówki osiągnęła wysokość 9.52 m., t. j. o 8.37 ponad stan normalny, a o 1.60 m. wyżej, aniżeli najwyższy zanotowany stan wody. Ta olbrzymia fala porozrywała

wały, zalewając duże przestrzenie pól i lasów puszczy Niepołomickiej. W tem też miejscu, w czasie akcji ratunkowej przy przeprawie na Rabie na północ od Bochni w Proszówkach, utonął ś. p. Kokoszka Władysław, saper z 5 B. Saper.

Największy obraz zniszczenia dokonał się dopiero w dolinie Wisły, szczególnie na jej prawym brzegu. Przestrzeń ta została zaatakowana wspólnymi siłami Wisły i Dunajca, przy czynnym współudziale Wisłoki. W dniu 19 lipca pod m. Karsy nad Wisłą, pękł wał wiślany na przestrzeni około 300 m. Widok przelewających się lawin wodnych z koryta wiślanego na niziny był wprost oszałamiający. Dziesiątki zagród chłopskich niezem domki z kart, zostały dosłownie zniszczone bez śladu istnienia. Olbrzymie pola urodzajnych pól nanieśione w jednym miejscu mulem rzeczny, w innym szutrem, a jeszcze w innym wody zmyły urodzajną glebę, odsłaniając jałowiznę. Na przestrzeni 60 km. dług., 10—20 km. szerokości utworzyło się olbrzymie jezioro. Jak okiem sięgnąć na prawym brzegu Wisły wody i wody, a wśród nich sterczące domy, drzewa, stodoły, kopce siana, poprzecyłane, podmokłe, poprzewalane, przemulone, zniszczone. Wśród tej zagłady, jedyna ostatnia materialna ostoja, wał wiślany, a na nim zgodnie obok siebie ludzie, konie, świnię, króliki, bydło, gęsi, kury, psy, koty, jak okiem sięgnąć wzdłuż Wisły na wały, sterczącym zaledwie kilkadziesiąt centymetrów ponad wodę. Słowem obraz biblijnego potopu, nigdy niezapomniany, a sytuacja i rozpacz nieszczęsnych powodzian nie do opisania.

W przebiegu powodzi Kraków ocalał dzięki szczęśliwemu rozkładowi opadów, które nie objęły całkowicie dorzecza Soły, głównej dostawczyni wód powodziowych, tak, że dnia 19 lipca wieczorem kulminacyjna fala mija Kraków przy stanie tylko 5.99 m., podczas gdy ostatnia powódź w Krakowie w 1925 r. była przy stanie wody o 74 cm. wyższym.

Bilans wyrządzonych szkód powodziowych wykazuje, że rzeki na przestrzeni województwa krakowskiego wystąpiły z brzegów na łącznej długości 500 km.

Zalany obszar nad Wisłą między Rabą, Dunajcem i Wisłoką wynosił 180.000 hektarów.

Domów, zniszczonych w stopniu ponad 50 proc. — 1720 nieruchomości.

Domów zniszczonych w stopniu

poniżej 50 proc. około 40.000 budynków.

Liczba ludności, pozbawionej żywności w dniu 1 września wynosiła 111.285 osób.

Zniszczonych gospodarstw około 73.000.

Zerwanych dróg 51 km.

Uszkodzonych dróg 116 km.

Mostów drogowych zerwanych 84, o łącznej długości 4.530 m.

Mostów drogowych uszkodzonych 47, o łącznej długości 2.163 m.

Uszkodzonych wałów rzecznych przeszło 2.000 m.

Zerwanych koryt rzek i potoków górskich około 150 km.

Oto obraz zniszczenia tylko z terenu województwa krakowskiego, a powyższe dane nie są jeszcze kompletne. Brak danych odnośnie strat w bydło, w koniach, w nierogaciźnie itd., które to straty idą w tysiące. W jednym tylko miejscu, pod wsią Wietrzychowice, wyrzucił Dunajec kilkadziesiąt sztuk bydła, koni, owiec, świń, przyniesionych hen aż z gór.

To też ostatnia powódź powinna nasunąć szereg poważnych i daleko idących wniosków. Argument, że takich wód nie notowano od 1813 r., nie może w niczem osłabić siły tych wniosków, bo przecież nikt nie może twierdzić, że powódź taka nie tak prędko się powtórzy.

Przedewszystkiem więc należy pomyśleć o najbliższej przyszłości i zabezpieczyć życie ludzi i zwierząt. Już na samym wstępie artykułu podałem, że każdy prawie meldunek kończył się błaganiami o łodzie, o pontony, o pomoc wojska. Jest wprost nie do wiary, że Nowy Sącz musiał dopiero w chwili grozy budować łodzie. Wyśłany z pomocą w dół Wisły, przepłynąłem dziesiątki kilometrów zalanych terenów, nie widząc dosłownie łodzi. Gdzieś jakaś olbrzymia tratwagalar, nie nadająca się do celów ratunkowych doraźnych, to jakaś stara, odwieczna, wywrotna i dziurawa łódź, a pozatem naprędce sklecone wywrotne tratwki, jakieś żłoby-skułingi, balje, drzewa itp. Co znaczy w takich chwilach mniej więcej odpowiedni sprzęt pod ręką, dowodem jedna jedyna wioska, zdaje się Strojów, w której było coś w kształcie łodzi-tratwy. Dzięki tej krypcie wioska ta zdołała wyratować wszystkie zwierzęta domowe, umieszczając je na wałach wiślanych.

To też pierwszym wnioskiem na najbliższą przyszłość powinna być organizacja akcji ratunkowej. Każda wioska, każda wieś i miasto, powinny

mieć przedewszystkiem sprzęt ratunkowy, t. j. łodzie, pontony i trochę ludzi obznajomionych z obsługą sprzętu. Nie można bowiem w godzinach nieszczęścia rozpoczynać budowy łodzi, względnie czekać na pomoc wojskową z dalekich garnizonów. Wsie i miasta muszą się przedewszystkiem same ratować i bronić. Jeżeli wydaje się tysiące na sprzęt przeciwpożarowy, to wystarczy dziesiątki złotych na sprzęt przeciwpowodziowy. — W sprawie tej dotychczas nic nie zrobiono. Wymaga ona przemyslenia i opracowania, w czym L. M. K. i jej Oddziały mogą mieć piękne pole do działania.

Drugim wnioskiem to sprawa zapobieżenia na przyszłość, w granicach możliwości, powtórzenia się podobnych katastrof. Sprawa to trudna, wymaga naukowego zbadania i opracowania planu na dziesiątki lat naprzód.

Mam tu na myśli kwestję lasów i regulację rzek, tych dwu najkapi-talniejszych środków, zapobiegających powodziom.

W sprawie lasów istnieją trzy zagadnienia:

1) Bezwzględna ochrona lasów w górach i na podgórzu, tak by nikt nie mógł wyciąć lasu bez zezwolenia władz, a uzyskawszy takie pozwolenie, by zmuszony był do natychmiastowego zalesienia wyciętej polaci.

2) Wytępienie złodziejstwa leśnego, które ponoć niszczy w górach duże ilości drzewa.

3) W końcu trzecie, dalsze, t. j. sprawa zalesienia olbrzymich polaci gór, pozbawionych lasów dotychczasową rabunkową gospodarką.

Piszę ten artykuł na urlopie w Krynicy, a więc w miejscu, które tak niedawno było ośrodkiem olbrzymich opadów atmosferycznych. Patrząc z Krynicy wokoło na góry ma się wrażenie, że lasy są, że istnieją. Nieśwety, to tylko złudzenie. Istnieją tylko straszliwe szczątki lasów, pasemka,

rodzaj jakby maski leśnej, rozmyślnie pozostawionej, by przesłonić nagą prawdę. Ktośkolwiek wyjdzie np. na górę, na której jest skocznia narciarska, to ujrzy dziesiątki hektarów straszliwych kikutów - pniaków, uciętych rabunkowo, wysoko do półtora metra nad ziemią, a wśród nich gdzieś niegdzie świerczek-samosiejka, obgryziony przez pasące się krowy. Jedyne naprawdę lasem w Krynicy to park zdrojowy, i to sam szczyt góry parkowej ktoś kiedyś ogłocił z drzew, a nikomu nawet nie śniło się zalesić ją spowrotem.

Przykład Krynicy jest o tyle charakterystyczny, że stało się to na oczach tysięcy letników, komisji zdrojowej i przedstawicieli władz, tak chętnie Krynice odwiedzających. Co się musi dziać poza zasięgiem widoczności?

Dopóki więc sprawa ochrony lasów w górach i związana z tem kwestja zalesienia wylesionych gór, nie zostanie rozstrzygnięta, powódź będzie szaleć coraz częściej i coraz groźniej.

Nie poradzi temu nawet najidealniejsza regulacja rzek, która tylko wówczas ma sens, jeżeli w górach i na podgórzu jest obfitość lasów.

„Jeżeli lasów brak, pisze w tej sprawie w I. K. C. prof. U. J. dr. Nowak, to woda przy obfitych i gwałtowniejszych opadach spływając po nagich, nieosłoniętych lasem i zarostami pochyłościach, zabiera ze sobą ziemię i kamienie i niesie ten kamienisty namul w dół, do rzek... których dno wskutek tego stale się podnosi. Znikają głębiny, rzeki stają się coraz to płytsze, tak, że nawet przy niezbyt wielkim spływie wód występują z brzegów... W tym wypadku jedynym środkiem zaradczym jest perjo-dyczne podnoszenie istniejących obwałowań i wznoszenie ich tam, gdzie ich dotychczas nie było — istna syzyfowa praca. To też przystępując do rozpatrzenia problemu przedsięwzięcia prac, mogących zapobiec na przyszłość powodziom... należałoby przedewszystkiem wziąć pod uwagę skuteczną konserwację istniejących zalesień... Polepszyć obecny stan rzeczy może jedynie restytucja i to jak najszybsza tych zalesień, które znikły. Regulacja rzek i potoków, równie ważna jako środek zapobiegający powodziom, stoi jednak na drugim planie, o tyle, że bez istnienia rozległych zalesień nie przynosi dodatnich rezultatów“.

Mamy więc do wyboru: albo planowa praca na długą metę, albo utrata w powodziach rok rocznych milionowych wartości.



Z POBYTU W BRAZYLII

WYWIAD Z PRZEDSTAWICIELEM LMK W PARANIE P. GEN. ST. STRZEMIŃSKIM



Gen. St. Strzemiński i M. Sekuła w rezerwacie indyjskim, w którego okolicy znajdują się znaczne skupienia Polaków

W miesiącu kwietniu 1933 wyjechał z ramienia Ligi Morskiej i Kolonjalnej do Brazylii em. gen. St. Strzemiński. — W czasie swojego pobytu na terenie brazylijskim gen. Strzemiński zyskał szacunek i zaufanie miejscowych władz oraz szczere uznanie i sympatię kolonii polskiej, która obdarzyła go godnością delegata Polonii brazylijskiej na II-gi Światowy Zjazd Polaków z Zagranicy. Korzystając z pobytu p. generała na Zjeździe, Redakcja „Morza” zwróciła się do niego z szeregiem pytań, na które otrzymaliśmy załączoną poniżej odpowiedź:

— Jaki był cel pobytu Pana Generała w Brazylii?

— Oddawna byłem członkiem Ligi Morskiej i Kolonjalnej, a od roku 1930 byłem w Zarządzie Głównym Ligi. Zawsze żywo interesowały mnie sprawy naszego wychodźstwa zamorskiego. Doniosła praca podjęta przez Prezesa Z. Gł. gen. Orlicz-Dreszera, który z nadzwyczajną energią i cechującym Go zapałem budzi wśród polskiego społeczeństwa zrozumienie i zainteresowanie się naszą ekspansją zamorską, ludzką i gospodarczą, zachęciła mnie jeszcze bardziej do czynnej współpracy.

Liga Morska i Kolonjalna nie ogranicza swej działalności tylko do propagandy. Dąży ona do tego, aby przeprowadzać badania i czynnie zapoczątkowywać akcje, które w przyszłości mają rozwinąć, przeznaczone do tego celu specjalne instytucje. Liga zwróciła szczególną uwagę na rzecz nadzwyczajnej wagi, na

to, co mamy najdroższego—to jest na materiał ludzki, rozproszony i rozprasany po całym świecie, bez dostatecznej celowości, opieki i korzyści dla państwa. W tym celu zostałem wysłany do Brazylii. Nie można było na początek zrobić lepszego wyboru co do terenu, gdyż przeszło półtorawiekowa praktyka dowiodła, że pod względem klimatycznym, urodzajności gleby, przychylnego stosunku władz i szlachetnego społeczeństwa brazylijskiego, ułatwiającego pod każdym względem współżycie z nimi naszego emigranta, Brazylija daje naszemu wychodźstwu możliwość pracy z pożytkiem dla niego, jego przybranej ojczyzny, do której gorąco jest przywiązany, nie zapominając jednocześnie o swej Macie-

rzy. Te ostatnie, czysto moralne walory, mają tę doniosłą stronę praktyczną, że pozwolą w przyszłości jeszcze bardziej wzmocnić istniejące więzy przyjaźni między Polską i Brazylią i nawiązać ściśle stosunki handlowe ku wspólnemu dobru obu narodów i obu państw.

— Jakie tereny zbadał Pan osobiście?

— Po przyjeździe do Brazylii w połowie maja 1933 r. około miesiąca spędziłem w Rio de Janeiro i uzyskałem audiencje u ministrów rządu federalnego: rolnictwa, spraw zagranicznych i ministra wojny.

Z ministrem rolnictwa, który żywo interesował się sprawami polskiego osadnictwa widziałem się kilkakrotnie i byłem przez niego zaproszony do zbadania nowej kolonii San Bento, położonej o 20 km od stolicy Brazylii. Kolonia ta jest pod specjalną opieką pana ministra i chętnie widziałby on dopływ do niej emigrantów z Polski.

Po przyjeździe do Parany zbadałem osobiście następujące tereny: rejon pod Kurytybą, stolicą stanu otoczoną na przestrzeni kilkudziesięciu kilometrów przez osiedla polskie. Są to najstarsze osiedla polskie w Paranie. Kilkakrotnie byłem w mieście Ponta Grossa i okolicy, w rejonie Castro i Tibagy, zwiedziłem największe ośrodki polskie położone na południe od Ponta Grossy: Irathy, Marechal-Mallet, Rio Claro, Cruz Machado, San Matheus (Matheus). Zwiedziłem cały zachód Parany pomiędzy rzekami Iguassu i Piquiri, aż do rzeki Parany, to jest



Polskie osiedle St. Mateusz w Paranie nad rzeką Iguassu

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MB
MAGEMAR

aż do granicy Brazylii z Paragwajem i Missones (Argentyna).

Zwiedziłem najpiękniejszy na świecie wodospad Santa Maria na rzece Iguassu, około 30 kilometrów od ujścia tej ostatniej do rzeki Parany. Kilkakrotnie byłem w dorzeczu Iwahi, gdzie znajdują się duże zwarte bloki osiedli polskich, jak Hervalzinho, Therezyna, Apucarana, Candido de Abreu.

W dorzeczu Iwahi pomiędzy Apucarana, Tres Bicos i Candido de Abreu otrzymaliśmy rezerwat indyjski pod nazwą „Fachinal de Catanduvas”, posiadający doskonałe ziemie. Obecnie, na powyższym wspomnianym terenie, prowadzone są pomiary i przygotowania do osadnictwa polskiego. Byłem na północy Parany, zwiedziłem tereny „Parańskiej Spółki Osadniczej”, mającej, moim zdaniem, przed sobą dużą przyszłość i możliwości pomyślnego rozwoju. Zwiedziłem pas nadmorski i porty Paranaguá i Guaratuba. Naogół, podczas rocznego swego pobytu w Paranie, przejechałem autem i konno około 6 tysięcy kilometrów.

Z innych stanów Brazylii byłem w San Paulo, Santa Catharina, na granicy Rio Grande do Sul i Santa Cathariny, w Rio de Janeiro, oraz przejazdem zwiedziłem porty: Bahia i Pernambuco.

— Jak Pan ocenia wychodźstwo polskie w Brazylii?

— Każdy, kto był w Brazylii, a szczególnie zetknął się z naszym wychodźstwem w Paranie, ma pełne uznanie i podziw dla naszego wychodźstwa, jego syzyfowej pracy przy trzebieeniu puszcz dziewiczych, jego wytrwałości i żywotności. Kolonista polski stał się lojalnym i gorąco kochającym swą przybraną ojczyznę obywatelem Brazylii. Jednocześnie potrafił zachować głęboki sentyment dla swej Macierzy. za-



Grupa Indian z plemienia Guarani

chowal język i tradycje polskie. Lud polski w Brazylii podświadomie wprost wyrobił sobie pewien system w swej pracy pionierskiej, którego się trzyma uparcie.

Kolonję polską trudno sobie wprost wyobrazić bez kościoła i szkoły polskiej, a tem samem i bez polskiego księdza, bez polskich zakonników i bez polskiego nauczyciela. O tę trochę lud polski dopomina się, do tego dąży. Tam, gdzie jest trudno o polskiego księdza, obcy musi się nauczyć mowy polskich kolonistów. Trzymając się gromady, lud polski powoli zagłębia się w odwieczne puszcze brazylijskie, a w ślad za nim idzie życie zbiorowe, powstają instytucje społeczne. Piękne i bujne puszcze brazylijskie polski pionier zdobywa dla kultury zbóż i okopowych, — zdobywa dla cywilizacji.

Na kolonii polskiej każdego przybysza z Polski witają niezwykle serdecznie. Kolonista polski interesuje się wszystkim, co dzieje się w

Polsce. Przyjazd marszałka Raczkiewicza oraz bohaterski czyn majora Skarżyńskiego wzbudził szczerą i żywiołową entuzjazm w społeczeństwie polskim. Czyn majora Skarżyńskiego wzbudził też podziw i uznanie wśród społeczeństwa brazylijskiego i obcokrajowców, przyczynił się do spopularyzowania dobrego imienia polskiego w Brazylii.

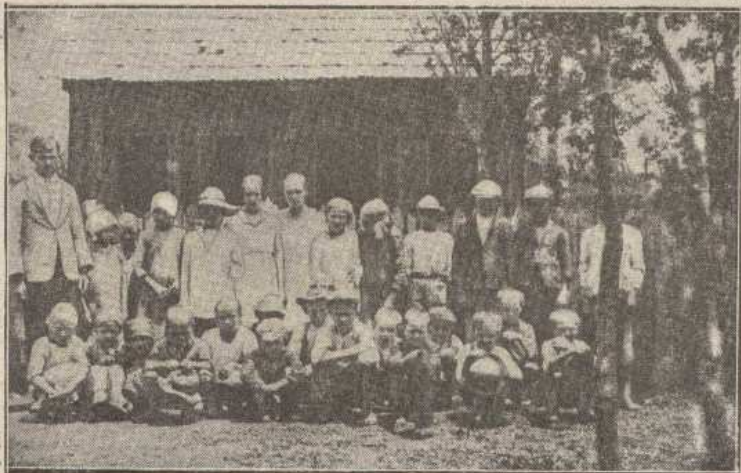
— Jakie możliwości ekspansji ludzkiej i gospodarczej widzi Pan na terenie Brazylii, i który ze stanów jest najbardziej odpowiedni dla naszej ekspansji?

— Coraz bardziej wzmagająca się ekspansja ludzka i gospodarcza ze strony innych narodów: Niemców, Włochów i Japończyków, szczególnie w czterech stanach południowych: San Paulo, Parana, S.-Catharina, Rio Grande do Sul, mówi sama za siebie i wskazuje na to, że istnieją wszelkie możliwości i dogodne warunki dla europejskiej ekspansji ludzkiej i gospodarczej. Że w Paranie są doskonałe warunki dla naszych rolników, najlepszym dowodem jest rozwój naszego samorządnego osadnictwa w tym stanie. Obecnie w Paranie, na 700 tysięcy ludności, jest około 110 tysięcy Polaków. W sąsiednim stanie S.-Catharina jest około 20 tysięcy, w Rio Grande do Sul około 70 tysięcy, a więc razem we wszystkich trzech stanach jest około 200 tysięcy Polaków.

Osadnictwo polskie bezwzględnie najlepiej rozwija się i posiada najlepsze widoki swego rozwoju w przyszłości w stanie Parana.

— Jaki był stosunek władz i społeczeństwa brazylijskiego do Pana, jako przedstawiciela L. M. K. i do spraw kolonizacji polskiej?

— Ze strony władz brazylijskich



Szkoła polska w okolicy Rio Claro

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



t.j. rządu federalnego i miejscowych władz stanu Parana stosunek do spraw kolonizacji polskiej i do mnie osobiście był jak najlepszy. Społeczeństwo brazylijskie do Polaków i kolonizacji polskiej ustosunkowane jest bardzo przychylnie. Brazylija posiada znikomą ilość szowinistów i bardzo dużo prawdziwych patriotów, którzy należycie oceniają wspólne korzyści, wynikające z bliskiego kontaktu z ludami Europy oraz ekspansji ludzkiej na olbrzymie tereny Brazylii. Szczególnie emigracja polskiego rolnika na tereny Brazylii, którego walory, jako pioniera, są niezaprzeczalne i dobrze w Brazylii znane, musi znaleźć zupełne poparcie władz i społeczeństwa brazylijskiego. Jeżeli, jak syk jadłowatego weża odezwała się oszczerca i tendencyjna kampania antypolska, reprezentowana przez bardzo nieliczny odłam i to prawie wyłącznie złożony z obcokrajowców, a nie Brazylijan, wspomaganych, niestety, i przez paru Polaków, prowadzona z wielkim uporem wyłącznie w celach dobrze nam znanych korzyści osobistych, działając na szkodę Polski i Brazylii, to nie znalazła ona oddźwięku i poparcia całego prawdziwie patriotycznego i uczci-

wie myślącego społeczeństwa brazylijskiego. Aby wykorzystać te dogodnie dla nas możliwości ekspansji ludzkiej i gospodarczej potrzebne jest tylko jedno: odpowiednie ustosunkowanie się i zainteresowanie się sprawami Brazylii przez nas samych, oraz stworzenie sobie nietylko dla nas, ale i dla Brazylii zupełnie wyraźnego i skryształowanego planu naszych aspiracji i działalności na wymienionym terenie.

— Jakim jest młode pokolenie polskie w Paranie?

— Młodzieży polskiej w Paranie stosunkowo jest bardzo dużo, zaznaczyć trzeba, że jest ona dorodna, zdrowa i moralna. Tak jak i większość emigracji polskiej w Brazylii trudni się ona rolnictwem. Ponieważ ojcowie niechętnie dzielą swoje gospodarstwa, a dzieciom przykro byłoby przy tak taniej ziemi osiedlać się na małych gospodarstwach, więc kupują od rządu, lub prywatnych właścicieli przeważnie 25-cio hektarowe gospodarstwa, a kupując, brat osiedla się koło brata, znajomy koło znajomego, i w ten sposób powstają samodzielne nowe osiedla z tak zwanej wtórnej emigracji. Takich nowych osiedli jest dość dużo, a byłoby ich jeszcze więcej,

gdyby koloniści nie wykupywali dla młodego pokolenie terenów, położonych obok starych kolonii polskich i w ten sposób nie zwiększali już istniejących starych osiedli. Młodzież kolonialna w skupieniach polskich szanuje zwyczaje i język swych ojców. Mówi językiem jednym i dosadnym, chociaż w niektórych okolicach już mocno zachwaszczonym obcymi naleciałościami. W miastach z młodzieżą polską jest nieco inaczej, chowa się ona w obcym środowisku i mimo woli ulega wpływom kultury obcej, następnie dzięki małżeństwom mieszanym odrywa się od pnia macierzystego, jednak nie jest to zjawisko powszechne.

W ostatnich czasach w miastach, miasteczkach i na kolonjach rozwija się bardzo pomyślnie Towarzystwo Wychowania Fizycznego „Junak”, które skupia w swoich szeregiach pokaźną ilość młodzieży. Dzięki sportowi, młodzież przyzwyczaja się do karności, do życia w gromadzie i zaczyna cenić wysiłek zbiorowy, to też powstają w oddziałach „Junaka” kursy wieczorowe, świetlice, biblioteki, chóry śpiewacze, zespoły amatorskie.

Życie wre i kipi, pogłębia się świadomość społeczna i narodowa.

KAZIMIERZ ZIELENIŃSKI

HASŁA GOSPODARCZE WYCHODŹTWA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Drugi Zjazd Polaków z Zagranicy, w sierpniu b. r. obradujący w Warszawie, w zupełności zadość uczynił nadziejom, jakie obudził i w kraju, i na wychodźstwie, i wśród zakordonowej ludności polskiej. Odbywając się w ramach planu organizacyjnego akcji zapoczątkowanej przez debaty i uchwały pierwszego polskiego „sejmu zagranicznego” w stolicy Polski, w r. 1929, — był ten drugi Zjazd przede wszystkim potężną manifestacją solidarności światowej wszystkich dzieci i członków Narodu Polskiego, które w Państwie wskrzeszonym zdobyły podstawy dalszego wzajemnego pogłębiania i wzmacniania więzi uczuciowych i stosunków ekonomicznych, mających stałe i niezmiennie źródło w świadomości plemiennej polskiej sily, prężności i żywotności.

Drugiemu Zjazdowi zagranicznej Polonii, w składzie delegatów ze wszystkich krajów, gdzie ist-

nieją dziś skupienia Polaków (za wyjątkiem Z. S. S. R.), towarzyszyły w okresie 2-ch miesięcy, w lipcu i w sierpniu, bardzo liczne wycieczki rodaków naszych z zagranicy, wspinała demonstracja fizycznej sprawności młodego pokolenia polskiego zagranicą w postaci Igrzysk Sportowych tej młodzieży, szereg obrad, konferencji na marginesie porządku dziennego Zjazdu — w sprawach prasowych, oświatowych i in. Odbył się na koniec również w tym czasie Zlot Młodzieży Polskiej z Zagranicy.

Ten wielki, zbiorowy, zgodny, powszechny światowy zlot naszych sióstr i braci ze wszystkich państw i kontynentów jest u wszystkich w pamięci, przejdzie do historii i stanie się potężnym inicjatorem i motorem zacieśnienia wszystkich możliwych węzłów współpracy i współżycia wychodźstwa z Macierzą.

Narady i uchwały Zjazdu dotyczyły tylu spraw, że niesposób jednym tchem cały ten dorobek bodaj wy-

liczyć. Ułożyły się debaty zjazdowe w ramach trzech niejako cykli — kulturalno-oświatowego, społecznego i gospodarczego, któremu poświęcić wypada bliższą uwagę, gdyż obrady Komisji Gospodarczej II-go Zjazdu Polaków z Zagranicy dotyczyły szeregu najżywniejszych spraw.

Komisji gospodarczej przewodniczył delegat z Kanady, p. Dubieński. Referat informacyjny p. t. „Przemiany życia gospodarczego w odrodzonej Polsce” wygłosił p. B. Rzepecki. Następne z kolei referaty miały na celu zagajenie dyskusji na dany temat. P. red. T. Garczyński zagał w ten sposób temat „Podstawy współpracy gospodarczej z Macierzą”, poczem dyskusja podkreśliła obustronne korzyści, jakie musi odnieść Polonia Zagraniczna i Kraj na wymianie gospodarczej, oraz konieczność stałego zorganizowania tej wymiany, gdyż na podstawie gospodarczej zaisnąć

może najtrwalsza więź wychodziła z krajem ojczystym.

Następnie prezes Izby Handlowej Polsko - Amerykańskiej w Warszawie p. S. Arcet zagaił dyskusję w przedmiocie „Organizacji kupieckich jako ośrodków wymiany gospodarczej”. Na tle zobrazonej w dyskusji sytuacji gospodarczej i charakterystyki stanu posiadania kupiectwa Polonii Zagranicznej uchwalono wnioski, idące w kierunku zorganizowania współpracy gospodarczej i handlowej. W dezyderatach delegatów, którzy liczny zastęp z terenów zagranicznych zabrał głos w tej sprawie, uwzględniła się specjalna troska o tworzenie instytucji finansowych, które przysługiwałyby z pomocą kupiectwu polskiemu przy rozwiązaniu trudności kredytowych.

Zasadniczą nicią przemówień był dezyderat, aby polskie skupienia zagraniczne były traktowane nie tylko w sensie konsumpcyjnym, ale i jako źródło potencjalnych możliwości dla budowy polskiego aparatu agentur - handlowego, któryby podjął funkcję pośrednika między producentem krajowym i nabywcą zagranicznym, oraz dystrybutora polskich towarów również i wśród ludności obcej, gdzie Polacy tworzą odpowiednie skupienia.

W dalszym ciągu omawiano sprawę osadnictwa polskiego, zreferowane przez p. inż. Brudzińskiego, oraz specjalnie osadnictwa polskiego w Brazylii, przedstawione przez p. gen. Strze-
mińskiego. Po dłuższych przemowie-

niach p. inż. Strzeleckiego, delegata z Francji, i p. Paula, delegata z Brazylii, Komisja Gospodarcza uchwaliła następujące wnioski w sprawie osadników polskich zagranicą:

1) W gospodarstwie emigracyjnym osadnictwo stanowi najbardziej pożądaną formę pracy wychodźstwa. Praca osadnika na roli stwarza trwałe wartości gospodarcze, daje warunki psychiczne, upodobnione do wszystkich warunków pracy rolnika w kraju, tworzy zatem jednostkę gospodarczą niezależną o silnym poczuciu narodowym.

2) Znaczenie osadnictwa i jego siła gospodarcza uwarunkowane są działaniem, skierowanym zarówno na tworzenie organizacji zawodowych, wychowanie sił fachowych, jak również organizowanie racjonalnej produkcji i zbytu.

3) Biorąc pod uwagę konieczność pogłębienia węzłów gospodarczych między wychodźstwem i Macierzą, Zjazd wyraża przekonanie, że rolnik polski zagranicą w swych zapotrzebowaniach uwzględniać będzie przede wszystkim towar polski, zarówno jak i Macierz — produkt, tworzony pracą polskiego osadnika.

Na ostatnim zebraniu Komisji Gospodarczej p. dyr. Rapacki zagaił dyskusję na temat „Spółdzielczość jako forma życia gospodarczego Polaków zagranicą”. Z dyskusji wyłoniły się dezyderaty, zmierzające w tym kierunku, żeby spółdzielczość polska na terenach zagranicznych znalazła moralne poparcie czynników krajowych.

Następnie komisja dyskutowała nad zagadnieniem turystyki i podróży po Polsce. W dyskusji dano wyraz dezyderatowi dalszego usprawnienia ruchu turystycznego w Polsce i ułatwienia wycieczek zbiorowych. Członkowie Komisji postanowili, że należy odwołać się do wszystkich polskich środowisk z apelem popierania polskich linii morskich, biur podróży i t. d.

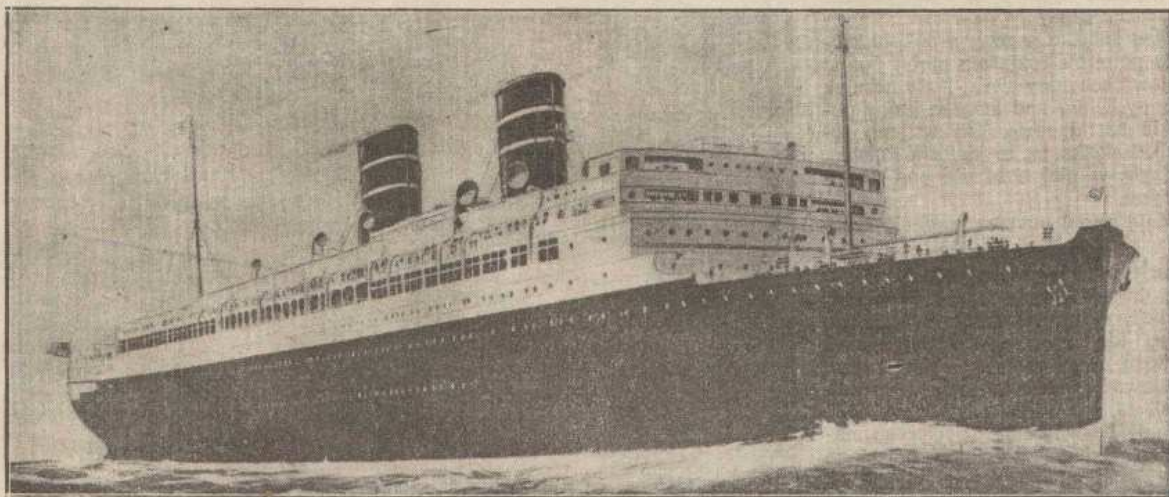
Na plenum Zjazdu w dn. 9 sierpnia sprawozdanie z prac Komisji gospodarczej złożył p. przewodniczący Dubieński. Komisja główna Zjazdu uchwaliła następujące wytyczne w sprawach gospodarczych:

1) Rozwinięcie inicjatywy społecznej i indywidualnej dla rozbudowy współzycia gospodarczego rzeszy polskiej zagranicą z Macierzą.

2) Przygotowanie młodzieży do działalności gospodarczej i współpracy gospodarczej z Macierzą.

3) Propaganda turystyki do Polski.

Realizacja tych wytycznych stoi teraz na porządku dziennym prac nie tylko Światowego Związku Polaków, ale i szeregu organizacji gospodarczych krajowych, które winny jaknajczęściej do orbity swych kalkulacji wytwórczych i handlowych wciągać Polonję zagraniczną. Będzie to najkrótsza droga do realizacji na tem polu hasła patriotyzmu gospodarczego, wysuwającego się coraz bardziej na czoło trwałych pomostów łączących i scalających Macierz z Dzielnicą Zagraniczną.



Olbrzymi pożar strawił amerykański okręt pasażerski „Morro Castle”, powracający z wysp Hawajskich do Nowego Jorku. 135 osób padło ofiarą płomieni, 355 osób — pasażerów i członków załogi — uratowały statki, które przybyły na pomoc

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



POLACY Z ZAGRANICY W GDYNI

Drugi Zjazd Polaków z Zagranicy zakończył swoje obrady posiedzeniami w Gdyni i Toruniu. Obradom gdyniskim przewodniczył prezes Zarz. Gł. L. M. K. gen. Orlicz - Dreszer. Po Mszy św. i podniesieniu kazania, wygłoszonym przez ks. dziekana Turzyńskiego rozpoczęły się obrady Zjazdu, podczas których przemawiali: wiceminister Wł. Korsak, prezes Akademii Literatury W. Sieroszewski, gen. Orlicz - Dreszer, komisarz rządu Sokół i inż. Garnuszewski.

Poniżej podajemy w streszczeniu przemówienie prezes Zarz. Gł. Lig. gen. Orlicz-Dreszera, które spotkało się z entuzjastycznym przyjęciem przez delegatów i wywołało burzę żywiołowych oklasków, którymi żegnano schodzącego z mównicy generała.

„To, że w imieniu Ligi Morskiej i Kolonjalnej witamy was dopiero w Gdyni — mówił generał — nie jest dziełem przypadku. Z rozmysłem odłożyliśmy tę chwilę, aby móc powitać was tutaj w Gdyni, nad polskim morzem, w obliczu siły budującej się na Bałtyku, a więc statków handlowych, roznoszących po świecie całym sławę imienia polskiego i okrętów wojennych, na straży sławy tej mocno i twardo stojących.

Liga Morska i Kolonjalna wita was tutaj gorąco, mocno i po żołniersku.

W czasie pobytu w Polsce wysłuchaliście wielu mów, wielu serdecznych słów powitania i życzeń...

Dziś nie chcę oblekać słów mych w formę oficjalnego przemówienia; niech będzie to mowa lub gawęda żołnierska, jaką prowadził się z żołnierzami w czasie krótkiego wypoczynku na polach bitwy.

Przypominają się dawne smutne i straszne czasy...

...Nad książką w małym pokoju, którego półmrok rozjaśnia słaba lampa naftowa, schylony siedzi mały uczeń szkolny. Duma nad książką, której pożółkłe kartki szeleszczą w jego rękach. Książka ta, to historia Polski...

Czyta w niej o bitwie pod Grunwaldem.

Stają przed oczyma postacie rycerzy, śpieszących na zew pod chorągwie polskie z cesarskiego Wiednia, dworu sułtańskiego i z dalekiej Francji, z zakątków obcych dalekich ziem. Idą rycerze, aby na mocnym podłożu zbudować siłę niepokonaną, zbudować jasną chwałę ziemi polskiej.

I gdy barwny ciąg dziecięcego marzenia małego ucznia polskiego kończy ostatni radosny, dumny akord, wzrok jego pada na wielką mapę Europy.

Łzy, bolesne i gorzkie łzy płyną z jego oczu.

Na mapie niema Polskii!!!

Płyną gorzkie łzy słabego ucznia, zaciskają się pięści. Z ściśniętych ust padają mocne słowa:

— „Nie! tak nie może być! Tak nie będzie!

Minęły lata.

Nadeszła zawierucha wojenna.

Niezlomny Hetman, w którym zespolił się dziś całokształt silnej rzeczywistości polskiej, powołał nas na bój, aby nie zabrakło szabli polskiej tam, gdzie na szalę światową rzucono miecze wszystkich niemal narodów świata. I w ręku zwycięskiego Hetmana przez noc nie woli wielką potężną błyskawicą błysnęła szabla Jego. Błysnęła zwycięsko przeciw brutalnej sile i przemocy.

Gdy dzisiaj uczeń polski siedzi nad kartkami historii swej ojczyzny, gdy nawet przegląda najsmutniejsze jej dzieje, wzrok jego pada na wielką mapę świata, a wówczas z oczu jego płyną łzy wielkiego szczęścia i wielkiej radości, bo na mapie tej jasno i wyraźnie zaznaczona jest Polska.

Dziś naród polski może iść dokąd chce!

Żelazną ręką Marszałka dźwigniętą z upadku Polska wchodzi dziś nie tylko na lądzie, ale i na szerokich gościńcach morskich na nowy szlak mocarstwowy wielkiego państwa.

Dziś Polak może być dumny, że jest Polakiem.

Razem z produktami gospodarki polskiej, na całym świecie zabłyśnąć powinna kultura i brzmieć język polski, jak brzmie angielski, francuski, hiszpański...

Dlaczego za granicami naszego kraju nie szanujemy i nie doceniamy naszego języka. Dlaczego nie mamy ambicji stać się tem samem przynajmniej, czem była Polska za Jagielloków?

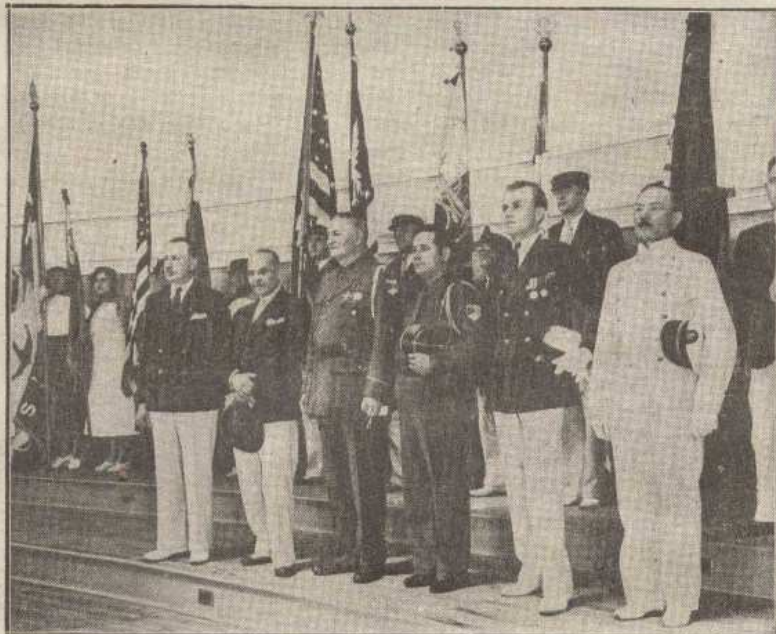
Zacząłem przemówienie od przypomnienia wielkiego zwycięstwa w skali dziejowej. Zwycięstwo wojenne przeobraża się dziś w zwycięstwo nowe, które nie wymaga upustu krwi.

Patrzcie na baseny portu, szerokie ulice miast — są one tem zwycięstwem polskiem, zakutem w żelazo, beton i cement.

Przez zwycięstwo to powiewać będzie w portach całego świata bandera polska i w zwycięstwie tem Wy możecie być pomocni. Przez budowę Gdyni wygraliśmy bitwę, pozostaje nam jednak wielki wysiłek wygrania wojny o przyszłość Polski.

Zapraszamy więc Was tak, jak zapraszano rycerzy do bitwy grunwaldzkiej. Wołamy do was zwycięstwem i cudem Gdyni.

Przyjdźcie jak przyjaciele, Rodacy i Żołnierze, aby razem wygrać wojnę o wielką Polskę!”



Polonia amerykańska w Chicago obchodziła uroczystość w r. b. „Święto Marza”. W wielkiej akademii, zorganizowanej przez komitet, do którego prezydium wchodzili m. in. obecni na zdjęciu: konsul R. P. dr. Tytus Zbyszewski, prezes Ryszard Małuszczyk oraz prezes Zw. Narodowego Jan Romaszewicz wzięła gremjalny udział miejscowa Polonia

ZWYCIĘSKI LOT

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

W roku 1929 Aeroklub Francji zorganizował po raz pierwszy Międzynarodowe Zawody Lotnicze pod nazwą „Challenge”, o puchar przechodni. Ideą Challenge'u było ustalenie typu maszyny turystycznej, któraby pod każdym względem odpowiadała warunkom bezpieczeństwa i dogodności lotnictwa. Lotnictwo sportowe, przeżywając wówczas swoje dzieciństwo, stawiało maszynom warunki dość łatwe w porównaniu z obecnymi wymaganiami. Jednak i to było zbyt trudne dla ówczesnych samolotów, skoro na 25 maszyn, które przystąpiły w roku 1929 do zawodów, zaledwie sześć ukończyło raid, czyli 75% maszyn nie udało się spełnić jego warunków. W roku 1930, równoległe z rozwojem lotnictwa turystycznego, wzrastało utrudnienie warunków turniejowych. Zostają wprowadzone próby startu i lądowania. W roku 1932 warunki stają się jeszcze trudniejsze. Kładzie się wówczas już większy nacisk na ocenę właściwości technicznych. Gdy w roku 1929 próby te stanowiły tylko 36,5% punktacji, w r. 1932 wynoszą już 56%. Regulamin dodaje dalszą, bardzo ciężką próbę szybkości minimalnej samolotu.

Turniej r. 1934 wprowadza dla maszyn nowe wymagania. Tegoroczny Challenge staje się sprawdzianem wartości technicznych samolotu, bowiem 80% punktów przypada za próby techniczne, — za lot okrężny zaś tylko 20%.

W próbach tych leży całe sedno sprawy. Badania techniczne maszyn porównać można z badaniami lekarskim przed zawodami lekkoatletycznymi, z tą jednak różnicą, że w danym wypadku od siły organizmu aparatu lotniczego zależy jego użyteczność.

Ukoronowaniem wszystkich konkurencji był lot okrężny na dy-

stansie około 10.000 km. i ostatnia próba szybkości maksymalnej. Trasa tegorocznego Challenge'u prowadziła przez całą Europę, część morza Śródziemnego, poczem maszyny przerzuciły się na kontynent afrykański. Lotnicy musieli walczyć z licznymi przeszkodami terenowymi, jak góry i morze. Znaleźli się niespodzianie w zmiennych, nieznanych warunkach atmosferycznych i klimatycznych — począwszy od klimatu umiarkowanego aż do podzwrotni-



Zwycięzcy Challenge'u 1934 roku: kpt. pilot Jerzy Bajan i pilot Stanisław Płonczyński

kowych upałów i wirów powietrznych, kryjących zdradziecko niebezpieczeństwo dla lotników. Do szlachetnej walki o palmę pierwszeństwa stanęli Polacy, Niemcy, Czechosłowacy i Włosi.

Cała Polska z niezwykłym zainteresowaniem śledziła przebieg lotu okrężnego, zaś w dniu zakończenia Challenge'u, w ostatniej próbie „szybkości maksymalnej”, niezliczone tłumy przybyły na lotnisko mokotowskie. Nie silę się na opis żywiołowej radości rozentuzjasmowanych tłumów — żywym murem ob-

legających lotnisko na widok pojawiającego się na horyzoncie pierwszego polskiego samolotu R.W.D. 9 kapitana Bajana, a następnie drugiego Polaka — Płonczyńskiego. Widziałam u wrażliwszych spływające łzy radości po twarzy — u innych dziwne skurcze mięśni twarzy powstałe na skutek radosnego bicia serca. Obserwowałam z przyjemnością radosne twarze przybyłych dygnitarzy jak i robociarzy i młodzieży. Wszystkich — bez wyjątku — rozpiełała duma poczucia własnej narodowej siły i potęgi. Wiedzieli oni wszyscy, że przyczynili się do uświetnienia tej chwili i wogóle do potęgi polskiego lotnictwa. Zdawali sobie sprawę z tego, że z tych skromnych miesięcznych składek członkowskich LOPP, z tych złotych i pięćdziesięciogroszów, zostały wybudowane śliczne zwycięskie „Erwudziaki”. Niejeden napewno pomyślał: co to znaczy wysiłek zbiorowy i dobra wola, — ile przynieść może krajowi korzyści i sławy — ile też może przynieść zła i zniszczenia, jeżeli jest skierowana w złym kierunku.

I znów w drugim po zwycięstwie ś. p. Żwirki i Wigury Challenge'u, Polska, osiągając wspaniałe zwycięstwo, wykazała przed całym światem, jakie posiada lotnictwo i lotników — gotowych każdej chwili bronić jej granic, gdy tego zażąda Ojczyzna od swych synów. Silni w powietrzu i na morzu sprostamy wszystkim niebezpieczeństwom!

Zwycięskie przejście przez to wszystkie próby ogniowe, to również zwycięstwo zbiorowe: inżyniera, robotnika, lotnika, mechanika, zwycięstwo bezinteresownych Polaków, którzy składali ofiarny grosz na budowanie płatowców i na koszty „Challenge'u”.

Zwyciężywszy dwukrotnie, zwyciężymy i w Challenge'u 1936!

„POLSKA I POLACY W ŚWIECIE”

WRAŻENIA Z WYSTAWY

„Oparty o mocną Polskę w wysięgu pracy zdobywaj świat”.

Takim to naczelnym hasłem, przyjęła Wystawa 12-tysięczną rzeszę wychodźców, przybyłych z całego świata z okazji Drugiego Zjazdu Polaków z Zagranicy.

Pokazać wychodźtwa, czym jest Polska, jakie są jej siły, wartości, zdobycze, zasługi w świecie, a nawet zamierzenia, wywołać słuszną dumę, umocnić wiarę, obudzić nadzieję — było zadaniem wystawy. Drugim jej celem było przedstawić to, co się dzieje na wychodźstwie, jego rozmieszczenie, liczebność, siłę gospodarczą, wartości moralne i intelektualne, jego prawa, zadania, niezapokojone potrzeby.

Na szczupłej przestrzeni, skromnymi środkami, posługując się wyłącznie symbolicznym językiem tablic i wykresów, unikając męczącej statystyki, dając przeważnie syntezę uzmówioną w tytułach, wezwaniach, rozsiągnięciach tu i owdzie aforyzmach, wystawa naogół spełniła swe zadanie.

Większość czytelników „Morza” dokładnie jest poinformowana o stanie naszych skupisk na wychodźstwie, niekiedy bierze żywy udział w ich zmaganiach i troskach, ale ogół w Polsce posiada skromne w tej dziedzinie wiadomości, zupełnie nieskrystalizowaną opinię co do stanu naszego posiadania i co do zasięgu naszych możliwości w tej dziedzinie. W najlepszym razie wie coś o jakichś Polakach amerykańskich, czy brazylijskich, ale nie zdaje sobie sprawy ani z potęgi liczb, ani z potęgi wpływów gospodarczych, politycznych, jakie za tem iść mogą. I dlatego wystawa zjawiała się bardzo na czasie.

Jedno jest pewne — zarówno nasi kochani goście, jak i my w kraju, otrzymaliśmy na wystawie cenny materiał do przemyślenia, wytyczne dla pracy i współdziałania.

Ale wejdźmy do środka.

Zaraz na wstępie widz uzmystawia sobie, że podchodzi do ważnego dla Polski, a więc i dla siebie, zagadnienia.

Osiem milionów Polaków poza granicami kraju!

Czwarta część narodu nie mieszka w granicach Rzeczypospolitej!

Wymowa tych dwu liczb jest przekonująca. Cała wystawa nabiera odpowiedniego znaczenia.

Wchodzimy do głównego pawilonu. Celowo umieszczono na lewo wspaniały fotomontaż walk o niepodległość i symbol potęgi naszego

Państwa z wykutym z kamienia portretem głównego jej twórcy.

Na prawo promieniowanie polskiej nauki, piśmiennictwa i sztuki.

Na tych zrębach oparta wielkość Polski zmusi każdego obcego uchylić czoła, każdemu co się czuje zespolony z Macierzą, pozwoli unieść czoła i spojrzeć z dumą na wspomnienia przeszłości, z niezachwianą wiarą w przyszłość jej przeznaczenia.

Złożywszy hołd tym, co Polskę uchronili od zagłady i tym co ją budowali, idziemy dalej.

Stoisko Ligi Morskiej i Kolonijalnej. Pięknie i pomysłowo wykonana przy użyciu światła elektrycznego poglądowa mapa zasięgu i wpływów Ligi. Olbrzymi materiał, dotyczący Święta Morza z r. 1933. Dość powiedzieć, że gromadzi on 31.709 rezolucyj, podpisanych we wszystkich zakątkach Polski i na wychodźstwie. Część tych rezolucyj artystycznie wykonana, tworzy olbrzymie album. Obok wydawnictwa, modele okrętów polskich, sztandarów. Lidze przydzielono małą przestrzeń na stoisko, stąd mapa polskich odkrywców, podróżników, żeglarzy, którzy docierali do wszystkich części świata, najodleglejszych zakątków, została umieszczona oddzielnie. Wreszcie Fundusz Obrony Morskiej.

Dalej dział **Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy.** Znowu mapa z zasięgiem Rady. Placówki rozsiane po świecie, w obu Amerykach, nawet w Australii. Działy: kultury i oświaty, współpracy gospodarczej, sportu i wychowania fizycznego, koło opieki. Na zakęcie stoisko Ministerstwa Spraw Zagranicznych — opieka rządu na terenach wychodźczych. Poglądowa sieć placówek konsularnych.

Dawniej i dziś — plakat Syndykatu Emigracyjnego, który stanowi przejście od oficjalnej opieki do społecznych wysiłków na tem polu. Widzimy tu „Opiekę Polską nad Rodakami na Obczyźnie”, „Związek Pracy Obywatelskiej Kobiet”, „Towarzystwo Pomocy Dzieciom i Młodzieży Polskiej z Kresów”, „Kolonie letnie Tow. Pomocy Dzieciom i Młodzieży Polskiej w Niemczech”.

Wyróżniają się — rezultaty zbiórki publicznej na **Fundusz szkolnictwa polskiego zagranicą** z pięknymi wynikami, wyrażającymi się w setkach tysięcy złotych. Cała ściana naprzeciwko zajęta jest wykresami szkolnictwa polskiego zagranicą. Okazja do głębszego zastanowienia i podniecia do dalszych wysiłków.

Na lewo najsilniejszy czynnik uświadomienia, prawdziwie bojowa organizacja — zasłużona prasa polska zagranicą. **183 wydawnictw** w języku polskim na obczyźnie. Znowu mapa systematycznie i wyczerpująco opracowana, sieć polskich placówek duszpasterskich — **1400 na terenie samej tylko Ameryki.** Liczba ta mówi dużo, jeśli się zważy, że od niedawna posiadają one statutowo duchową więź z Macierzą, skupioną w ręku Prymasa Polski, ks. kardynała Hłonda.

Zaczyna się przegląd wszystkich skupień polskich na obczyźnie. Zwięzłe dane statystyczne. Wymowne dokumenty fotograficzne. Efektowne fotomontaże. Przy terenie Z. S. R. R., olbrzymi znak zapytania. Nie wiemy, co się tam dzieje. Wskazana jest dyskretna, by nie pogarszać tragicznej sytuacji naszych rodaków w kraju proletariackim.

Białą plamą świeci Litwa. I tam toczy się krwawa walka o język i duszę. W jednym i drugim kierunku słac możemy tylko słowa otuchy i wiary, wierzając, że wytrwają!

W rogu na dole powiększona fotografia sprzed trzydziestu lat. Na pierwszym planie wizerunek Marszałka, z brodą, ale młodzieńczy i pełen ognia. Wokoło współpracownicy — Mościcki, Dębski, Miklaszewski, Jodko-Narkiewicz, Jędrzejewski. Jakże daleko jesteśmy od tamtych czasów, jakże pogrzebana ta przeszłość, ale jakże żywi ci ludzie!

Drugi pawilon przypomina mityczny labirynt. Może celowo, a może wypadkiem wita nas na wstępie biuro podróży „Orbis” szeregiem bajecznych plakatów z widokami Polski. Wyróżniają się przepiękne stylizacją i barwami — Warszawa, Górny Śląsk, Poznań, Kraków, Zakopane, Łódź, Polska — kraj polowań i wreszcie dyskretna, zmatowana sylwetka Wilna. Można powinszować.

W następnej salce przepiękne zbiory etnograficzne — stroje ludowe z całej Polski.

Dalej więcej już egzotykiem. Pamiętamy myśliwskie z Afryki. Obszary dżungli, zwierzęta, sceny z życia dzikich krain, a między nimi spis podróżników i odkrywców polskich, społeczników i działaczy na emigracji, opracowany na podstawie danych, zebranych przez członka Zarz. Gł. LMK St. Zielińskiego.

Przechodzimy do syntezy gospodarczego rozwoju Polski.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Liczy, fotomontaże pomysłowe i piękne, wykresy pozwalające od razu ocenić naszą wartość i miejsce na świecie.

Niektóre liczby imponują. Piąte miejsce zajmuje Polska w światowej produkcji węgla. Jest to bodaj najbardziej wymowna liczba, z mówiących o naszym stanowisku w gospodarce światowej.

Bogate i pomysłowe stoiska mopolitów państwowych robią piękne wrażenie. Wspaniale również przedstawia się statystyka Gdyni, tej uzasadnionej dumy każdego Polaka. Patrzac na nią, chciałoby się ją wynieść z mrocznej sali na słońce i umieścić na oczach całego świata —

symbol i ostrzeżenie dla obcych — zachęta i drogowskaz dla swoich.

„Szukaj!” „To możesz nabyć w Polsce” — widnieją wreszcie na dużej tablicy u drzwi wyjściowych. Wysszczególnione tu są produkty, które wyrabia Polska, które można, a więc należy nabywać w Ojczyźnie. Jest to pod adresem naszych kochanych gości. Tablicę tę wyniosłbym także i umieścić na murze zewnętrznym w dziedziokrotnym powiększeniu. Przecież to najlepsza reklama, najlepsza więc, najlepsza droga — do serca.

Interes wspólny, dobrze pomyślany, uczciwie prowadzony, przy zobowiązującym godziwym zarobku — będzie tym mostem złotym między Macierzą

i rozsiażaniem po całej kuli ziemskiej wychodźstwem. Przemówi on logiczniej od wszystkich rozumowań, mocniej od wszelkich frazesów, szybciej od najściglejszych naszych samolotów. Zwiąże w jedno ognisko myśli i w jedno ognisko czyni!

Czy wystawa niema braków, niedociągnięć? Czy nie zapomniana, lub nie ukrywana czegoś? Może, nawet napewno. Ale nie potośmy szli, ażeby ją krytykować, ale żeby się na niej czegoś nauczyć. Dała nam mnóstwo wiadomości, syntezę tego, co powinniśmy wiedzieć o wychodźstwie — my, i co powinno wiedzieć o Polsce — ono.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



MICHAŁ PANKIEWICZ

PIONIERSTWO KOLONJALNE

Na skutek ciężkich warunków bytowania ujawnia się wśród naszej inteligencji coraz więcej chęci do wyjazdu, do próbowania szczęścia w krainach zamorskich. Wprawdzie narastające morsko - kolonialne nastawienie polskiej inteligencji nie wykracza prawie poza teoretyczne roztrząsania, jednakże coraz częstsze są wypadki wyjazdu, kończące się w dużym odsetku niefortunnie ze względu na słabe przygotowanie wyjeżdżających do życia pionierskiego i zbyt wielką rozpiętość między nadziejami współczesnych Kolumbów a rzeczywistością amerykańską lub afrykańską.

Wyruszający w świat nie uświadamiają sobie faktu, że poza granicami Rzeczypospolitej inteligent polski, nie rozporządzający pewnymi zasobami pieniężnymi, reprezentuje jedynie wartość swej siły roboczej.

Emigrując z Polski, trzeba być przygotowanym na najgorsze i umieć się przystosować do najbardziej prymitywnych warunków życia.

Warunki bowiem egzystencji są łatwiejsze, niż w Polsce, ale nie dla świeżego przybysza. Przybysz przechodzi początkowo piekło udręceń, po paru latach ma zapewnić egzystencję i przyszłość, ale tę prawdę, o ile nie załamał się w okresie początkowym, zaczyna rozumieć dopiero po paru latach pobytu.

Brak odpowiedniego przygotowania przed wyjazdem mści się srodo na każdym wyjeżdżającym do krajów zamorskich.

Jak dalece przeciętny inteligent polski nie orientuje się w tem, co go czeka na obcym terenie, świadczą

przedwyjazdowe zabiegi większości naszych „konkwistadorów” uzyskania takich czy innych reprezentacji handlowych. Tymczasem nie znam ani jednego wypadku w Południowej Ameryce, ażeby ktokolwiek z przyjeżdżających potrafił choć w części oprzeć swoją egzystencję na reprezentacjach handlowych, ale każdy wyjeżdżający jest święcie przekonany o dużych korzyściach, jakie z posiadania reprezentacji odniesie w Argentynie lub Brazylii.

Czy to dowodzi, że handel tam nie płaca? Oczywiście, nie. Nawiazanie jednak stosunków handlowych między krajami wymaga dokładnej znajomości rynku, odpowiedniego aparatu handlowego, kredytowego i całego szeregu innych rzeczy, których jednostka, przypadkowo emigrująca z kraju, nie posiada i nigdy posiadać nie będzie.

Handel wszędzie jest zajęciem popłatnym, ale dla świeżego przybysza i ta droga jest mocno najeżona kolcami. Jeżeli rozporządza gotówką — to ją straci na skutek nieznanomości miejscowych stosunków, jeżeli gotówki nie ma — musi przyjąć pracę w pierwszym lepszym sklepie na każdym warunkach.

Również nierealnie w życiu inteligentem wygląda sprawa pracy w rolnictwie. Jedną z głównych przyczyn załamania się kolonizacji polskiej w Peru był stosunkowo wielki napływ inteligentów, którzy życie nad Ucayali wyobrażali sobie, jako rodzaj letniska w ogrodzie pełnym podwrotnikowych owoców, gdzie wystarczy wyciągnąć rękę, ażeby zerwać banana lub pomarańczę.

W Paranie znam parę wypadków stworzenia wcale dobrej egzystencji pracy na roli (przyrodnik Krzesimowski, inżynier Suchorski), ale te osoby naprawdę harowały i nie traktowały swojego pobytu na kolonii jako bardziej lub mniej przyjemny wilegatury.

Dla zapobieżenia niepotrzebnemu marnotrawstwu sił i środków, decyzją Prezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej powstała przy Zarządzie Głównym Kadra Pionierów Kolonialnych, oparta na następującym regulaminie:

1. W celu ujęcia w karby organizacji poczyniń pionierskich i morskich wogóle, tworzy się przy Zarządzie Głównym Ligi Morskiej i Kolonialnej Kadra Pionierów Kolonialnych.

2. Do Kadry Pionierów Kolonialnych mogą należeć:

a) osoby, które aktywnie pracowały na terenach zamorskich.

b) osoby, mające zamiar wyjechać za morze i pracować tam w handlu, przemyśle, rolnictwie lub wolnych zawodach.

3. Każdy prawdziwy pionier musi być przede wszystkim człowiekiem czynu, każde jego zamierzenie winno być możliwie konkretne i ściśle związane z czasem, jako zasadniczym warunkiem powodzenia każdej akcji.

4. Pionier, który w ciągu roku nie ujawnia aktywności w kierunku realizacji swoich zamierzeń lub nie wykazuje się pracą dla rozwoju Kadry (dotyczy to osób, które były na terenach zamorskich) zostaje skreślony z listy członków Kadry.

5. Kierownika Kadry mianuje i odwołuje Prezes Zarządu Głównego Ligi

Morskiej i Kolonjalnej. Pozostali członkowie Kierownictwa z wyjątkiem pierwszego zespołu, ustalonego przez Prezesa Zarządu Głównego LMK, są wybierani na doroczych Walnych Zebraniach Kadry.

6. Pierwsze Walne Zebranie Kadry zostanie zwołane, kiedy liczba członków dojdzie do 20.

7. Pionierów Kadry przyjmuje wyłącznie Kierownictwo, przyczem bierze się pod uwagę:

- 1) Kwalifikacje moralne kandydata,
- 2) Stan zdrowia i zdolność przystosowania się do pionierskich warunków życia.

8. Kandydat na pioniera podpisuje deklarację pionierską, wypełnia odpowiedni kwestionariusz i wraz ze szczegółowym curriculum vitae i świadectwem lekarskim przesyła do Kierownictwa Kadry.

9. Po przyjęciu do Kadry każdy pionier najdalej w ciągu miesiąca winien poinformować Kierownictwo na piśmie o swoich zamierzeniach na przyszłość oraz przedstawić plan realizacji tych zamierzeń.

10. W wypadku nie posiadania skrytalizowanego planu, należy w piśmie do Kierownictwa Kadry stwierdzić, jaka część świata danego pioniera interesuje, w jakiej dziedzinie aktywności gospodarczej chciałby pionier pracować oraz wymienić dzieła i książki, które z tej dziedziny zamierza przestudjować i w jakim terminie, jak również wskazać inne sposoby zapoznawania się z terenami i zagadnieniami, wchodzącymi w grę.

11. Dla przeszkolenia pionierów w określonym kierunku, Kierownictwo organizuje odpowiednie kursy, na które uczęszczanie jest obowiązkowe, oraz wysyła na praktykę.

12. Kadra Pionierów Kolonjalnych jest tylko jednym z organów wykonawczych Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

13. Kierownictwo Kadry ma prawo zabronić pionierom wyjazdu na określony teren bez podania motywów.

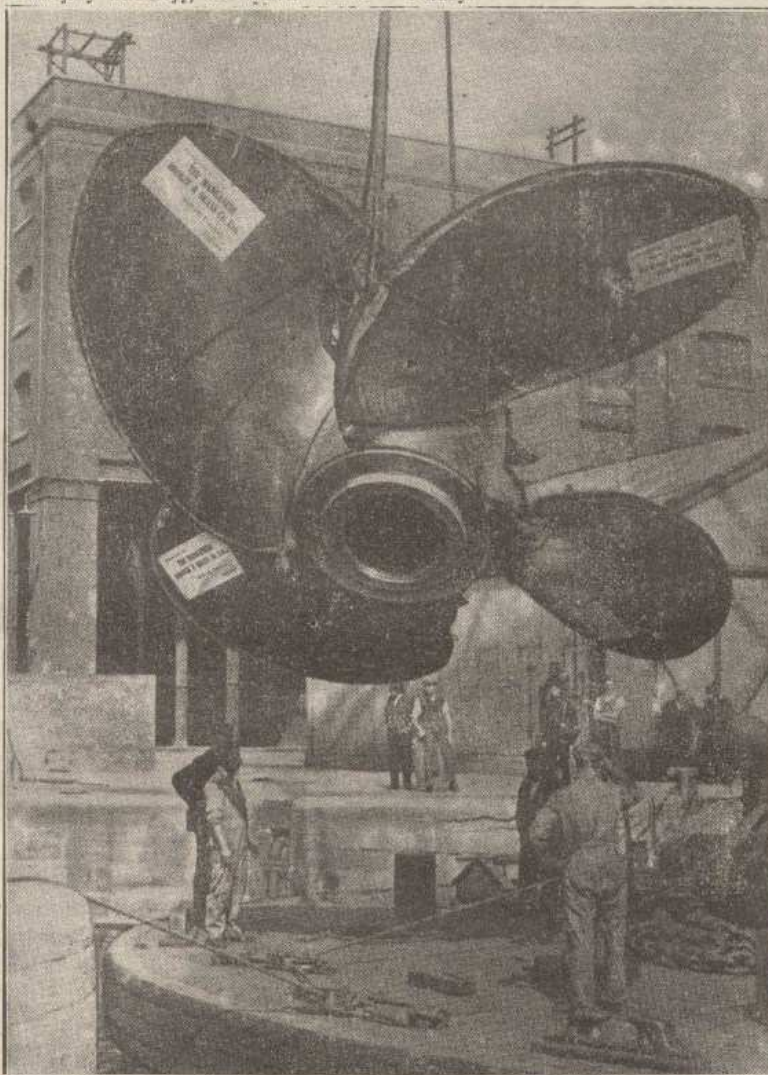
14. Pionierom, zaakceptowanym do wyjazdu przez Kierownictwo Kadry, Liga Morska i Kolonjalna służy pomocą i jej ułatwieniami.

Jak wyraźnie z powyższego regulaminu wynika, Liga M. i K. nikogo do wyjazdu nie agituje i agitować nie zamierza, chciałaby tylko ruch emigracyjny naszej inteligencji ująć w łono organizacji dla jak najbardziej produkcyjnego zużytkowania tej inteligencji i jednocześnie ułatwienia jej walki o byt na obcych terenach.

Możliwości samodzielnej pracy i egzystencji istnieją wszędzie, ale rzadko o nich jesteśmy poinformowani należycie, a jeszcze rzadziej umiemy je odpowiednio wyzyskać.

Miejmy nadzieję, że Kadra Pionierów

Kolonjalnych przyczyni się nie- co do zmiany sytuacji na lepsze. Nie wątpimy również, że każdy członek LMK, noszący się z zamiarem wyjazdu, zgłosi swoje przystąpienie do Kadry.



Olbrymia śruba okrętowa wagi 35 ton, przeznaczona dla wielkiego amerykańskiego okrętu transatlantyckiego

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ZBIÓRKA NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ

to nasz naczelny obowiązek

Konto F. O. M. w P. K. O. **30680**

W PODRÓŻ NAOKOŁO ŚWIATA

„Dar Pomorza” wyruszył w daleką podróż naokoło świata. Już w ciągu kilku ostatnich dni, a przedewszystkiem 15 i 16 września Gdyńia żyła pod znakiem wielkiej podróży naszego statku szkolnego Marynarki Handlowej. — Tłumy ludzi oglądały w ciągu dnia piękny żaglowiec, na którym nasi chłopcy, po odbyciu kilku wyjazdów w zatoce, przygotowywali wszystko na pokładzie i pod pokładem do dalekiej podróży, która wymagać będzie od nich niełada hartu i wytrzymałości.

Zdają sobie z tego sprawę władze, szkoła i społeczeństwo, które dlatego tak tłumnie przyszło na nadbrzeże obok dworca morskiego, ażeby pożegnać swoich chłopców i pokazać im, że za nimi idą życzenia i sympatja całego narodu, kroczącego zdecydowanie do zajęcia właściwego miejsca wśród narodów morskich. Już od godziny 9-tej zaczęli zbierać się licznie przy statku znajomi, rodziny i przyjaciele odjeżdżającej załogi. Szereg statków znajdujących się w porcie podniósł gale, a na redę gdyńską wyszły jachty, celem odprowadzenia „Daru Pomorza”.

O godzinie 10-tej zebranych na pokładzie uczniów pożegnał dyr. Szkoły Morskiej kmdr. Mohuczy, poczem przybył na statek dyr. Dep. Morskiego Możdżeński, który powitał uczniów i odbył ich przegląd.

O godz. 10.30 przybył na „Dar Pomorza” p. minister Flojar Rajchman w otoczeniu kom. Rządu Sokoła, ministra Papee, dyr. Patka, dyr. Urzędu Morskiego inż. Łęgowski-go, członków L K M i innych.

Po powitaniu uczniów przez ministra Flojar Rajchmana, odbyła się na pokładzie Msza św. przed piękną i pomysłowo urządzoną ołtarzem.

Po Mszy św. i kazaniu przemówił do odjeżdżających uczniów min. Flojar Rajchman, podkreślając wielkie znaczenie pierwszej tego rodzaju podróży w dziejach Rzeczypospolitej Polskiej, zmierzającej do odrobienia tego, cośmy w swojej uprzedniej historii zaniedbali i zrównania się w dziedzinie morskiej z innymi narodami.

Okrzykiem na cześć Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i Marszałka Piłsudskiego zakończył swe przemówienie min. Rajchman, poczem na wniosek dyr. szkoły, uczniowie wysłali depeszę hołdowniczą do Pana Prezydenta i Marszałka Piłsudskiego.

Skończyło się pożegnanie uczniów z rodzinami i goście opuścili pokład statku, przechodząc na holowniki i motorówki, ażeby odprowadzić „Dar Pomorza” do boi wyściowej. „Dar Pomorza” odcumował i w otoczeniu odprowadzających go stateczków odszedł na motorach w daleki świat, żegnany serdecznie okrzykami i życzeniami pomyślnych

wiatrów i szczęśliwego powrotu. Od boi zawróciły holowniki i motorówki do portu, a do Helu odprowadzał „Dar Pomorza” jeden z torpedowców, trzy hydroplany i wiele jachtów.

Długo stali zebrani na moło przy dworcu morskim, żegnając spojrzeniami naszych chłopców i piękny „Dar Pomorza”, znikający na dalekim horyzoncie, na którym dopiero po upływie roku ma się zjawić, by być jeszcze goręcej powitany.

Zarz. Gł. LKM przesłał telegraficznie serdeczne życzenia Dowództwu i Załodze „Daru Pomorza” z okazji pierwszej podróży naokoło świata.

KURS NA MIECZ ORJONA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



**Pociągi po stalowych strunach szyn tętniące,
lepkim nalołem sadzy zapyłone,
dowiozł mój niepokój nad szerokie morze,
na stopniach, brekach, dachach, w natłoku wagonów.**

**Zobaczę wzdęte słonym powiewem przestrzenie,
szkunery wypiętrzone płótniskami żagli,
lekkie idące z wiatru przychylnym kaprysem
i jachty zagrzebane smukłą burtą w fali.**

**Parowce, w słony błękit na redzie wklejone,
ciągną przez horyzonty czarne pióropusze,
wielkim wiatrem owiane. chwiejną kołysane,
wołają rykiem syren, bym z nimi wyruszył.**

**Mile rejsów przedemną jeszcze nie odbytych.
i farwatrem na wodzie niezanożowanych,
porty nieodwiedzane, wyspy niemijane
czekają na mnie, wiodąc w płynne i nieznane.**

**Więc idę — z różą wiatrów wpiętą w butonierce
— Chłopcy do kabestanu — ciągniemy kotwicę.
— O hej — tam na księżycu — pomyślnego wiatru!
busole rzucam w łapy Wielkiej Niedźwiedzicy.**

**Mierząc zrobione kursy w tle gwiazdnego nieba,
szerokim szlakiem płynę — do lądów przez morza,
i niecierpliwie liczę godziny do chwili,
gdy ujrzę Krzyż Południa za mieczem Orjona.**

ZBIGNIEW CZECH

WOLNOŚĆ MÓRZ

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Wolność mórz, dziś powszechnie uznana zasada prawa narodów, jest wytworem historycznym i jako taka przeszła długą ewolucję. W swej początkowej fazie, oznaczała tylko walkę o uwolnienie morza od łupieństw i rozbojów piratów. Następnie była to walka z roszczeniami niektórych państw, do panowania nad morzami, zabraniając dostępu do kolonij dla statków obcych narodów, jak również krążenia tych statków po oceanach sytuowanych w tych regionach, pozwalają oni innym narodom uprawiać żeglugę tylko na morzach europejskich i to tylko ze sobą. Wreszcie, gdy w XVIII wieku walka z temi pretensjami monopolistycznymi zakończyła się uznaniem praw do użytkowania morza w okresie pokoju przez wszystkie państwa, rozpoczęła się walka państw neutralnych o prawa do kontynuowania ich handlu morskiego nie zważając na stan wojny, w którym pozostały inne państwa. W tej walce znamienne były koalicje państw morskich przeciw roszczeniom Anglii w 1780 i w 1800, znane pod nazwą Neutralności Zbrojnej. Wreszcie jako korona tych wysiłków Deklaracja Paryska z 1856, ustanawiająca przepisy wojny morskiej, była maksymalną zdobyczą państw neutralnych, upoważniając je do kontynuowania ich handlu na morzu tak z państwami wojującymi jak i między sobą.

W dzisiejszym stanie prawa narodów pod wolnością mórz rozumie się, że w czasie pokoju każde z państw społeczności międzynarodowej i każdy jego obywatel, czyniący zadość przepisom jego prawa, mogą korzystać na otwartym morzu ze wszelkich możliwości, które ono człowiekowi zdolne jest dostarczyć. Te prawa państw do morza otwartego doskonale ujął w swym wyroku z 1826 r. Sąd Najwyższy Stanów Zjednoczonych mówiąc: Na morzu otwartym w czasie pokoju wszyscy są na stopie ścisłej równości, ponieważ jest to droga wspólna, urządzona dla wszystkich, i dlatego też nikt na niej nie może się domagać przywilejów specjalnych i wyłącznych. Każdy okręt, zmierzając do swych celów, może na tej drodze swobodnie krążyć i nikt nie ma prawa mu w tych czynnościach przeszkadzać. Jednak każdą ze swych czynności winien on tak wykonywać, żeby nie narażać na szwank równych praw innych.

Doktryna, szukając uzasadnienia dla tych praw wszystkich do użytkowania morza, już od czasów Grocjusza, opierała te prawa na fizycznej niemożliwości opanowania ruchomego żywiołu morza jak również na jego niewyczerpanych bogactwach.

Nowsze teorie uzasadniają wolność mórz powszechnością użytku, któremu ono służy. Tym powszechnym użytkiem jest wymiana międzynarodowa. Wymiana ta jest niezbędna dla wszystkich, bowiem najpotężniejsze nawet państwa nie posiadają na swych terytorjach wszystkiego potrzebnego dla pełnego rozwoju dobrobytu ich ludności.

Rozwój tego dobrobytu, zataczając coraz to szersze kręgi i stawiając coraz to nowsze wymagania, coraz bardziej uzależnia państwa jedno od drugiego i coraz bardziej koniecznym się staje ścisłe przestrzeganie wolności mórz, jako drogi powszechnej wymianie służącej. Ta uniwersalna potrzeba, zaspakajanych przez morze ostatnio znalazła swój wyraz w Deklaracji Barcelońskiej z 1921 r., akcie prawnym powszechnego znaczenia międzynarodowego, w której państwa przyznają prawo do posiadania swej bandery morskiej państwu śródlądowemu, nie mającym oparcia swych granic o morze.

Morze, jako przestrzeń „beipaństwowa“, a więc nie należąca do żadnego państwa, czy też „współpaństwowa“, należąca do państw społeczności międzynarodowej, jest przede wszystkim widownią stosunków państw między sobą, bo nawet, gdy człowiek wypływa na morza, ukazuje się na nim jako obywatel państwa pod jego opieką i z jego upoważnienia. Prawo międzynarodowe morskie reguluje te stosunki między państwami.

Konsekwencją zasady wolności mórz jest równość wszystkich w ich użytkowaniu. Państwa biorą na siebie zobowiązania przestrzegania tej równości. Te zobowiązania ciążyą więc na barkach państw, obywatel jego, użytkujący morza, nie jest jednak międzynarodowo zobowiązany. Państwo więc, żeby uczynić swe zobowiązania także wykonanymi przez obywateli, ustanawia swe własne przepisy morskie oraz własne władze, wykonania tych przepisów przestrzegające. Na morzach tę władzę w stosunku do swych statków wykonują okręty wojenne. Ponieważ jednak nie wszędzie i nie zawsze mogą

one się znaleźć w momencie potrzebnym, a dla zachowania bezpieczeństwa dróg morskich konieczną jest niekiedy natychmiastowa akcja władz nadzorujących, to też państwo robi pierwszy wyłom w swym prawie do wyłącznego nadzorowania na morzach otwartych statków pływających pod jego banderą, przyzwalając na to, że statki wojenne innych państw mogą chwycić i sądzić pirata bez względu na narodowość tak jego jak i jego statku.

Zapewniając w ten sposób bezpieczeństwo na przestrzeniach mórz, społeczność międzynarodowa usiłuje zorganizować współpracę na niem. Organizacja tej współpracy dotyczy wprawdzie tylko ściśle ograniczonych regionów, lub specjalnych czynności, jak połów fok na morzu Beringa, rybołówstwa na morzu Północnym, kabli podmorskich. We wszystkich tych normach prawa międzynarodowego, państwa upoważniają wzajemnie swe okręty wojenne do robienia dochodzeń wstępnych na statkach podejrzanych o naruszenie przepisów obowiązujących, lecz rezerwują dla siebie sprawę osądzenia postępowania statku pod jego banderą pływającego.

Morze, będąc międzynarodową drogą publiczną, na której nieustannie wzrasta ruch statków, wymaga międzynarodowego uregulowania tego ruchu. Stąd konieczność międzynarodowego porozumiewania się co do ujednolajnienia prawideł ruchu i sygnalizacji. To ujednolajnienie nastąpiło drogą przejścia przez poszczególne państwa w drodze ustawodawstwa równoległego do odnośnych identycznych przepisów, przeważnie prawa angielskiego. Ponieważ, mimo te ujednolajnione przepisy, zachodzić mogą na morzach tak kolizje statków jak i awarie, przeto państwa umowami międzynarodowymi zobowiązały się do ustanowienia przepisów i urządzeń zapobiegających temu, lub ułatwiających i regulujących ratownictwo w razie wypadku.

Morze, służąc ludzkości oprócz tego jako źródło bogactwa, które w miarę wzmocnienia i doskonalenia się eksploatacji, stale się zmniejsza, wymaga uregulowania sposobów tej eksploatacji. Szereg umów międzynarodowych, zajmując się ochroną fauny morskiej, ustanawia sezony i sposoby jej wykonywania z głębin morza.

JESIENNA FALA BAŁTYKU

MIECZYSLAW SMOLARSKI

W pogodny, wrześnieowy dzień dwa statki kaprów, czyli korsarzy królewskich, imci panów Wąsowicza i Sierpinka, stały w porcie gdańskim.

Rozpaliła się w owych czasach wojna pomiędzy królem duńskim a królem szwedzkim, i Rzeczpospolita wzięła w niej udział po stronie Danii. Wtedy Zygmunt August powziął plan poparcia swego sprzymierzeńca — na morzu. Gdy chcieli bogactw, a lękając się o swe wolności miasto Gdańsk wymówiło się od dostarczenia pomocy, zgłosiło się dwu zuchalców, którzy, posiadając własne statki, uzyskali od króla pozwolenie na prowadzenie wojny korsarskiej.

Miedzy obu kaprami wybuchły jednak wkrótce spory. Spowodowała je różnica temperamentów. Wąsowicz, bardziej śmiały, zapalał się do niebezpieczeństwa, zdawał się zazdrościć sławy flibustierom francuskim, prowadził też wojnę często na własną rękę i tak, jak mu kazała fantazja.

W towarzystwie swoim miał młodego przyjaciela, niejakiemu Piotra Hellburga, z rodziny szlachty pomorskiej, od lutyckich książąt się wywodzącej, który namawiał go do wypraw coraz śmielszych.

Pociągnęli pod Reval w Estonii i tam kolejno, zanim się wieść rozniosła, jak ryby w sieć, łowili handlowe statki. Drogę powrotną zastąpił im korsarski okręt moskiewski. Zmusili go do ucieczki z niemalym obustronnej krwi przelewem, ale że nabrali już rozpędu, więc skierowali się spowrotem wzdłuż wybrzeży pruskich i ku Gdańskowi.

Pan Sierpinek, kupiec z pochodzenia, ruszał na przedsięwzięcia jedynie pewne. Natomiast odznaczał się większym okrucieństwem i łatwo nieprzyjaciółmi zdobywał maszy. Nie było w tem nic w owej epoce dziwnego, gdyż korsarze wiedzieli, że w razie ujęcia czeka ich samych jak zwykłych zbójców. Ale, co gorsza, oskarżono go, że rzucił się nawet na handlowe statki duńskie. Niebardzo więc trzymał się tamtych dwóch wojowników kompanii. Teraz jednak, widząc, że wracają w sławie, a z łupem o wiele od niego bogatszym, dołączył się do nich i razem stanęli u ujścia Wisły, w pobliżu Gdańska, przy latarni.

Już załoga gotowała się do wyładowania, gdy przysłany pachołek

miejski zwiastował przybycie rychło burmistrza Klefelda.

Klefeld był równocześnie przełożonym kaprów w myśli polityki królewskiej, można strażnica Wisły spoglądała jednak na korsarzy niechętnie. Przeszkadzali jej, napelniali ją lękiem, by potęga królewska nad nią nie wyrosła. Dlatego też ku okrętom nie ruszył nikt z miejskich patrycjuszów, a sam burmistrz wyszedł naprzeciw nie uroczysto, ale w szatach codziennych, spełniając obowiązek, by upomnieć się o dziesięcinę, która według zwyczaju owych czasów przynależna była władcy kraju.

Natomiast załogi stojących w porcie żaglowców duńskich, hanowerskich, angielskich, holenderskich, nawet hiszpańskich ruszyły ciekawie, by zobaczyć choć zdala nowych morskich współzawodników. Za nimi ścignęli i filisacy polscy, którzy stali o tej porze licznie u ujścia rzeki.

Burmistrz nadszedł. Zaproszono go najpierw na okręt pana Wąsowicza, który przyjął go w pancerzu cyzelowanym, berecie włoskim z piórem, z czekaniem za pasem, a wschodnią szablą u boku, gościnnie i zadowolony z siebie, że może zdobyć swoją pokazać. Za nim stanęła załoga cała, wilki morskie i włóczęgi, zbieranina ze wszystkich krajów, ale przecież z Kaszubów rodzimych przewaga. Stanęli, jeżdżąc się groźnie berdyszami, toporami i hakami do przeciągania obcych okrętów, trzymając w ręce muszkiety, uzbrojeni nieregularnie, ale starając się zachować parady wojskową.

Zaproszono także i p. Sierpinka. Spojrzał burmistrz z zadręcą na bogate lupy, które częściowo rozłożono na pokładzie wśród dział. Z kupiecką ciekawością brał do ręki rzadkie futra, kołpaki, wschodnie materje, atłasy, srebrem tkane chresty i suknie jedwabne, a prócz tego leżącą pokotem broń, muszkiety, samopały dońskie i pistolety, a nadto klejnot prawdziwy, złocistą moskiewską chorągiew z Bohorodycą.

— Nie mogę się zalić — chętnie się pan Wąsowicz — na brak łupu. Zanim się o nas wieść rozeszła, brać ich można było łatwo. Nie zapomniałem też o swoim domu. Po drodze spotkałem okręt, który wiozł pełno kafelek z Delft. Wyłożę sobie niemi ścianę domu, jako teraz jest moda zagranicą i w starości jeszcze przypominać sobie będę dzieje tej podróży.

Jakoż kafełki te zajęły burmistrza, który znał się na sztuce. Wszakże do tego Gdańska, w którym się wychował, zwozili bogaci patrycjusze na budowę domów rzeźbą kryty marmur z Florencji. Dlatego też uważnie przyjrzał się tym wyrobom i podziwiając je, doświadczył jednak z odcieniem własnej pychy:

— Piękne to, nie piękniejsze jednak od kominka, który mamy, wyrobiony na miejscu, w Dworzyszczu Artusowym.

— Mało bo też wyrobów na świecie gdańskim równe... — odparł grzecznie pan Wąsowicz. — Mam tu jednak coś także dla waszej miłości... — i prowadząc go do jednej ze skrzyń, wydobyl pięknie cyzelowaną szkatułkę oraz niepospolitej wagi łańcuch złoty. — A tu — dla króla jegomości...

Był to kielich na wino półgarnkowej objętości. Czarę wyłobioną z kryształu górskiego podtrzymywała rzeźbiona złota podstawa. Przedstawiała okręt złoty ze srebrnymi żaglami, bijący się z falami morza. Z morza tego wychylały się śpiewające Syreny i Tryton, który w ustach wydętych róg trzymał. Kielich ten, ozdobiony drogiemi kamieniami, posiadał dla złotnika wielką cenę, ale większą jeszcze, jako dzieło sztuki. Co ważniejsze, na czarze były wyróżnione herby Szwecji.

— Jest to — ciągnął pan Wąsowicz — dar króla Eryka dla cara Iwana za wystawienie pierwszych statków korsarskich, winien więc spocząć w skarbcu naszego łaskawego króla jegomości.

Datki te, poza dziesięciną, zdawały się rozpogadzać Klefelda. Równocześnie gospodarz dał znak, zagrzmiął muzyka i poczęto prosić do stołu.

Burmistrz jednak wymówił się, bo kazał już dla gości zastawić wieczerze w domu. Wypiwszy więc w ręce gospodarza kielich podanego sobie wina, udał się na pokład drugiego statku. Nie znalazł tutaj również cennych rzeczy, ale pan Sierpinek miał zato pełne skrzynie talarów, przeważnie ze sprzedaży łupu, który się do długiego trzymywania nie nadawał. Poczem z obu statków wzięli pacholkiwie skrzynki z podarunkami dla pani burmistrzowej i tak udali się razem obaj korsarze z burmistrzem, poprzeczani dla przepychu strażą żołnierzy okrętowych, do miasta.

Zapadł już zmierzch, więc na stat-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

 MAGEMAR

zach zapalono latarnie. Równocześnie morze rozpoczęło silniej kołysać się, więc Klefeld mruknął tonem znawcy, bo wszakże te wody przyniosły jego bogactwo i znał je od dziecka:

— Oho! idzie fala jesienna!

Szła fala jesienna, pienista, rzucająca bursztynem na brzegi i niosła, szum potężny. Uderzała o wybrzeża sosnami kryte i zalewała długie płasków płaszczyzny, objęła się o porty i strzelisto zbudowane miasta, poruszała okręty wszech ziem i wszech narodów, tutaj jednak, po bliżej ujścia rzeki zaledwo kołysała stojące statki. W zmierzchu wydawały się kontury wielkiego grodu bardziej jeszcze ponure i fantastyczne. Z wieży ratuszowej uderzył zegar godzinę siódmą. I oto naraz odezwała się melodia dzwonnów, melodia czarodziejska, dźwięcząca pieśnią i unosząca w zaświaty fantazji harmonijnym brzękiem mijającej chwili.

Nie prowadził burmistrz jednak korsarzy do ratusza, ani do Dworca Artusowego, ale podjął ich prywatnie w domu swoim przy Długiej ulicy. Wołół, na renesansowych ganekach, schodzących na ulicę, pełno było rodzin kupieckich, które, korzystając z ciepłego dnia, poły się świeżym powietrzem i ciszą wieczoru. Gdzieś niedaleko słychać było lekko pobrzękiwanie muzyki. Burmistrz witano poufale, ale wszędzie głosy milkły, gdy dowiedziano się, jakich wiedz gości. Było to milczenie bardzo chmurne i niechętnie.

Klefeld wprowadził towarzyszy swoich na pierwsze piętro. Była tam komnata jasno oświetlona, wygodna, z wspaniałymi sprzętami z dębowego drzewa. Miały one swoją tradycję i wiek, bo na szafie było jasnym inkrustem nałożone: „A. D. 1524“.

Zaniesiono skrzynki do pani burmistrzowej. Straż zostawiono na dole. Do komnaty weszli: dwudziestoletni gołowąs syn Klefelda i szwagier jego Stumberg, zażywny i pewny siebie miejski urzędnik, by przeprosić, że pani na ucztę przyjść nie może, gdyż jest niezdrowa, ale że dziękuje za podarki. Wąsowicz i Sierpinek czuli się nieco dotknięci, bo rozumieli, że przeraziła się ich rzemiosła korsarzy. Niebardo też im dobrze było w tem towarzystwie. Zwłaszcza pana Wąsowicza, który przywykł na ucztach do hałasu, krepowała cisza, majestat sali i powaga gospodarza.

Rozpogodzili się rycerze nieco, gdy przyniesiono im wódkę gdańską w szklanej flaszy ze sławnego

już handlu „Pod łososiem“ i gdy przed nimi ustawiono kryształowe kielichy na węgryna.

Podbili też już sobie nieźle i podjedli, ale mimo wszystko czuli się dziwnie obco. Zapas humoru nie miał się gdzie uzewnętrzniać. Mieli wrażenie, że młody Klefeld i Stumberg raczej boją się i szpiegują, aniżeli biorą udział w zabawie.

Poczęło to drażnić nawet spokojnego więcej napozór, ale ambitnego i bardzo gwałtownego Sierpina.

Wieczera kończyła się, gdy pod domem ułyszeli szcęk broni i wymyślanie sobie wzajemne czeladzi, przyczem poznali głosy swych pacholców. Podnieśli się zaniepokojeni, lecz stary Klefeld powstrzymał ich:

— Proszę waszmościów pozostać! Ja tu jestem, wszystko zaraz będzie w porządku.

Zeszedł, a oni czekali niecierpliwie, mając się ożę. Za chwilę wrócił zadowolony, znać, że mu wszystko poszło po myśli.

— Co się stało? — spytał Wąsowicz.

— Rzecz zwykła — odrzekł pan Klefeld. — Miejska straż zastała przed moim domem waszą zbrojną asystę. Stąd zgiełk.

— Wasza miłość skarciła więc swoją straż? — spytał pan Wąsowicz.

— Odesłałem żołnierzy waszmość panów ku okrętom i powiedziałem, że taka jest wola waszmościów.

— I waść odesłał naszą asystencję, straż ludzi królewskich? — spytał, błędąc, pan Sierpinek.

— Nie wiedziałem, że waszmościom zrobię taką dywersję — odparł chłodno burmistrz. — Odprawdź wasze miłości do okrętów sam i z miejską strażą.

— Mogłeś, imć panie, zrobić dla nas wyjątek od swoich miejskich praw. W całej Rzeczypospolitej wolno nam ze swoją strażą chodzić.

— Od praw naszego miasta natomiast niema ustępstwa nawet dla króla jegomości! — rzekł Stumberg, dotąd posępny i milczący.

— Waść obrażasz króla! — krzyknął, patrząc nań z podesłbą, pan Wąsowicz.

— Zapomni o tem, gdy znowu poprosi miasto o pożyczkę na wojnę — odparł zgryźliwie tamten.

Na to rycerz, którego podnieciły świeże zajście, uraza, gniew i wino, cisnął na stół szklany kielich, tłukąc go przed pochyloną twarzą urzędnika.

Stumberg tchórzliwie pokłódł, lecz czujny burmistrz wstrzymał

zwaśnionych okrzykiem:

— Zapominacie, gdzie jesteście. Nie u mnie będziecie się bili, waszmościowie!

A Wąsowicz, w którym wezbrała wzdarda z powodu tej nieszlacheckiej, milczącej uczy, wołał:

— Znam was, zdrajcy! Szarpiecie się nawet na imię królewskie. Boicie się o kąt swój i pierzyny. Kazałem wam w roku zeszłym ująć w porcie sześć okrętów szwedzkich, a wy pozwoliliście im odjechać swobodnie. Kupczyć wam jeno a przedawać, czartowi oddalibyście duszę za pieniądze. Lękacie się dołożyć trochę krwi i trudu do dobra Rzeczypospolitej, która was żywi, a wszystko, aby talara nie stracić, swawoli jednej nie uronić. Proście nas na wieczernę, lecz uczciwem słowem do nas się nie odezwiecie! Czekaćcie tylko, a da Bóg, stanie tu cała polska potęga na Bałtyku! Co z wami się stanie, gdy wtedy będziecie musieli jeździć całować rękę królewską i o łaskawość ją prosić!

Burmistrz starał się zwaśnionych pogodzić. Ale panowie Sierpinek i Wąsowicz nie chcieli już pozostać. Pozostawili strwożonych mieszczan, a sami poszli spać na okręty.

Kiedy rozeszli się wszyscy, burmistrz w pokoju swojej żony, która go tam oczekiwała, otworzył skrzynki z podarkami, a tocząc przez palce lśniące srebrnym polskim sznurki pereł i koralu, tak — zadowolony i niechętny — powiedział:

— Dobrze, żem odesłał żołnierzy tych hultajów. Zesłałem im straż miejską na karki, a oni się tu zaraz w moim domu do korda brali! Bóg miłości, że za wszystkie strapienia, które mam z ich powodu, pozostał dla mnie złoty łańcuch, a z tych pereł będzie piękny czepec dla pani burmistrzowej. Muszę ją jednak tych pyszniących się frejbajterów przykrócić, by nadto nie wyrosli!...

Panowie Sierpinek i Wąsowicz wracali na statek pewni siebie, nie wiedząc, że dziś był dopiero wstęp do dramatu, który miał rozegrać się za trzy lata. Wypędzono wówczas z miasta bezprawnie kaprów, kilku śmiercią ukarano, a gawiedź rozpedziła budowni-czych, stawiających pałac królewski.

Rozpoczęły się długie instygacje sejmowe. Klefelda razem z drugim Gdańszczaninem śpieszącego na sejm, uwięziono i zamknięto w więźni na zamku w Piórkowie, ale za zdradę Gdańszczan powstrzymała na razie, wbrew intencjom króla, stworzenie polskiej potęgi na Bałtyku.

SPRAWY KOLONIALNE

Z ŻYCIA POLAKÓW W STAN. ZJEDN. A. P.

Kłeska powodzi w Polsce szerokim echem odbiła się wśród Polaków amerykańskich.

Dzienniki polskie w Stanach Zjednoczonych szeroko rozpisują się o tragedji jaka nawiedziła Polskę. Niektóre dzienniki prawie połowę miejsca poświęcają szczegółom tej katastrofy, pobudzając swoich czytelników do ofiarności na rzecz powodzian w Polsce. Szereg organizacji polskich urządza zebrania, przedstawienia i inne imprezy, z których dochód przeznaczony jest dla ich nieszczęśliwych rodaków w kraju. W akcji pomocy bierze udział również udział i działwa szkolna, która nigdy Polski nie widziała. Do dnia 16-go sierpnia zebrano 23.270 dolarów, z czego Polonia w New Yorku dała blisko 9 tysięcy dolarów, w Detroit przeszło 5 tysięcy, w Chicago 3.283, Toledo przeszło 1.000, Cleveland 1.000, Milwaukee 836, inne zaś miasta razem 2.000 dol. Należy podkreślić, że datki te płyną pomimo trudnych warunkach ekonomicznych, w jakich żyją obecnie Polacy w Stanach Zjednoczonych. Dobrzeby było, aby przy odbudowywaniu zniszczonych powodzią terenów dla upamiętnienia ofiarności Polonii amerykańskiej, idąc już za wysuniętą poprzednio myślą w związku z innymi darami, uwiecznić tę ofiarność na jakichś szczególnych obiektach na terenie powodzi.

W odległości 768 mil od Chicago znajduje się w Missisipi, w stanie pięknych magnolij, miasto, które nosi nazwę bohatera dwóch światów, Naczelnika Tadeusza Kościuszki. Leży ono w powiecie Attal. Liczy ponad 5000 mieszkańców, a co najciekawsze, że choć wzięło od polsko-amerykańskiego bohatera nazwę, niema tam ani jednego Polaka. Mieszkańcy tego miasteczka są ogromnie dumni z nazwy „Kościuszko” i mimo trudnej wymowy, zachowują ją w poprawnej formie.

W październiku b. r. miasto „Kościuszko” będzie obchodzić setną rocznicę swojego powstania. Czynnione więc są tam ogromne starania, aby setne urodziny miasta uczcić jak najgodniej. W związku z tem liczne wyieczki Polaków amerykańskich z różnych miast jada tam, by wziąć udział w uroczystości. Srebrna urna z ziemią z kopca Kościuszki z Krakowa oraz kilka drzewek sprowadzonych z Polski przez posła Lewandowskiego ma być ofiarowane miastu. Ma być również usypany mały

Kopiec Kościuszki i zorganizowane w tem mieście Towarzystwo Przyjaciół Polski.

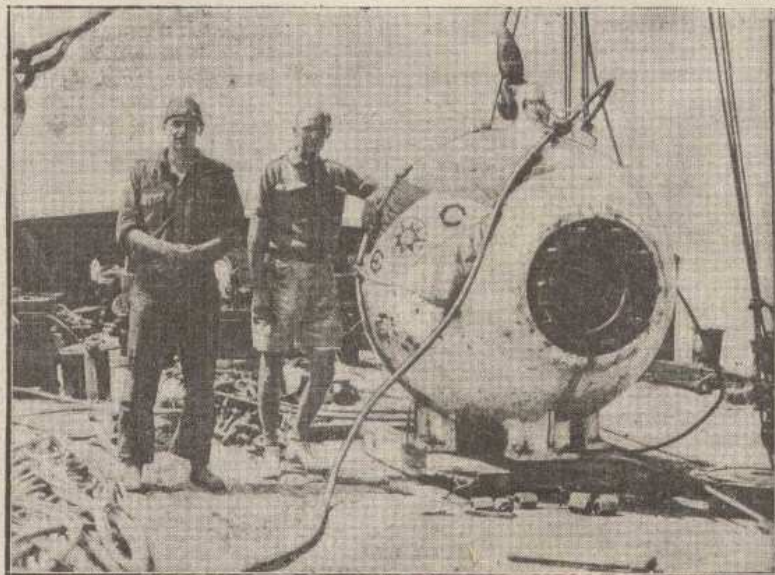
Pismo amerykańskie „The Wisconsin News”, omawiając sprawę ruchu konsolidacyjnego wśród młodzieży polsko - amerykańskiej, szczególnie w związku z niedawno utworzoną Centralą klubów w Milwaukee w stanie Wisconsin, tak pisze: „Centrala Młodzieży Polskiej w Milwaukee, która składa się z piętnastu klubów młodzieży w Milwaukee i okolicy, postawiła sobie za pierwszy cel: rozpowszechnianie ideałów i prawdziwego ducha obywatelstwa wśród swoich członków. Członkowie tej organizacji to młodzież z szkół średnich i starsi. Gdy ćwiczą się na lojalnych Amerykanów, to w tym samym czasie zapoznają się z historją i tradycjami narodu polskiego, zapoznają się ze sławnym krajem, z którego ich ojcowie przybyli. A duch Polski jest podobny duchowi Ameryki. Podobnie jak St. Zjednoczone, Polska dała światu wielkich mężów stanu, poetów, artystów, wynalazców, kierowników w przemyśle i handlu.

Dokumenty wojen amerykańskich zawierają sławne imiona Polaków - Amerykanów. Dokumenty z czasów pracy pokojowej zawierają również polskie nazwiska. Członkowie Cen-

trali i Młodzież w Milwaukee dowiadują się, dlaczego należy być dumnym ze St. Zjednoczonych i Polski. A obydwaj narody są dumne z takiej młodzieży”.

Związek Narodowy Polski, ta największa organizacja polska w Ameryce, rok rocznie przeznaczają pewne sumy na cele kulturalne. W tym roku pomimo depresji, komisja stypendjalna poleciła udzielić 200 pożyczek dla zdolnej lecz niezamożnej młodzieży na ogólną sumę 11.550 dolarów. Z rezerw przeznaczonych na cele kulturalne przeznaczono tysiąc dolarów na kupno reprodukcji globusu Kopernika, który ma być ofiarowany do Sali Polskiej w gmachu uniwersytetu w Pittsburgu. Jakkolwiek budżet kulturalny Zw. Narod. Pol. jest kroplą w morzu dla potrzeb wychodźstwa na te cele, to jednak niema drugiej organizacji polskiej na wychodźstwie, któraby mogła współzawodniczyć pod tym względem ze Zw. Narod. Polskim.

Wobec zamknięcia dopływu świeżych sił emigracji z Polski do Stanów Zjednoczonych, ze zrozumiałą troską Polonia amerykańska zwróciła baczniejszą uwagę na młodzież. Coraz więcej starszych organizacji poczynają się starać dać tej młodzieży to, co dają organizacje amerykańskie plus ugruntowanie wiedzy o jej po-



Dr. William Beebe z asystentem Mr. Bartonem obok swej gondoli, w której opuścili się do morza na głębokość 910 metrów. Gondola zaopatrzona była w silne reflektory, pozwalające na sfilmowanie obrazów z życia głębin morskich

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MS

chodzeniu polskiem. W pracy tej przoduje bezsprzecznie Związek Narodowy Polski, który kilka lat temu stworzył, dziś już liczne, zastępy harcerstwa polskiego na ziemi Waszyngtona. Od dnia 1-go sierpnia b. r. w Cambridge Springs w stanie Pensylwania w gmachu Kolegium Zw. Nar. Pol. odbywa się przeszkolenie instruktorów harcerskich. Zgórą 200 kierowników ze wszystkich stanów Ameryki Północnej zjechało się na ten kurs. Materiał, jaki został przysłany na poszczególne gminy i grupy związkowe, jest wysoce zadawalający. Większość przybyłych na kurs ukończyła bowiem szkoły średnie lub rzemieślnicze i handlowe. Jest i kilkunastu takich, którzy pokończyli kolegia i uniwersytety amerykańskie. Program tego kursu, prócz przedmiotów ściśle harcerskich, obejmuje również i przedmioty, mające na celu zaznajomienie instruktorów z Polską. Grono nauczycielskie składa się z najlepszych sił, jakie można było znaleźć wśród starszego społeczeństwa. Kurs żeński harcerstwa ma również zapewniony odpowiedni dobór sił do prowadzenia poszczególnych prac.

Zarząd Sokolstwa Polskiego w Ameryce podaje, że w pierwszym półroczu 1934 roku do Sokolstwa przyjęto 3.599 nowych członków. Procentowo przyrost nowych członków do Sokolstwa jest najwyższy wśród wszystkich polsko-amerykańskich organizacji ubezpieczeniowych. Należy zaznaczyć, że prawie wszystkie okręgi sokole urządziły w tym roku letnie obozy dla młodzieży sokolej, w których łącznie jest przeszło 2.000 tej młodzieży.

Zarząd wszehświatowej wystawy w Chicago, uwzględniając fakt istnienia różnokolorowej mozaiki emigracji ze wszystkich stron świata, zamieszkałej w Stanach Zjednoczonych, wprowadził do swojego pro-

gramu tak zw. „Dzień Narodowy”, w którym bierze udział każda narodowość, mogąca wystąpić reprezentacyjnie.

Dzień Polski wypadł w dniu 26-go sierpnia b. r., i zamienił się w olbrzymią manifestację narodową tamtejszych Polaków. Pochód po terenach wystawowych wypadł imponująco, gdyż w paradzie tej brało udział około pięciu tysięcy członków organizacji polskich w umundurowaniu, lub strojach ludowych. Las sztandarów polskich i amerykańskich, kilkanaście orkiestr, oddziały doboży i trębaczy, wszystko to składało się na istotnie imponujące widowisko dla Amerykanów. Na Dzień Polski przybyli do Chicago liczne grupy Polaków z New Yorku, Buffalo, Toledo, Pittsburga, Milwaukee i innych miejscowości.

Obecnie komitet organizacyjny pracuje nad wydaniem okazałego pamiątnika Dnia Polskiego, który na przyszłość stanowić będzie cenną pamiątkę z tegorocznego Dnia Polskiego na Wystawie Światowej.

Stanisław Hausner, który przed dwoma laty w czasie przelotu przez Atlantyk do Polski, opadł na oceanie w pobliżu Portugalii i przez osiem dni utrzymywał się na wodzie, znów wybiera się na podbój Atlantyku do Polski.

Na skutek starań Polonii w South Bostonie jeden z placów tego miasta ma otrzymać nazwę Placu Kościuszki.

W uniwersytecie amerykańskim Notre Dame ma być zaprowadzona katedra kultury polskiej. Przyszły dyrektor tej katedry ks. dr. S. Lisiewski bawi obecnie w Krakowie na studiach w Uniwersytecie Jagiellońskim, przygotowując się do nowych obowiązków.

Stanisław Bełżecki

PRZEGLĄD KOLONIALNY

W Oporto, drugim co do wielkości po Lizbonie mieście portugalskim, odbywa się obecnie wielka wystawa kolonialna. Otwarta została przez prezydenta republiki gen. Carmone, który w otoczeniu generałów admirałów i korpusu dyplomatycznego wystąpił z taką świetnością i wśród tak wygalowanej świty, jakiej nie widziano od czasu zniszczenia monarchji (t. j. od 1912 r.).

Przy wejściu na wystawę stoi olbrzymi pomnik, wzniesiony ku czci i upamiętnieniu portugalskich pionierów kolonialnych, którzy jako pierwsi odkryli i zdobyli kraje zamorskie, roznieśli po świecie sławę i wielkość imienia portugalskiego.

Wewnątrz stoi drugi, również potężnych rozmiarów, pomnik, poświęcony wspomnieniu chwalebnej śmierci tych Portugalczyków, którzy jako odkrywcy, konkwistadorowie i bojownicy polegli w walkach na 5-ciu kontynentach w imię chwały i wielkości swej ojczyzny.

Cała wystawa przedstawia dorobek materialny i kulturalny wysiłku portugalskiego w koloniach, mając na celu wytworzenie w społeczeństwie portugalskim zachęty i większego jeszcze zainteresowania się własnymi posiadłościami zamorskimi.

Największą atrakcją wystawy są oryginalne wsie tubylcze, po jednej z każdej kolonii portugalskiej, a więc z Angoli, Mozambiku, Goa (Indie),

Macau, Timor, Gwinei, Wysp Zielonego Przylądka i S. Thome. Wioski te są tak urządzone, jak oryginalne wioski każdej kolonii, z tą jednak nowością, iż obok każdej wsi jest maleńki ogród zoologiczny z dzikimi zwierzętami danego kraju. Tu bytli są z rodzinami, z całym urządzeniem (zresztą b. skromnym) swych chat oraz z instrumentami muzycznymi, na których urządzają swe oryginalne koncerty, podziwiane, ale zupełnie nierozumiane przez zwiedzających wystawę białych panów i władców kolonii.

Wobec pełnego powodzenia tej wystawy, pojawiają się projekty urządzenia innej wystawy kolonialnej w r. 1935, a mianowicie międzynarodowej wystawy kolonialnej. Tego rodzaju wystawy jeszcze nie było. Dotychczasowe wystawy kolonialne obejmowały zakres jednego kraju kolonialnego, a wśród nich największą była francuska wystawa kolonialna w 1931 r.

Od roku już trapi Afrykę wschodnią, a częściowo środkową i południową niebывała klęska szarańczy, która spowodowała olbrzymie szkody i z którą ludność miejscowa nie może dać sobie rady. Powstała więc myśl zwołania konferencji zainteresowanych kolonii, celem naradzenia się nad środkami wspólnej obrony.

Konferencję tę zwołała Unia Południowo-afrykańska do Pretorii, dokąd przybyli liczni przedstawiciele kolonii portugalskich, brytyjskich i belgijskich. Wśród omawianych spraw wysunęły się, jako bardzo ważne kwestie: wspólne zwalczanie szarańczy na terenach pogranicznych, wzajemne porozumiewanie się nad wynikami osiągnięciem przy stosowaniu różnych wynalazków do niszczenia starej i młodej szarańczy oraz wspólne podjęcie wysiłków do tepienia szarańczy tam, gdzie jest jej główne miejsce wyłęgania t. j. na pustyni Kalahari.

Od wielu już lat duże zainteresowanie budza w Rodezji i Transvaalu odkrywane ślady istnienia przedhistorycznych kopalń, o których ludność tubylcza nie ma pojęcia, albowiem o tym nieistniejącym już obecnie ludzie, który zajmował się kopalnictwem, nie przechowywały się żadne podania ani też legendy.

Z badań podziemnych chodników wynika, iż ci przedhistoryczni górnicy byli małego wzrostu, posiadali pierwotne narzędzia pracy i zapuszczali się zaledwie kilka metrów pod powierzchnię ziemi.

Ostatnio odkryto w Rodezji w okręgu Inyanga jedną z takich kopalni złota na głębokości 7,5 m. W podziemnych przejściach znaleziono narzędzia pracy t. j. kamienne młoty i kamienne dłota. Ponadto znaleziono przedmiot, na któ-

ry natrafiono w Rodezji poraz pierwszy, a mianowicie kamienny tygiel do wytapiania metali, ze śladami metalu na brzegach.

Przedmioty te zostały odesłane do muzeum w Bulawayo, gdzie rodezyjska biała ludność gromadzi tego rodzaju cenne zabytki, wykazując duże zainteresowanie w tych sprawach, tembardziej, iż obecnie, eksploatując górniczo ten kraj, napotyka na tak okrytych tajemnicą tysiący lat przedhistorycznych swych poprzedników.

Projektowany mandat Stanów Zjedn. nad Liberją nie został jeszcze załatwiony w Lidze Narodów, jakkolwiek w odpowiedniej komisji zapadła już decyzja. Sprawa ta przewlekła się, a tymczasem sprawy amerykańskie na terenie Liberji przedstawiają się — według twierdzeń amerykańskich — coraz gorzej.

Rząd Stanów Zjedn., chcąc mieć rzeczywisty obraz tych spraw, wysłał do Liberji specjalną misję pod kierownictwem podsekretarza stanu Mc. Bride'a byłego doradcy finansowego przy rządzie liberyjskim. Chodzi tu głównie o zbadanie jak przedstawia się sprawa zaangażowanego w Liberji kapitału amerykańskiego w związku z tamtejszą amerykańską plantacją kauczuku oraz w związku z ogólnym gospodarczym i politycznym położeniem tego kraju.

Zmarł marszałek Ludwik Gonsalves Hubert Lyautey. Z jego śmiercią ubywa Francji wspierała postać pioniera kolonialnego, którego śmiało można nazwać jednym z budowniczych wielkiego, francuskiego władztwa kolonialnego.

Jako oficer został wysłany z pułkiem najpierw do Algieru, skąd po dwu latach powrócił do Francji. Czas tej służby algierskiej był dla niego niejako okresem przygotowania do spełniania prac w koloniach, w których odegrał tak wybitną rolę. Następna jego działalność zaznaczyła się w Tonkinie, na Madagaskarze, w południowym Oranie, w Algierze, oraz w Maroku, gdzie, już jako generał, objął stanowisko generalnego rezydenta Republiki Francuskiej.

Na tem stanowisku zastała go wojna europejska. Maroko w owym czasie podlegało Francji tylko częściowo. Zdawało się, iż utrzymanie tej kolonii będzie niemożliwe, dlatego też rząd francuski wydał polecenie opuszczenia jej przez władze i wojsko francuskie. Jednak gen. Lyautey był innego zdania. Dzięki swej energii i zarządzeniom utrzymał we francuskim posiadaniu z takim trudem zdobyte dawniej terytorium marokańskie.

Mianowany ministrem wojny, wkrótce zrzekł się tej wysokiej godności i powrócił na placówkę w Ma-

roko, gdzie odnosząc zwycięstwa nad powstańcami znacznie powiększył kolonialne posiadłości francuskie.

Za zasługi położone wobec swej ojczyzny został mianowany marszałkiem. W cztery lata później opuścił stanowisko w Maroku, a w r. 1931, jako generalny komisarz świetnie zorganizował wystawę kolonialną w Vincennes pod Paryżem.

Zmarł w dniu 27 lipca 1934 r. Szlachetna ta postać pozostawiła niezatarte ślady swej owocnej działalności, przysparzając Francji bogactw i świetności.

Budowa nowoutwartej linii kolejowej (dla ruchu pasażerskiego i towarowego) z Pointe Noire do Brazzaville przez Kongo Francuskie, długości 515 kilometrów kosztowała 1.140.000.000 fr.

Przy budowie jej było zatrudnionych 148.000 Murzynów, sprawdzonych przeważnie aż z Czad i z Ubangui Czari t. j. z odległości 1.500 — 2.000 km. Jakkolwiek wszyscy pochodzili z okolic tropikalnych, to jednak wielu z nich nie mogło zaaklimatyzować się w nowych warunkach. Liczba tych niezaaklimatyzowanych wynosiła 20.000. Zarząd budowy kolei musiał ich wszystkich repatriować na własny koszt, mimo, iż żaden z nich nie wykonał żadnej pracy przy budowie kolei.

Tubylcy zwiezieni z najdalszych zakątków Francuskiej Afryki Równikowej tworzyli dziwną mieszaninę ludów, nie rozumiejących się wzajemnie. Niezdyscyplinowani, nie znając umysłowości białych kierowników ani ich metod pracy tworzyli masę, z którą biali nadzorcy oraz inżynierowie nie mogli sobie poradzić. Najtrudniejsze jednak zadanie

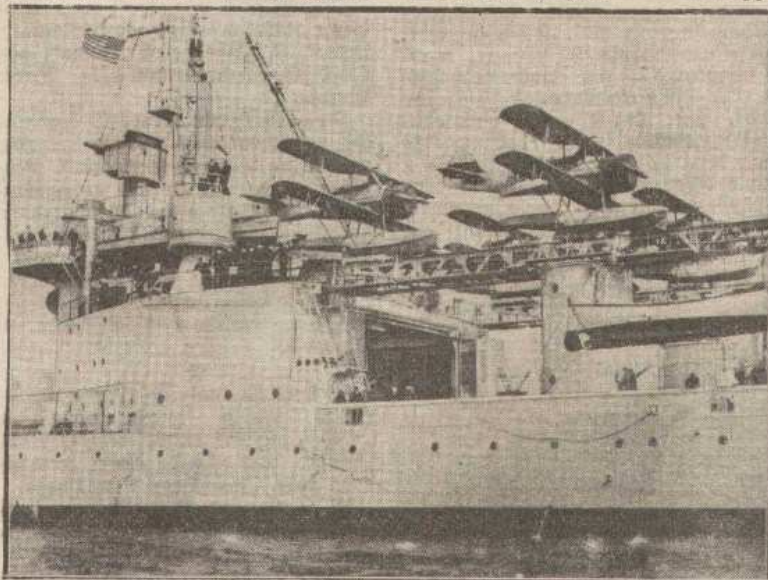
mieli lekarze. Tubylcy bowiem nie mając najmniejszego pojęcia o higienie, nie chcieli stosować się do zarządzeń sanitarnych. Dlatego też w obozowiskach grasowały pomiędzy nimi przeróżne nagminne choroby tak, że szpitale były stale przepełnione — a odbywało się to w klimacie tropikalnym, jednym z najniezdrowszych w Afryce.

Wobec tych trudności z czarnymi robotnikami postanowiono sprowadzić Chińczyków. Pierwsza partja, na próbę liczyła 800 ludzi. Próba jednak zawiodła. Byli to przeważnie ludzie różnych zawodów, a nawet sklepikarze, studenci i muzycy. Wkrótce też część ich musiano odwieźć spowrotem do Kantonu, gdyż interesowało ich wszystko inne tylko nie praca.

Białych przy budowie było zaledwie kilkuset i to głównie w charakterze inżynierów, lekarzy, urzędników i dozorców oraz fachowców pod których nadzorem czarni robotnicy wykonywali wszystkie roboty konstrukcyjne.

Kolej ta została zbudowana wysiłkiem pieniężnym i umysłowym białych, oraz pracą fizyczną czarnych, którzy po ukończeniu budowy nie ukrywali swej dumy z dokonanego dzieła i sławę kolei tej roznieśli po całej Fr. Afryce Równikowej, powracając do swych miejsc rodzinnych i przynosząc, jako dowód swego wysiłku, poważne oszczędności — przedmiot zazdrości współplemieńców. Albowiem za zaoszczędzone pieniądze mogą nabyć po kilka żon i do końca życia nie potrzebują pracować, gdyż żony, te najlepsze pracownice w Afryce, będą ich utrzymywały do końca życia, a oni, nie pracując już, będą tylko rozkazywać — takie jest prawo tubylcze w Afryce.

Fr. Lyp.



Okręt „Minneapolis” — pływająca baza lotnicza amerykańskiej marynarki wojennej

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

POLSKA

Tegoroczna promocja oficerska Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej miała — jak to Szef Kierownictwa kontr-admirał Świrski w przemówieniu swoim zaznaczył — szczególnie ważne znaczenie. Liczniejsza od poprzednich (25 absolwentów otrzymało dyplomy oficerskie) jest dowodem, że państwo i naród o dalszym rozwoju siły zbrojnej na morzu myślał poważnie. Z drugiej zaś strony, po raz pierwszy, obok trzynastu nowych oficerów korpusu morskiego dała nam dwunastu mechaników i elektryków floty. W ten sposób oba korpusy — morski i techniczny — zaczynają rozwijać się równolegle, gotowe wspólnymi siłami ku chwale i bezpieczeństwu Rzeczypospolitej pracować. Wiadomo zaś, że kto chce mieć marynarkę wojenną — ten zawsze stworzyć musi nie tylko plany okrętów, ale też i kadry ludzi na okrętach tych służyć mających. Najlepsze okręty staną się bezwartościowe bez odpowiednio wyszkolonego i przygotowanego personelu, podczas gdy i najlepszy personel nie nie wskóra, nie mając do swej dyspozycji odpowiednio silnych okrętów wszelkich klas i kategorii. Na morzu bowiem niczego się nie improvizuje.

Promocja odbyła się z przepiśowym ceremoniałem w dzień Święta Żołnierza Polskiego — 15 sierpnia. Komendant szkoły kdr. por. Podjazd - Morgenstern rozdał swym pupilom dyplomy. Przy dźwiękach hymnu narodowego przedstawiciel Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i Marszałka Piłsudskiego — kontr-admirał Świrski wręczył obu prymusom — ppor. mar. Marciniewskiemu (korpus morski) i ppor. mar. Jekielowi (korpus techniczny) szable honorowe — dar Pana Prezydenta. W kilku żołnierskich słowach ppor. mar. Marciniewski podziękował wykładowcom, zaznaczając, że on i jego koledzy służą godnie a pilnie Rzeczypospolitej na morzu służyć. A potem skromne przyjęcie zjednoczyło starsze i młodsze poko-

lenia naszych „custodes maris Baltici”.

Polska marynarka wojenna przestała być legendą. Nieliczna jeszcze, pracuje jednak wytrwale, coraz to inny most zgody i przyjaźni przez morze przerzucając, nawiązując kontakt z krajami, gdzie na pozór wszystko zda się jest nam obce i wrogie. Niechże rośnie dalej i rozwija się pomyślnie, a niebawem stanie się tem czem być powinna: Najwidoczniejszym czynnikiem siły i suwerenności państwa, źródłem korzystnych przysięgi i dobrobytu narodowego.



Flota jachtowa A. Z. M-u w Jastarni

Dnia 24 lipca o godz. 8 rano zawiąły z oficjalną wizytą do Leningradu OO. R. P. „Wicher” i „Burza”, pod dowództwem kontr-admirała Józefa Unru.

Gospodarze nie szczędzili środków dla uprzyjemnienia polskim załogom pobytu na wodach sowieckich. Program pobytu był bardzo urozmaicony i wypełniony z rzadko spotykaną gościnnością. Stosunek oficerów i marynarzy sowieckich był koleżeński i życzliwy. Kontradmiral Unrug wraz z gronem oficerów złożył też wizytę władzom wojskowym w Moskwie.

W lipcu zawiąły do Hagi z nieoficjalną wizytą łodzie podwodne „Wilk”, „Ryś” i „Żbik” oraz O. R. P. „Wilja”, pod dowództwem komandora ppor. Pławskiego Eugenjusza.

W czasie pobytu w Hadze załogi były goszczone przez marynarkę holenderską.

Po opuszczeniu wód holenderskich, połączywszy się z dyonem kontr-torpedowców, zespół łodzi podwodnych

zawitał w sierpniu do Kopenhagi. Pomimo, iż nie była to oficjalna wizyta, władze duńskie gościnnie podejmowały polskie załogi.

Po trzydniowym pobycie, zespoły opuścili Kopenhagę. Dyon kontr-torpedowców powrócił bezpośrednio do Gdyni, dyon łodzi podwodnych zaś udał się na dwa dni do Karlskrony.

Prasa codzienna podkreśla ofiarną pracę grupy nurków marynarki wojennej, która pod kierownictwem por. mar. Lipkowskiego wzięła udział w wyciąganiu autobusu na miejscu tragicznej katastrofy pod Sadownem.

Uznanie to jest całkowicie zasłużone, zważywszy na ciężkie warunki w jakich nurkowie pracowali: mętna i niestojąca woda, oraz błoto sięgające czasami aż do pasa.

W czasie od 3 do 8 września bawiła w Gdyni eskadra sowiecka w składzie pancernika „Marat” oraz kontr-torpedowców „Kalinin” i „Wołodarskij”, pod dowództwem admirała Gallera, głównodowodzącego sowieckimi siłami morskimi na Bałtyku.

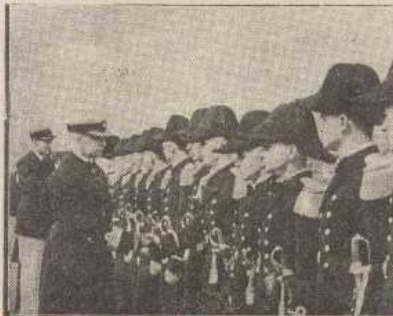
Eskadra ta przybyła celem rewizytowania floty polskiej, która w lipcu b. r. odwiedziła Leningrad.

Dzięki starannie opracowanemu programowi oraz sprężystej organizacji, pobyt gości sowieckich wypadł bardzo okazale i pozostawił na nich głębokie wrażenie.

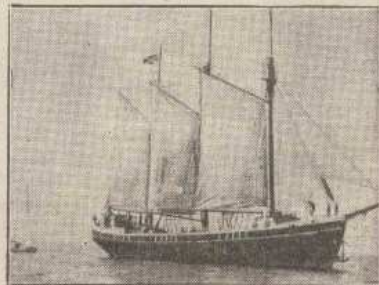
Na całość programu złożył się cały szereg imprez rozrywkowych, przyjęć oraz wycieczek, zorganizowanych zarówno dla oficerów, jak i załóg. Admirał Galler oraz dwunastu wyższych oficerów złożyło nadto wizytę polskim władzom wojskowym w Warszawie.

W czasie tych wycieczek załogi sowieckie miały możliwość zapoznania się z warunkami życia ludności miejskiej i wiejskiej, ze stanem rolnictwa oraz z dotychczasowym dorobkiem naszym na odcinku morskim. Goście wyrażali się o Gdyni z nietajonym zachwytem, podziwiając dokonane w tak krótkim czasie dzieła.

Podkreślić należy dobrą postawę i wzorowe zachowanie się załóg sowieckich, które zdołały zjednać sobie uznanie ludności wybrzeża.



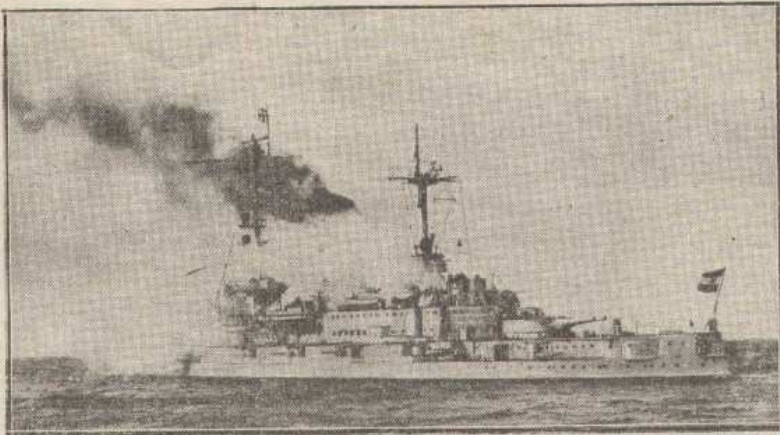
Adm. Świrski i min. Beck na promocji oficerów Mar. Woj.



Szkuner „Harczer” na morzu szkolić będzie młodzież harcerską w sztuce żeglarskiej

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR



Niemiecki krążownik „Schleswig - Holstein“

Dnia 8 września, po złożeniu wizyt pożegnalnych, eskadra odpłynęła do Leningradu, odprowadzona do granicy wód terytorjalnych przez kontrtorpedowce „Wicher“ i „Burza“.

★

Dnia 11 września spuszczone na wodę w porcie wojennym Gdyni nowy okręt polski, trawler — poławiacz min, „Jaskółka“. Jest to pierwszy okręt wojenny, prawda że mały, ale zbudowany w Polsce całkowicie z materiałów krajowych. „Jaskółka“ zbudowana została w warsztatach marynarki wojennej. Trzy okręty tego samego typu budują się również w Polsce.

ITALIA

Parlament, na wniosek ministra marynarki, uchwalił kredyty na budowę nowego okrętu linowego o pojemności 35.000 ton, prawdopodobnie pierwszego z całej serii, która w najbliższych latach zostanie wykonana

Budowę poruczono jednej z czołowych stoczní italskich w Wenecji.

Jednocześnie postanowiono poddać generalnej przeróbce stare jednostki linowe, nieodpowiadające dzisiejszym wymogom walki na morzu. Program tych robót przewiduje zwiększenie szybkości, zwiększenie donośności artylerji, oraz wzmocnienie pancerza. W pierwszym rzędzie przerobione zostaną pancerniki Giulio Cesare i Conte di Cavour, zbudowane w roku 1911.

Italskie łodzie podwodne Enrico Toti i Antonio Sciesa dokonały opłynięcia Afryki, przebywając w ciągu 5-ciu miesięcy około 15.000 mil morskich. W czasie tej podróży odbytej bez pomocy okrętu towarzyszącego, łodzie wykazały duże walory morskie.

NIEMCY

W ciągu pierwszego półrocza okręty niemieckie odbyły wiele dalszych pływów zagranicznych w celach propagandowych i wyszkoleniowych.

Między innymi krążownik Karlsruhe, po dłuższym postoju w Honolulu, odwiedził Tacoma, San Diego, Amapale (Honduras) i Balboa.

Krążownik Deutschland, na którym zaokrętowany był kanclerz Hitler z ministrem spraw wojskowych i szefem marynarki wojennej, odwiedził zachodnie fjordy Norwegji i przeprowadził w czasie drogi ostre strzelania pokazowe.

Krążowniki Königsberg i Leipzig odwiedziły w pierwszej połowie lipca Portsmouth, tytułem rewizyty. Załogi podejmowane były bardzo gościnnie przez angielskie władze morskie, które przy tej sposobności podkreśliły gościnę doznana przez jednostki angielskie w czasie postoju na wodach niemieckich.

W czasie koncentracji morskich sił zbrojnych w Hamburgu, odbyła się podniosła uroczystość obchodu zwycięstwa pod Skagerrak, przy bardzo liczny udział publiczności.

STANY ZJEDNOCZONE

Nowobudujące się lotniskowce Yorktown i Enterprise mają być, według zebranych informacji, najpotężniejszymi jednostkami tej kategorii okrętów: wyporność 20.000 ton, szybkość około 22 węzłów, działa 152 i 127 mm., oraz 150 samolotów, dla podnoszenia których na pokład przewidziane są aż trzy dźwigi.

Rząd St. Zjednoczonych powiadomił sygnatariuszy umowy waszyngtońskiej, że jeden z czterech krążowników klasy „B“ programu 1933 będzie zaopatrzony w pokład lotniczy.

Na przebudowę powojennych pancerników Tennessee, California, Maryland, Colorado i West Virginia przeznaczono kwotę 80 milionów dolarów. Plan robót przewiduje w pierwszym rzędzie zwiększenie szybkości okrętów oraz donośności artylerji. W ten sposób program modernizacji jednostek linowych zostanie zakończony.

JAPONIA

Krążowniki szkolne Asama i Iwate wyszły z portu Yokosura z 200 kadetami, w podróż szkolną po morzu Śródziemnem. Po odwiedzeniu licznych portów, oba okręty zatrzymały się na dłuższy postój w Marsylii, przyczem kadeci zwiedzili Paryż i Berlin.

St. Lasocki kpt. mar.



Goście z gen. Dreszerem na czele na pokładzie szkunera „Harczer“

Wyszedł z druku Nr. 1 czasopisma

„SPRAWY MORSKIE I KOLONJALNE“

obejmujący 232 stronie druku z ilustracjami na papierze kredowym o następującej treści:

1. Od Redakcji. 2. Stanisław Zieliński — Potrzeby piśmiennictwa z zakresu spraw morskich, emigracyjnych i kolonialnych. 3. Prof. Mieczysław Rybczyński — Problem Wisły. 4. Inż. Alfreda Konopka — Droga wodna Bałtyk — Morze Czarne przez Wisłę — Dunaj. 5. Nauticus — Hanza a Gdańsk. 6. Ks. dr. Tadeusz Pomian — Kruszyński — Gdańsk i zachowanie się gdańszczan wobec Prus w oświetleniu pamiątek Joanny Schopenhauer. 7. Inż. Stanisław K. Kochanowski — Okręty wojenne w ciągu wieków. 8. Inż. Stanisław Gołewski — Peru a problem kolonizacyjny Polski. 9. Wiktor Ostrowski — Polski atak na Andy. 10. Prof. dr. Wacław Roszkowski — Na „Darze Pomorza“ przez Atlantyk. 11. Stanisław Przybyszewski jako fundator

polskiego gimnazjum w Gdańsku. 12. Autobiografia gen. Mikołaja Przewalskiego. 13. Dr. Bolesław Olszewicz — Międzynarodowy Kongres Geograficzny w Warszawie. 14. Inż. Wodniak — Materiał ludzki w gospodarce światowej. 15. L. Cwalina — Życie i twórczość Conrada Korzeniowskiego. 16. S. R. — Morze w polskiej literaturze współczesnej. 17. Marja Zabłocka — Marynistyka w malarstwie polskim. 18. Emil Wierzbicki — Marynistyka na wystawie książki sowieckiej. 19. Dr. Stefan Rygiel — Bibliografia bieżąca polskich spraw morskich, rzecznych, emigracyjnych i kolonialnych.

Prenumerata roczna „Spraw Morskich i Kolonialnych“ wynosi zł. 10, zeszyt pojedynczy 3 zł. Redakcja i administracja: Warszawa, Widok 10.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Z LETNICH PRAC LMK

Letni okres prac Ligi, wszystkich okręgów i oddziałów, był w tym roku wyjątkowo intensywny. Organizacja „Święta Morza”, wprowadzająca akcję zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej na teren całej Polski, była tylko jedną z prac, przeprowadzonych przez Ligę. Drugi Zjazd Polaków z Zagranicy, łącznie z Dniem Polaka z Zagranicy, był organizowany przy czynnym współdziałaniu Ligi, jej organów naczelnych i prowincjonalnych. Równocześnie przystąpiliśmy w tym roku do organizowania na szeroką skalę obozów — propagandowego, instruktorskiego i szkolnych, do urządzania masowych wycieczek nad morze. Miesiące letnie nie przerwały też prac, zmierzających do rozpoczęcia lub kontynuowania pionierskich akcji Ligi na terenach zamorskich.

Obecność w kraju delegatów Polonii zagranicznej, przybyłych na Zjazd, ułatwiła odbycie szeregu zebrań odczytowych, dyskusyjnych, organizowanych przez Zarz. Gł. L. M. K., a poświęconych różnym terenom i zagadnieniom zamorskim.

Duży wysiłek i wiele pracy włożone zostały, zwłaszcza przez Kierownictwo Spływu z p. gen. Kwaśniewskim na czele, w tegoroczny spływ do morza, który mimo specjalnie niesprzyjających warunków, wykazał nietylko znakomitą organizację, ale i trwale rosnący, powszechny pęd do pracy na wodzie.

Prace nad realizacją projektu budowy schroniska LMK posunęły się również naprzód. Po rozstrzygnięciu konkursu na projekt schroniska, przystąpiono do opracowania planów szczegółowych i ustalenia etapów budowy.

★
Liga Morska i Kolonialna zakupiła z funduszu kolonialnego żaglowiec motorowy, który pod nazwą M. Ż. „Elemka” w niedługim czasie zawinie do portu w Gdyni. Jest to statek o 5-u masztach z dodatkowym napędem dwu motorów typu Diesel o sile łącznej 700 H.P.

Całość ożaglowania statku wykonuje się w kraju, pod kierunkiem specjalistów zagranicznych.

Wypłynięcie „Elemki” przewidziane jest, po ukończeniu prac przygotowawczych, około 1-go listopada.

„Elemka” — wyruszy jako szkolny statek handlowy pod dowództwem kapitana Żeglugi Wielkiej Szczygielskiego w swój pierwszy rejs prawdopodobnie do portów afrykańskich.

★
Wobec tego, że szczegółowe miesięczne sprawozdania ze zbiórki na F.O.M. umieszczane w „Morzu” zajmują z każdym miesiącem coraz to więcej stron, uszczuplając coraz bardziej treść miesięcznika, pełny

wykaz sum wpłaconych na F. O. M. drukowany będzie w oddzielnym sprawozdaniu, które Biuro Zarz. Gł. rozsyłać będzie, poczynwszy od 1-go października, do wszystkich oddziałów i do prasy codziennej. W czasopiśmie, wydawanych przez Ligę podawać będziemy tylko stan konta F. O. M. w końcu każdego miesiąca.

Do dnia 1 września wpłacono na Fundusz Obrony Morskiej na konto 30680 W.P.K.O. Zł. 1.287.285 gr. 61.

Przypominamy wszystkim Okręgom, Oddziałom, Kierownikom sekcji marynarki wojennej oraz wszystkim członkom LMK którzy przyjęli moralny obowiązek zebrania i złożenia w tym roku odpowiedniej

sumy na F. O. M., że do końca tego roku kalendarzowego pozostaje już tylko trzy miesiące. Celem usprawnienia akcji zbiórki, skontrolowania dotychczasowych prac Zarząd Główny zwołuje na dzień 14 października zebranie p. przewodniczących sekcji okręgowych marynarki wojennej. Podobne zebrania przewidziane są w końcu października we wszystkich powiatach.

Komitety Święta Morza, które dotychczas nie złożyły jeszcze sprawozdań ze zbiórki na F. O. M. w czasie tegorocznego Święta Morza wzywa się do natychmiastowego przestania szczegółowych sprawozdań według wzorów, które otrzymały od Głównego Komitetu.

SPŁYW 1934 „CAŁA POLSKA DO MORZA”

W niezwykle trudnych warunkach odbywał się tegoroczny spływ „Cała Polska do Morza”, na którym — zgodnie z nazwą — spotkały się zespoły uczestników ze wszystkich naszych rzek, aby ponownie dokumentować wartość wewnętrznych szlaków wodnych, a zarazem znaczenie ich dla wyjścia na morze, a stąd na szeroki świat.

W oparciu o doświadczenie zeszłoroczne inicjator i kierownik dobrze znanego wszystkim pierwszego spływu do morza, p. gen. St. Kwaśniewski przystąpił z ramienia Zarządu Głównego LMK do organizacji drugiego skolei spływu; opracował w szczegółach cały program, uzgodniony następnie z dyr. P.U.W.F. i P.W. p. płk. Kilińskim i zatwierdzony już w kwietniu przez władze LMK, która podjęła się przeprowadzenia spływu przy wybitnym współudziale organów P.U.W.F. i P.W. Przytem w założeniu samego programu przyjęto jako wytyczną, iż spływ zatrzyma się w Warszawie w dniu, w którym w stolicy Rzeczypospolitej nastąpi otwarcie 2-go Zjazdu Światowego Polaków, t. j. w dniu 5 sierpnia; poczem spływ popłynie do Gdyni.

W momencie, gdy kilka grup spływu miało rozpocząć swą trasę, lub też już ją rozpoczęło, nienotowana od wielu lat powódź obięła całe woj. krakowskie i część śląskiego, oraz zaczęła zagrażać poważnie obszarom, położonym wzdłuż Wisły. Znalazły się też w ciężkiej sytuacji następujące grupy: „Wisła krakow-

ska” i jej dorzecza, oraz „San” z „Dniestrem” i „Prutem”.

Szczególnie tragiczne przesilenie przeżyła wówczas grupa III „Dniestr”, zorganizowana z dużym nakładem energii i w trudnych warunkach przez komendanta Obwodu P.W. w Stanisławowie — p. mjr. Łomnickiego, a następnie przerzuconą w dn. 20 lipca koleją z Zaleszczyk do Przemyśla na San w sile 90 uczestników z całym taborem.

Jednak po rozpoczęciu trasy na Sanie grupa ta została dosłownie przyaresztowana i odstawiona pod przymusem do miejsca zamieszkania — na skutek zarządzeń władz administracyjnych, mających poważne obawy co do bezpieczeństwa Sann, którego poziom podniósł się wówczas znacznie i począł grozić nie na żarty. Niełatwo jednak poszło władzom z likwidacją tej grupy uczestników spływu, którzy mieli już za sobą Dniestr (do Zaleszczyk) i duży przejazd koleją do Przemyśla. Władze zwyciężyły jednak, bo tylko 5 uczestników tej grupy udało się osiągnąć cel — dopłynąć do Gdyni.

Podobne epizody, choć w mniejszym stopniu, rozegrały się również na wodach woj. krakowskiego i śląskiego.

W tych warunkach Zarząd Główny LMK stanął wobec zagadnienia, czy nie należy spływu wogóle odwołać. Lecz na skutek napływających z całego kraju meldunków o rozpoczęciu spływu przez liczne grupy — Zarz. Gł. w porozumieniu z P.

Nakładem Ligi Morskiej i Kolonialnej

ukaze się w najbliższym czasie

Kalendarz Morski i Kolonialny

na rok 1935

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Na postoju w Płocku
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



U. W. F. i P. W. postanowił spływu nie odwoływać.

Te i tem podobne okoliczności nie wyczerpują jeszcze wszystkich trudności i trosk, jakich musieli doświadczyć uczestnicy tegorocznego spływu, bowiem dezorientacja, jaka nastąpiła w okresie największego napięcia powodzi oraz rozpuszczane przez osoby niepowołane wiadomości o rzekomym odwołaniu spływu, osłabiły całkowicie intensywność komitetów lokalnych, mających się zająć zorganizowaniem przyjęcia uczestników spływu na głównych punktach tras wodnych aż do Warszawy.

Dopiero w Warszawie znaleźli spływowicze należytą opiekę i pomoc, zorganizowaną już bezpośrednio przez kierownictwo spływu, które z p. gen. Kwaśniewskim na czele zaczęło — począwszy od Warszawy — urzędować już na wodzie, mając do dyspozycji cały niezbędny aparat, ulokowany na parostatku „Warneńczyk” z kancelariją spływu, ambulansem sanitarnym, służbą zdrowia i komisją sportową.

Dzięki szczególnej gościnności klubu „Syrena”, nie było w Warszawie kłopotu z zakwaterowaniem uczestników spływu, którymi zajął się cały zarząd klubu z p. prezesem Popielawskim, oraz kpt. przystani — p. inż. Chrzanowskim i oddał na ten cel swoją obszerną przystań. Tutaj też odbyła się w dniu odpływu w dalszą drogę t. j. w dn. 6.VIII. pierwsza defilada uczestników przed przedstawicielami władz, wojska, Ligi M. i K., miasta, Polaków z zagranicy i organizacją; wprowadzie nie tak manifestacyjna, jak się tego spodziewano, lecz w tych szczególnych warunkach dość

pokaźna, bo reprezentująca siłę 700 wioślarzy i około 400 łodzi.

Drugi dość liczny zastęp uczestników — bo w sile 250 osób i przeszło 100 łodzi spłynął z Buga-Narwi do Modlina, który był zarazem 1-ym punktem noclegowym od Warszawy. I ten etap — podobnie jak i Warszawa został wzorowo przygotowany, dzięki pełnemu poparciu p. komendanta garnizonu, który zapewnił wszystkim uczestnikom spływu wygodne kwatery w ciągu kilku dni i tanie a obfite wyżywienie. Na dalszej trasie łączyły się ze spływem nieliczne już zespoły uczestników, to też kierownictwo spływu mogło utrzymać w tej licznej gromadzie ład i porządek zwłaszcza, że na wszystkich dalszych etapach miejscowe

komitety przyjęcia z całą serdecznością zajęły się uczestnikami spływu i tem samem w wysokim stopniu poparły wysiłki kierownictwa. Nietylko więc w Płocku, który zawsze przoduje w każdym swym wystąpieniu, doznał spływ gorącego przyjęcia przez komitet i całe społeczeństwo płockie; ale w małym Wyszogrodzie czuł staropolską gościnność, zgóry zapewnioną przez komitet z p. burmistrzem na czele. We Włocławku rozległy teren Wojskowego Klubu sportowego z obszerną przystanią zamienił się w bazę spływu, zaś komitet przyjęcia przygotował wygodne kwatery i wyżywienie.

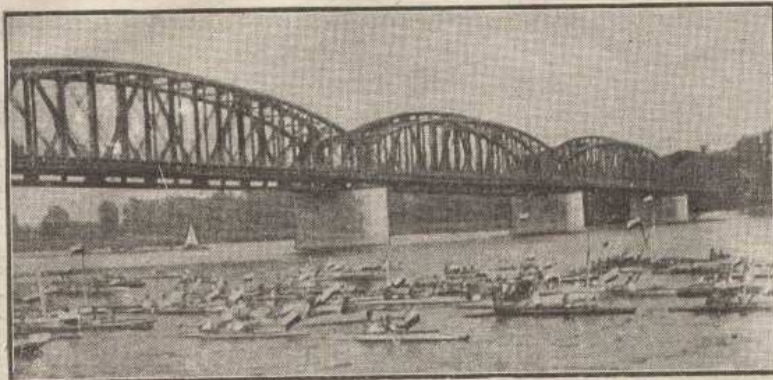
W Toruniu spływ został wzmocniony znacznie przez nowe grupy uczestników: „Wisłę Toruńską” i „Wartę”, która została zorganizowana przy dużym nakładzie energii przez kierownika Okr. Urz. W. F. i P. W. przy D.O.K. VII — p. ppłk. Sokołowskiego i przerzucona koleją z Poznania na Wisłę w Toruniu w sile 260 osób i 123 łodzi — kajaków, oraz kilku rasowych jachtów — pod kier. p. mjr. Wileczyńskiego. W Fordonie dołączyła do spływu ostatnia z grup t. j. „Noteć” z dużym zespołem P. W. Pocztowców. W ten sposób ogólna liczba uczestników wzrosła do 1400 osób na 650 łodziach - kajakach, i w tej sile odbyła ostatni odcinek Wisły aż do ujścia.

Dalsze etapy spływu, przygotowane również pod każdym względem wzorowo przez miejscowe komitety — to Chełmno, Grudziądz, Gnień, Tczew i wreszcie Gdańsk, jako kres pracy wioślarskiej, gdyż z Gdańska tabor uczestników został nadany przez kier. spływu transportem kolejowym do miejsc zamieszkania uczestników.

Po tak usilnej pracy uczestnicy jako pasażerowie s/s „Gdyni” i „Gdań-



Uczestnicy spływu z gen. Kwaśniewskim na statku „Inż. Cwikiel”



Splyw na Wiśle pod Toruniem

ska" przyplłyneli do celu swej wytrwałej i pracowitej wędrowki — do bastjonu polskiego morza — Gdyni.

Na tym ostatnim odcinku trasy można było ostatecznie ustalić, jakie organizacje i w jakiej sile poparły tę imprezę, mimo wielu przeszkód i trudności, zwłaszcza podczas defilad, które zostały przeprowadzone przed wejściem do Płocka, do Torunia, do Grudziądza i do Tczewa — prezentowały się wzorowo zespoły, znane już z zeszłorocznego splywu, jak i biorące udział w splywie po raz pierwszy. Można było więc zobaczyć charakterystyczny zespół P.W. Leśników z Białowieży, który wystąpił na 1 łodzi i 10 oryginalnych kajakach w sile 25 osób; starych znajomych — Klub Sportowy Tomaszowskiej Fabryki Szt. Jedwabiu w sile 27 osób; harcerski zespół „Wilków Morskich” z Poznania; Klub Wioślarski „Chorzowianka” z Chorzowa; zespół rasowych łodzi klubu „Syrena” z Warszawy; żeglarską drużynę harcerzy z Nowoswęcjan; Oddział Zw. Strzeleckiego z Kamionki Strumiłłowej; drużynę wioślarską P.W. Pocztowców z Krakowa; Sekcję Wioślarską P.T.K. z Kostopola, liczny zespół Związku Strzeleckiego z Dżisny i cały szereg innych — luźnych zespołów.

Kierownictwo splywu stworzyło na wodzie niezawodne środki bezpieczeństwa dla uczestników, mających obowiązek legitymowania się przed zapisaniem na splyw umiejętnością pływania. Gdy więc przed wjazdem do Grudziądza złapała splyw niespodziewana burza z dużą wichurą i wywróciła kilkanaście lżejszych kajaków, załoga ich użyła tylko zimnej kąpieli. Tak się przytem złożyło, że po tej przymusowej kąpieli defilada splywu w Grudziądzu wypadła najbardziej okazale i wywołała wielki entuzjazm zgromadzonej na brzegu publiczności, przyjmującej splyw wraz z komitetem miejscowym, oraz przedstawicielami władz, wojska, miasta i oddziału LKM.

Zgotowane przez Grudziądz przyjęcie dla splywu przeszło oczekiwa-

nia uczestników zarówno co do zakwaterowania, przygotowanego — o dziwo — na łózkach, jak również wyżywienia, które dalekie było od przysłowiowej, a dobrze znanej splywowiezom z innych punktów trasy grochówki. Tutaj również mo-



Kierownictwo splywu

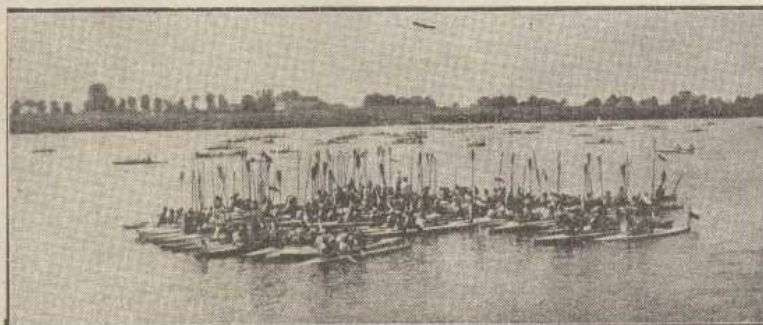
gła nareszcie wythnać trochę służba zdrowia splywu z p. kpt. dr. J. Mazurkiem na czele, albowiem przewodniczący komitetu miejscowego p. ppłk. T. Matysek zorganizował również w Grudziądzu dla uczestników specjalny ambulanś sanitarny przy poparciu P.C.K.

Posuwając się w takim zespole od etapu do etapu, po kilkugodzinnym zatrzymaniu w Gdańsku, osiągnął splyw Gdynię w późnych godzinach dnia 16.VIII, aby zamknąć atrakcyjną wędrowkę i dać zasłużone wytchnienie wszystkim uczestnikom.

Sama uroczystość zakończenia, która zgromadziła komitet gdyński przyjęcia splywu z p. komisarzem rządu F. Sokolem i prezesem inż. W. Gierdziejewskim na czele, oraz przedstawiceli władz, wojska, miasta i społeczeństwa z p. dyr. dep. Możdżeńskim, prezesem W. Sieroszewskim i in., ograniczyła się, po nabożeństwie i defiladzie, do przemówień, rozdania 26-ciu nagród, ufundowanych przez pp. ministrów, wojewodów, dowódców O. K., prezesów związków, dyrektora P.U.W.F. i P.W., komendanta głównego Straży Granicznej i innych, oraz do wręczenia wszystkim żetonu pamiątkowego i upominków. Mogli być dumni uczestnicy splywu z dokonanego wysiłku, jak to uwydatnił w swym przemówieniu p. kom. Sokół; a niewątpliwie wzruszyli się głęboko, gdy zabrał głos czcigodny Wacław Sieroszewski, aby podziękować im za piękny wyczyn, który nie był przyjemnością, ale wysiłkiem zbiorowym, wymagającym wytrwałości i poświęcenia. To też p. gen. Kwaśniewski, mogący najpewniej potwierdzić wielką solidarność uczestników splywu i ocenić ich trudną pracę, w swym przemówieniu pożegnalnym wyraził im serdeczne uznanie, a zarazem zapewnił, że o ile tylko warunki na to pozwolą, najbliższy i następne splywy będą mogły skierować się na inne szlaki naszych celów krajoznawczych i gospodarczych, jako arterij komunikacyjnych i żeglugi rzecznej; w ten sposób zrealizuje się najbardziej frapujący wszystkich od roku już projekt splywu do morza Czarnego, czy nawet do Bałtyku — lecz inną drogą, nastrojącą naszanie jeszcze pewne trudności.

Z pełną nadzieją spotkania się na następnym splywie rozstali się uczestnicy w Gdyni i rozjechali się do miejsca zamieszkania.

H. Sikorski.



Przygotowania do defilady pod Toruniem

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



NAGRODY ZA SPŁYW „CAŁA POLSKA DO MORZA”

A. Zespołowe:

1. Klub Wioślarski „Chorzanka” z Chorzowa, statua 2-osób, kajaka, na podstawie kamiennej, ufundowana przez Dow. O. K. IX. Brześć n/B. p. Gen. Miecz. Trojanowskiego.

2. Klub Wioślarski „Syrena” z Warszawy, składak z żaglem (4 części), ufundowany przez Ministra Spraw Wewn. p. M. Zyndram-Kościałkowskiego.

3. Przysp. Wojskowe Leśników Zarząd Główny, puchar złożony, ufundowany przez Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonijalnej.

4. Oddz. Zw. Strzel. z Kamionki Strumilowej, statua brązowa żaglówka na marmurze, ufundowana przez Komendanta Gł. Straży Gran. p. Plk. Jana Jur-Gorzegowskiego.

5. Oddz. Zw. Strzel. z Ostroga, statua 2-osób, kajaka na podstawie, ufundowana przez I W. Ministra Spraw Wojsk. p. Gen. Tadeusza Kasprzyckiego.

6. Klub Sportowy Tomaszowskiej Fabryki Sztucz. Jedwabiu w Tomaszowie Maz., statua brązowa żaglówki na marmurze, ufundowana przez Komisarza Rządu m. st. Warszawy p. Wojewodę Wład. Jaroszewicza.

7. Koło Szkoły Handlowej z Równego, statua z brązu płaskiego kajaka z kajakowcem na falach na podstawie marmurowej, ufundowana przez Wojewodę Poleskiego p. Plk. Wacława Kostek-Biernackiego.

8. Harcerska Drużyna Żeglarska z Nowo-Swiecian, aparat fotograficzny, ufundowany przez Prezesa Rady Min. p. Prof. Leona Kozłowskiego.

9. Drużyna Żegl. Młodzieży gimn. z Nowogrodka, statua 2-osób kajaka z brązu na marmurze, ufundowana przez Wojewodę Nowogrodz. p. Stefana Świdzkiego.

10. Harcerska Druż. Żegl. „Wilków Morskich” z Poznania, brązowa płasko-rzeźba Marsz. J. Piłsudskiego na drzewie, ufundowana przez Dowódcę O. K. VII. Poznań, p. Gen. Oswalda Franka.

11. Sternik żaglówki „Zew” Wiśniewski Alfred, puchar srebrny, ufundowany przez p. Min. P. i H. Dr. Henryka Flojar Rajchmana.

12. Żaglówka „Mewa” z Doliny Kozło Włodz., postument: kajak na skałach, ufundowany przez Wojewodę Więńskie-go p. Wł. Jaszczołta.

13. Żaglówka Zakopane, Gustaw Freytag, statua żaglówki na podstawie, ufundowana przez Z-cę Dowódcy O. K. II Lublin p. Plk. Stefana Iwanowskiego.

14. Zespół Oddz. LMK. z Rzeszowa, kajak 2-osób, ufundowany przez Dowódcę O. K. VI Lwów, p. Gen. Bolesława Popowicza.

15. Drużyna Wiośl. P. W. Pocztowców z Krakowa, statua kajaka na podstawie, ufundowana przez Prezesa P. W. Pocztowego, p. Dyr. Romana Starzyńskiego.

16. Sekcja Wiośl. Szkoły Powsz. Nr. 4 ze Skarżyska-Kamiennej, obraz oprawiony, ufundowany przez Ministra W. R. i O. P. p. Wacława Jędrzejewicza.

17. Sekcja Wiośl. P. T. Kr. z Kostopola, aparat fotograficzny, ufundowany przez Ministra Poczty i Tel. p. inż. Emila Kalińskiego.

18. Oddz. P. W. Pocztowców w Bydgoszczy, aparat fotograficzny, ufundowany przez Min. Spraw Zagr. J. Becka.

19. Zespół Zw. Strzel. Baranowicze, statua kajaka na podstawie, ufundowana przez Wojew. Śląskiego Dr. M. Grażyńskiego.

B. Indywidualne:

20. P. Sedzia Wład. Witkowski z Dziśny, sportowa waliza skórzana, ufundowana przez Związek Polskich Związków Sportowych.

21. Władysław Zwitek z Warszawy.



Odpoczynek pod Złotorją

pudełko z drzewa inkrustowane, ufundowane przez Wojewodę Stanisławowskiego p. Zygm. Jagodzińskiego.

22. Inwalida Adolf Buta z Oddziału Zw. Strz. z Janowej Doliny, srebrna papierośnica 1933 r., ufundowana przez Ministra Dr. K. Pappego.

23. P. Chojński z Sosnowca, album „Morze Polskie”, ufundowany przez Ministra Opieki Społecznej p. Dr. Jerzego Paciorkowskiego.

24. Inwalida Antoni Czarniewicz z Białowieży, zegar budzik w białym metalu, ufundowany przez Dyrektora Państw. Urz. W. P. i P. W. p. Plk. Władysława Kilińskiego.

25. Prząd. grup. X-A Feliks Lemie-szewski, statua „Zwycięzca”, ufundowana przez Komisarza Rządu m. Gdyni Mgr. Fr. Sokoła.

26. Oddz. Strzelców Morskich w Poznaniu, żagiel z masztem, ufundowany przez Dowódcę O. K. VIII Toruń p. Gen. St. Pasławskiego.

OBÓZ ŻEGLARSKI LMK NAD JEZIOREM NAROCZ

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

W każdym człowieku drzemie zamknięte do wody. Jest ono nieraz tak głęboko ukryte, że występuje tylko w sprzyjających okolicznościach.

Śluchamy chętnie dziecinny bełkot strumyka i rozgłosnego szumu rzek górskich, i potężnego łoskotu spienionych, srebrzystych kaskad wodospadu. Woda zachwyca nas i przyciąga, fascynuje zmiennością ruchu fal i różnorodnością zabarwień, a zawsze się podoba: czy to źródło, bijące ze skały jako symbol ruchu i żywotności wielkiej, czy to potok, wartkim prądem płynący w fantastycznych zakrętach i linjach, czy to poważna rzeka, tocząca spokojnie, majestatycznie swe fale, czy wreszcie morze o charakterze zmiennym: raz senne, smutne, szare i oswiałe, czasem groźne, spienione, burzliwe, albo ciche i błękitne jak sen. Jeziora jako przestrzenie wodne zaspakajają całkowicie naszą tęsknotę i pęd do wody. Mają one bowiem w sobie coś kojącego i swojskiego, mają potęgę i bezkres wielkich wód, czarodziejską grę barw i tajemniczy widok głębi. Nad wodami jezior dusza ludzka odpoczywa, bo bezmiar i spokój każe zapomnieć o troskach dnia codziennego.



Jedna z pomysłowo udekorowanych łodzi flotyli P. W. Leśników z Białowieży

Nie też dziwnego, że w ostatnich latach jeziora stały się celem wędrówek wielu ludzi i miejscem rozbijania obozów. Ciągłą nad jeziora nie tylko turyści i zapaleni sportowcy wodni, ale i ci, którzy szukają wypoczynku, uspokojenia nerwów, poszarpanych gorączkowym życiem wielkich miast. Na północno-wschodnich krańcach Polski jest całe królestwo jezior, wśród których na pierwsze miejsce wybija się jezioro Narocz, olbrzymia przestrzeń wody, ponad 80 km. kw. powierzchni, o różnorodnej wielkości i sile fal. Położone wśród suchej, pięknej okolicy, otoczonej zewsząd sosnowymi lasami, daje bardzo wiele zadowolenia i gwarancję dobrego wypoczynku.

A ileż jest piękna dookoła!

A ileż jest piękna, zawartego w nim samem!

To samo — i zawsze inne, to samo i tak niepodobne do tego, co się widziało wczoraj, a nawet przed kilku godzinami.

Jeżeli niebo pokryte ołowianymi chmurami, jezioro jest szare, mętne i beznadziejne; przy aurze burzliwej nabiera ruchu i demoniczności, pieni się białą grzywą fal i mruczy złowrogo; a jeśli błękit niebios jest jasny i czysty, prześwietlony promieniami słońca, jezioro jest ciche i uśmiechnięte, fale zdają się muskać ruchliwą, krystalicznie czystą powierzchnię, a woda nabiera tajemniczego uroku niezwykłości barw z tych światłocieni, płynących od jasnej świetlistej powierzchni do mrocznych głębin dna wodnego. A czyż nie jest piękna ta jeziora podczas księżycowych nocy letnich? W srebrzystym odbłasku księżycy wszystko wydaje się tajemnicze i jakże inne.

Nad brzegiem tego cudnego jeziora,

na polanie otoczonej lasem sosnowym został umieszczony obóz żeglarski LMK. Doskonała miejscowość wypoczynkowa dla wszystkich, wspinały teren dla sportu wodnego. Piaszczyste dno, niegłęboka, przybrzeżna woda, piękne naturalne plaże dają wiele zadowolenia każdemu. Ci zaś, którzy specjalnie interesują się sportem żeglarskim, mają możliwość przeobrażenia odpowiedniej ilości ćwiczeń praktycznych pod fachowym kierownictwem i troskliwą, serdeczną opieką. Uczestnicy mają możliwość stać się dobrymi żeglarzami, znającymi wszystkie tajemnice sztuki żeglarskiej.

Dogodne rozmieszczenie w nowych letnich barakach LMK, dobra kuchnia, ładne boiska do gry w siatkówkę i koszykówkę, wspólne ogniska, częste wycieczki do sąsiednich jezior lub wzdłuż wybrzeży — dają uczestnikom maksimum wrażeń.

Tegoroczny obóz LMK rozpoczął się 20 czerwca i trwał do 15 sierpnia. Uczestnicy żyli się z sobą serdecznie, wskutek czego nastrój był miły. Dowodem tego są listy obozowiczów, którzy piszą, że „zabrali z Naroczy radość, śmiech i wesele na cały długi rok, aby miłymi wspomnieniami niezapomnianych chwil, spędzonych tam nad cudną wodą jeziora, rozpogadzać przykre dni, które każdy z nas musi przeżyć. Czas spędzony w obozie zostawił w duszy snop radosnych jasno-słonecznych promieni. Dobrze nam było, tak dobrze, że trudno to słowami wyrazić”.

A więc każdy, kto pragnie wrażeń i emocji, jakich może dostarczyć woda, niech w przyszłym roku podczas miesięcy letnich śpieszy nad jezioro Narocz do obozu LMK.

Wszyscy na wodę — po powietrze, zdrowie i słońce!

Mieczysław Kacprzyk.

DRUGIE POLSKIE REGATY PEŁNOMORSKIE GDYNIA — VISBY

Nasz dostęp do morza nie zamyka się już w ramach ślicznych plaż Helu czy Karwi. Nietylko „nad morze”, ale i „na morze” wybiera się rosnące z roku na rok grono pionierów morskich.

Jednym z najskuteczniejszych sposobów zespolenia zatwardziałych łowców sarmackich z morzem jest umożliwienie najszerzszym warstwom młodzieży zapoznania się z rozkoszami królewskiego sportu jachtowego. Czynniki to od lat kilku w miarę swych skromnych możliwości finansowych P. U. W. F. na Ośrodkach Morskich, a Liga M. i K. i nad Bałtykiem i nad wodami wewnętrznymi: jeziorami Narocz, Wigrami itp.

Regaty mniejszych jednostek w „zaczarowanym” trójkącie Jastar-

nia — Gdynia — Hel odbywają się już od lat wielu, natomiast wyścig pełnomorski przez otwarty Bałtyk, jako wymagający kosztowniejsze-



Uczestnicy obozu LMK nad jeziorem Narocz uprawiają sport żeglarski

go taboru, „stał się ciałem” dopiero od roku zeszłego.

Zapoczątkowane przez Jacht Klub Polski w r. ub. regaty Gdynia — Rönne (Bornholm), były pierwszą imprezą tego rodzaju.

Tegoroczna trasa — wpoprzek Bałtyku — zdala od szlaków okretowych — była znacznie trudniejszą i dłuższą (blisko 210 mil morskich). To też na starcie w dniu 16.VI stanęła nieliczna, o połowę od zeszłorocznej mniejsza flotyła: dywizjonik słupów („Witeż” i „Kneż” z Y. K. P. oraz „Szalony” z korsarskim proporczykiem na topie masztu), a poza konkursem „Pirat” z Polskiego Kl. Morsk. w Gdańsku, niosący na pokładzie przyszłych prawdziwych wilków, a narazie „wilczęta morskie” — młodzieńskich harcerzy. Obsadę załóg — oprócz Pirata — stanowili jachtmeni gdyńscy.

W klasie dwumasztowców walczyły o lepsze jeno obie „Temidy” — własność P. U. W. F., z których „Mała” z załogą złożoną z oficerów marynarki i harcerzy, była pod dowództwem kom. Filanowicza, „Temida I” zaś pod kap. gen. Zaruskim niosła na swym pokładzie „ostrzelana” w wielu podróżach „starą gwardię” jachtmeńską z Warszawy. Reprezentowane tam były kluby: A. Z. S., W. T. W., harcerstwo, klub „Wisła”, „Strzelec” i nawet...i dwie panie w W. K. Wiośl. W załodze „Temidy II”, jako pasażerka, znalazła się również przedstawicielka płci nadobnej — p. kom. Filanowiczowa.

Nie stanął na starcie zeszłoroczny zwycięzca „Jurand”, będący właśnie w podróży zagranicznej, ani żaden z jachtów Ofic. Y. Klubu, ani A.Z.M.”u.

Wobec różnorodności daleko posuniętej i w wymiarach kadłuba i kwadraturze żagli zastosowano formułę handicapową. W klasie dwumasztowców „Temida” I, obciążona motorem (zapłombowanym!) i zapasami benzyny, miała wyrobić handicap 3 godz. i 36 minut! W słupach uznano za równorzędne „Witezia” i „Knezia”, dając zato prefe-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



rans... karzelkowi „Szalonemu” coś około 7-miu godzin.

Bieg rozpoczął się dn. 16.VI o g. 15-ej opuszczeniem flagi „B” na maszcie zakotwiczonych holownika „Smoka” przy słabym wietrze o sile 1 — 2 stopni z kierunków wschodnich.

Wypadło lawirować w małym Morzu, aby wydostać się za cypel Helu (kurs kompasowy z Gdyni na Hel wynosi prawie ONO). Na Bałtyku wiatr wzmógł się nieco. Załogi wywieszają więc dodatkowe żagle górne: zaczyna się zacięta walka. Nocą wiatr „zdycha”. Małe jachty oraz śmigła „Temida II” wysiorowały się na lekkich podmuchach daleko wprzód... ciężka „Temida I” zostaje hen w tyle.

Odwraca szanse świeży wiatr niedzielny. Dzień cały trwa „orgia” żaglowa... Wszystkie możliwe płótna od balonów, wypchniętych na „motyla”, aż do „wron” uczepionych pod bomami grotów, wobec pomyslnych kierunków wiatru poszły w ruch, powyciągane przez roznamietnione „wielką grą” załogi z zakamarków bosmańskich.

Zdystansowana dotąd „Temida I”, wielki 36-ciotonnowy szkuner-jacht, po zaciętym boju, forsując żaglami do ostateczności, wyrwa się skolei naprzód i ginie hen w mgłach przedwieczornych z oczu reszty eskadry.

Uważając się (przedwcześnie!) za zwycięzcę, zrzuca „Temida I” górne żagle przed nocą w obawie o całość omasztowania: grot-stenga (górna część wielkiego masztu) gnie się niepokojąco. Również i „Temida II” redukuje część płócien. Ze słupów: stary weteran „Witeź”, który przed laty 10-ciu otwierał pod kap. Zaruskim niezapisaną dotąd w naszych dziejach kartę jachtowych wypraw transbałtyckich, obecnie pod sterem inż. Ładańskiego, podobnie, jak i obie „Temidy”, kieruje się naokoło wysepek Stóra Karslo. „Kneź” natomiast pod kap.

Jodzieviczem idzie brawurowo o mil parę przesmykiem między szkełami. Ryzykowna to po nocy droga!

Gdy „Temida I” zbliża się „małym gazem” do „miasta ruin i róż”, a na jej pokładzie oddają się najspokojniej porządkom, zwyczajnym przed wejściem do obcego portu, jej rywalka „Temida II”, a tuż za nią „Kneź” i „Witeź” wyskakują nagle z za urwistego cypla Gotlandu, jak nieublagane fatum...

„Wielka Temida” próbuje jeszcze podnieść więcej płócien, jednak stawka już padła: Visby o godzinę drogi...

Ostatecznie na linię mety wpada „Temida I” o godz. 6-ej min. 49, ale już w godzinę po niej (a handicap wymaga blisko 4 godzin!) łapia czas „Małes”, która tym sposobem wygrywa bieg. Nadrobiła ona opóźnienie, podniósłszy o świcie w poniedziałek wszystkie możliwe płótna przy pełnym wietrze. „Temida I” nie mogła — przy tym kierunku, a słabej sile wiatru poniedziałkowego — iść tak wspaniale, jak niedzielny „gazem”, kiedy to łog wskazywał... 11 węzłów. Oba słupy zawzięcie walczą do ostatka, idąc niemal „leb w leb”... Zwycięża ostatecznie różnicą 3-minutową „Witeź”.

„Szalony pod por. Koreywą, mimo handicapu 7-godzinnego, przegrywa z kretelem. Miał pomóc awaryjnie osprzętu i przychodzi dopiero nazajutrz.

W porcie flagi polskie i szwedzkie... Nasze jachty podnoszą gale (flagi Kodu poprzez topy masztów od dziobu do rufy).

Nazajutrz odbywa się zebranie towarzyskie wszystkich załóg z władzami miasta i prezydium miejscowego jacht-klubu.

Życzyć należałoby, aby rok 1935 zgromadził dwukrotnie większą flotę jachtową!

R. N.

wakacyjny czas w prymitywniejszych niż naogół warunkach.

— Ale podobno musieliście wstać o 7-mej rano, jeść o jednej porze śniadania, kolacje, obiady, kłaść się o 10-tej, jednym słowem — wszystko odbywało się na gwizdek!

— Nie! Nie mieliśmy żadnych gwizdków, a co do podziału dnia, to mój drogi — przecież i w pensjonatach jest ustalony czas posiłków. Ślicznie wyglądałby taki tłum ludzi (było nas przecież około 1300 osób), bez żadnego rygoru! Zresztą z tem wstawaniem, to nie było tak źle. Czyż można spać, gdy słońce wdziera się do środka przez szpary w sosnowych deskach, różowi sęczki, złoście zaślamuje się na kropkach żywicznych, wabi i kusi? Nikt już prawie nie leżał, gdy drugi gong wzywał nas na apel.

— Co to za apel?

— Zbiórka poranna wszystkich „obozowiczów” na modlitwę, podniesienie flagi i podanie do wiadomości ogólnych zarządzeń. Od chwili, gdy na wietrze zatrzepotał sztandar, rozpoczynał się oficjalnie dzień obozowy, który znów kończył się, gdy flaga, niby zmęczony ptak, spływała z masztu przy wieczornym apelu. Potem szliśmy na gimnastykę, panie w jednej grupie, my w drugiej.

A po gimnastyce — na wycigi do śniadania! Później porządkowaliśmy nasze domki, i o wpół do dziesiątej szliśmy na plażę. Droga wśród lasu, obok zielonych polan, poprzez ciemne wrzose.

Na plaży gwar, radość, wspólna zabawa, gry, nauka pływania, wspólna kąpiel.

— Do drugiej siedzieliśmy nad morzem, potem biegiem pędziliśmy na obiad z wilczymi apetytami.

— A co robiłeś po obiedzie?

— Różnie bywało. Mieliśmy od czasu do czasu pogadanki, zarządzane przez kierownictwo obozu.

— O czym?

JAK TO BYŁO NA OBOZIE NADMORSKIM LIGI

Jak zwykle po urlopie zjawiłem się w licznie uczęszczanej kawiarni warszawskiej, gdzie zaczął mnie mój przyjaciel pytaniem: słyszałem, że byłeś w tym roku na obozie Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Jakże ci się tam powodziło?

— A no, było świetnie.

— Nieee... a wiesz, że ja słyszałem różne rzeczy o tym obozie. Czy rzeczywiście mieszkaliście w dwuosobowych namiotach, wielkich hangarach i domkach campingowych?

— A jak ty chciałeś, żeby było na obozie? Może łóżka sprężynowe, elektryczność, wanna i inne pensjonatowe urządzenia! Otóż właśnie jest w tem pewien urok, że śpisz pod na-

miotem, a nie w czterech dusznych ścianach, że wspólnie przeżywa się



Uczestniczki obozu LMK zażywają rozkoszy kąpieli w morskich falach

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



W przeciągu miesiąca sierpnia złowiono na całym wybrzeżu polskim ogółem 284.950 kg. ryb wartości 158.301 zł. W porównaniu z lipcem r. b. połowy wzrosły o przeszło 63 tysiące kg.

Z całej ilości połowów przeszło 41 tysiące kg. sprzedano do wędzarni, do Gdańska wywieziono blisko 62 tysiące kg., na rynku miejscowym sprzedano 182 tysiące kg.

Ceny ryb utrzymały się mniej więcej na poziomie cen ubiegłego miesiąca.

★

W stosunkach gospodarczych między Polską a W. M. Gdańskiem został dokonany dalszy krok naprzód: w dniu 6 sierpnia r. b. zostały podpisane mianowicie z w. m. Gdańskiem umowy w sprawach celnych o udziale Gdańska w kontyngentach przywozowych oraz o wzajemnej wymianie artykułów spożywczych.

★

W związku z dalszym rozwojem ruchu towarowego morskiego między Polską a w. m. Gdańskiem zaszła konieczność dalszego uzupełnienia polsko - czechosłowackiej taryfy portowej. Nowa taryfa, która weszła w życie z dniem 10 września,

włączyła do taryfy artykułowej cały szereg nowych punktów granicznych czechosłowacko - węgierskich i czechosłowacko - austriackich na owoce, tłuszcze, olej, węgle, szmaty, krochmal, kleje, przetwory mięsne, włókna roślinne itp.

Ustalono stawki opłat przewozowych od tych przejść granicznych względnie od tych przejść są konkurencyjnie niskie w stosunku do stawek innych portów.

★

Ostatnio powstała nowa linia okrętowa, która połączy regularną komunikacją port gdyński z portami indyjskimi, jak Carachi, Bombaj, Allepey, Madras, Kalkuta i Rangoon. Właścicielami nowej linii jest szwedzkie towarzystwo okrętowe Wilhelm Wilhelmsen z Göteborga.

★

Rozbudowa portu gdyńskiego postępuje w dalszym ciągu naprzód. Ostatnio wykonane zostało całkowicie nabrzeże czechosłowackie oraz częściowo nabrzeże rumuńskie — ogółem blisko 650 metrów biezących.

Prace na wybrzeżu są również stale prowadzone, przyczem zwraca się specjalną uwagę na roboty, które

mogą przyczynić się do rozwoju ruchu turystycznego, a zatem podniesienia gospodarczego wybrzeża.

Między innymi w Wielkiej Wsi-Hallerowie pracowały w ciągu całego lata drużyny pracy, zatrudnione przy pracach betonowych, niezbędnych dla przeprowadzenia szosy przez półwysep Helski. W betoniarzach tych wykonywane są krawężniki, które mają być następnie umieszczone po obu stronach szosy dla jej wzmocnienia. Betoniarze Wielkiej Wsi-Hallerowa mają wykonać 72 tysiące tych krawężników.

W Wielkiej Wsi-Hallerowie rozpoczęto również budowę parku nadmorskiego ku czci poety kaszubskiego Hieronima Jarosz-Derdowskiego. Budowa parku, który według projektu ma być wielkim reprezentacyjnym parkiem nadmorskim i będzie stanowić jednocześnie rezerwat roślinności z całego wybrzeża polskiego, rozłożona jest na kilka lat, a koszt ogólny wyniesie 400 tysięcy złotych.

W roku bieżącym przy robotach zatrudnione były drużyny pracy w liczbie około 200 robotników, dzięki czemu zakres planu prac będzie całkowicie wykonany.

BUDOWA OKRĘTÓW WE FRANCJI

Stocznie francuskie otrzymały dwa wielkie zamówienia: „Compagnie Générale Transatlantique” powierzyła towarzystwu zakładów i stocznii „Saint-Nazaire-Penhoet” budowę szybkiego okrętu dla linii Marsylja — Alger podobnego do tego, jaki rząd (Marynarka Handlowa) zamówił parę miesięcy temu w „Société Provençale de Contructions Navales”. Długość jego wynosić będzie 141 m. 90, szerokość — 19 m. 20, wysokość kadłuba — 12 m. 70, zagłębienie średnie — 6 m. 55, wyporność — 8760 ton, 140 pasażerów pierwszej klasy, 41 lub 82 mieszanych, 220 drugiej klasy, 172 trzeciej klasy i 400 czwartej klasy znajdują na nim pomieszczenie. Pewna inowacja została wprowadzona w rozkładzie wielkich wspólnych sal: sala jadalna, salon i palarnia pierwszej klasy są w amfiladzie na pomoście spacerowym, jak na statkach kursujących na linii Nowego Jorku. Jest to wielki postęp, który będzie naleyście oceniony przez pasażerów linii Marsylja — Alger. Statek będzie poruszany za pomocą dwóch grup turbin Parsons rozwijających siłę 18.000 KP. po 200 obrotów na minutę; największa szybkość przewidziana — 23 węzły. Przy sile 14.000 KP., która będzie zwykle osiągnięta, szybkość wyniesie 21 w. 5. Para będzie dostarczana turbinom przez 4 kotły typu Penhoet są to kotły podobne do tych, jakie będą używane na „Champlain” i na „Normandie”. Kotły te będą opalane mazutem. Aparaty pomocnicze będą elektryczne. Stepa tego statku została wydłużona w stoczni Penhoet 30 marca; spuszczenie na wodę jest przewidziane w lutym lub marcu 1935, a regularne obsługiwanie linii Marsylja — Alger na jesień tego samego roku. Wykończenie takiego samego statku, którego budowa ma być wkrótce rozpoczęta

w stoczni „de la Ciotat” towarzystwa „Provençale de Contructions Navales”, jest przewidziana w początkach 1936 roku. Te dwa statki będą dowodem wielkiego postępu osiągniętego na linii Marsylja — Alger, nie tylko pod względem komfortu, lecz również i szybkości, ponieważ przedtem największa szybkość wynosiła tylko 19 węzłów, a przeciętnie 16 do 17.

Zresztą, w dobie obecnej, powiększenie szybkości jest jedną z głównych trosk francuskich towarzystw okrętowych.

Na uwagę zasługuje też przeróbka statku „Champlain” towarzystwa „Messageries Maritimes”, która została powierzona towarzystwu „Provençale de Contructions Navales”. Prace nad kadłubem zostały nader szybko skończone. Kadłub został wydłużony o 8 m. 50, lecz aby osiągnąć połączenie linii okrętu trzeba było rozebrać go na długości 22 m. 50 aby go odbudować na długości 31 m. Rozbiórka, która wynosiła 350 ton blachy stalowej i ukończone, zaczęta 23 stycznia skończono 10 lutego. Odbudowa zaczęta 13 lutego została skończona 20 marca; zużyto 410 ton blachy stalowej i ukończone. Towarzystwo „Provençale de Contructions Navales” przerabia obecnie maszynię i zakłada dwie turbiny typu Bauer-Wach.

W międzyczasie towarzystwu „Provençale de Contructions Navales” została powierzona przeróbka statku „El-Biar”, należącego do „Compagnie de Navigation Mixte”, obsługującego linię Francja — Alger. Statek ten będzie wydłużony o 4 m. 50 i uposażony w jedną turbinę Bauer-Wach. Przewiduje się powiększenie szybkości o 2 węzły.

Drugie wielkie zamówienie zostało powierzono przez „Compagnie Auxiliaire de Navigation” stocznii i zakładem

„de la Seine Maritime” (Worms et Cie). Będzie to budowa największego naftowca, jaki wybudowano dotąd we Francji. Wyporność jego wyniesie będzie 18.500 ton długość — 166 m. 20, szerokość — 21 m. 80, zagłębienie — 9 m. 35. Maszynię składać się będzie z dwóch czterotaktowych motorów typu Burmeister et Wain. Motory te będą miały każdy 6 cylindrów o l m. 80 skoku i 680 mm. średnicy; siła ogólna 6.500 KP. Motory te będą zbudowane w zakładach „Le Creusot” przez firmę „Schneider et Co”. Szybkość przewidziana — 10 węzłów na próbach i 13 w użyciu.

Drugi wielki naftowiec o jeszcze większych rozmiarach (około 21.000 ton) ma być zamówiony w innej stoczni francuskiej. Te dwa przykłady zdają się wykazywać, że armatorzy francuscy dążą do budowy naftowców o wielkiej wyporności, których eksploatacja jest o wiele korzystniejsza niż eksploatacja statków o małej lub średniej wyporności.

W obecności P. Wiliama Bertrand, ministra marynarki handlowej „Les Ateliers et Chantiers de France” spuścili na wodę 16 kwietnia kontrtorpedowiec „Le Triomphant”. Charakterystyki tego statku, który należy do ostatniej serii kontrtorpedowców marynarki francuskiej są następujące: długość — 132 m., szerokość — 11 m. 98, zagłębienie — 4 m., wyporność — 2 830 ton. Maszynię składać się będzie z dwóch turbin Parsons o sile 80.000 KP. Para jest dostarczana przez cztery kotły, opalane mazutem. Uzbrojenie wynosić będzie: 5 dział 138 mm., 4 działa automatyczne 37 mm. przeciwlotnicze, 9 rur torpedowych 550 mm. i przyrządy przeciw łodziom podwodnym. Szybkość przewidziana dla statków tej serii wynosi 40 węzłów.

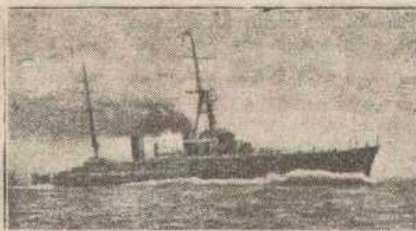
Olivier Guéant



Gestetner

POLSKIE TOWARZYSTWO GESTETNER
SPÓŁKA Z O.O. CENTRALA WARSZAWA, KRÓLEWSKA 41

WARSZAWA · KATOWICE · POZNAŃ · KRAKÓW · LWÓW



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

STOCZNIE i WARSZTATY

NANTES

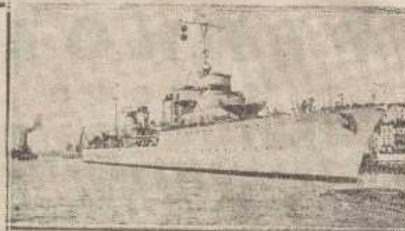
(L. I.)

LE TRAIT

(S. I.)

LA COUR-NEUVE

(SEINE)

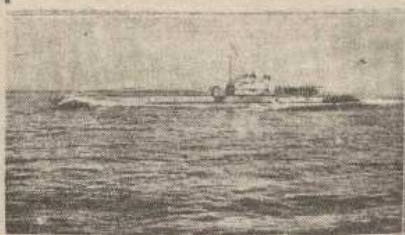


Konrtorpedowiec „CASSARD”, 43,4 węzłów najszybszy na świecie okręt wojenny (Ateliers et Chantiers de Bretagne).

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

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

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



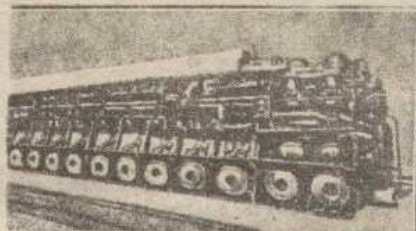
Łodzie podwodne „ANTIOPE”, „AMAZONE”, „OREADE”, „LA SYBYLLE” i „VENUS” marynarki francuskiej (Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime).

ZARZĄD GŁÓWNY
PARIS (S-e)

55.

BOULEVARD
HAUSSMANN

WSZELKIE ZAPYTANIA
NALEŻY KIEROWAĆ
POD TYM ADRESEM



Motor typu M. A. N. o sile 3000 H. P. do łodzi podwodnych. Wylączność na Francję S-te G-le de Constr. Mecan.

ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

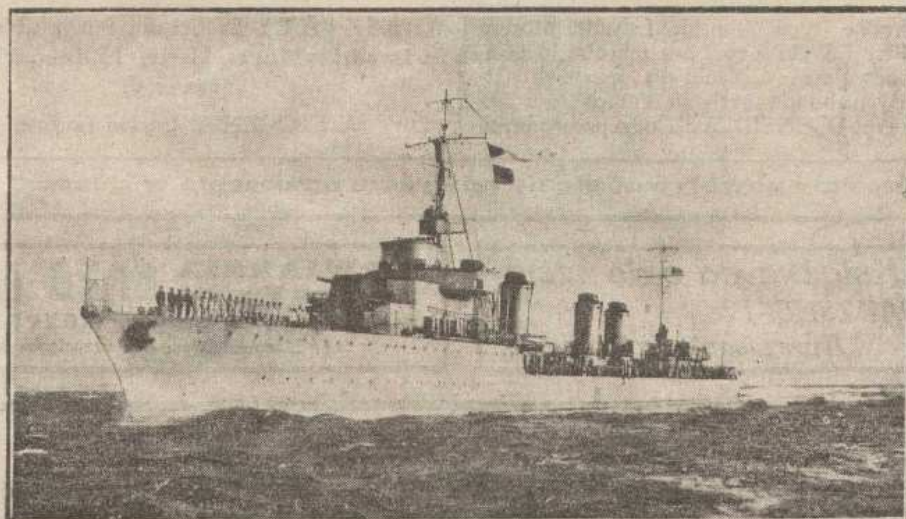
4. Rue de Téhéran, Paris

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



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.

**KRĄŻOWNIKI — KONRTORPEDOWCE — ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot)
TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESLA LOIRE-SULZER**

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

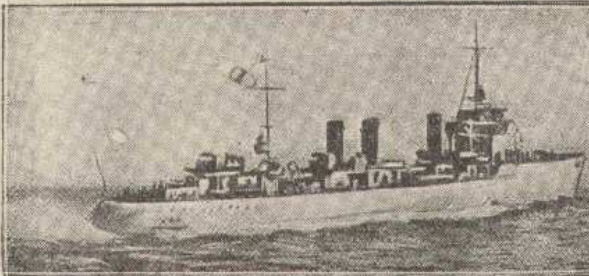
*Wieloletnia. Sprzedażowa. bież. kalendarz. Sankt. kalendarz.
p. Zakończ*

PENHOËT

Budowa OKRĘTÓW wojennych i STATKÓW handlowych

wszelkich typów i rozmiarów

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



Kontrtorpedowiec „Valmy”, całkowicie zbudowany na stoczni „Penhoët” (szybkość 38.85 węzłów) wyposażony w kotły o palenisku mazutem typu „Penhoët”, z którymi francuskie kontrtorpedowce ustanowiły rekord szybkości (42 węzły).

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

Spółka akcyjna dawnych zakładów

HOTCHKISS & Cie

Dyrekcja naczelną: 60-66 Quai Michelet,
w LEVALLOIS-“ERRET (Seine)

MATERJAŁY UZBROJENIA

■
Zakłady
w LEVALLOIS-
PERRET
i CLICHY

SAMOCHOĐY

■
Zakłady
w SAINT-DENIS-
ORNANO
i w St.-DENIS-
BARRAGE





**MARYNARKA WOJENNA
I OBRONA WYBRZEŻY**
Karabiny maszynowe
**karabiny maszynowe ma-
łokalibrowe**, z podstawami po-
łowymi i okrętowymi.
**Karabiny maszynowe, ka-
liber 13,2 m/m**, oraz ich czę-
ści, do obrony przeciwlotniczej i do
ostrzeliwania wszelkich obiektów
lądowych i pływających: z podsta-
wami okrętowymi; do obrony stałej
i do obrony ruchomej na lądzie;
karabiny maszynowe jedno- i wielo-
lufowe
Specjalne podstawy dla łó-
dzi podwodnych.

Podstawy desantowe
Karabiny maszynowe, kaliber 25 m/m, do ob-
rony przeciwlotniczej na wielkich wysokościach i strzelania
przeciwpancernego, z podstawami okrętowymi, do obrony
stałej i do obrony ruchomej.
**Działka szybkostrzelne automatyczne, kali-
ber 37 m/m**, oraz ich części.
Karabiny maszynowe o wielkiej szybkości
ognia do uzbrojenia wszelkich statków powietrznych.

**ZARZĄD: 42, Rue d'Anjou
PARIS**

Artylerja Morska. Wieże. Iłty pancerne. Rury torpedowe. Urządzenia portowe i wyposażenie.
Rezerwoary dla płynów. Maszyny mortkie i turbiny. Kompresory powietrzne. Śruby powietrz-
ne. Śruby okrętowe. Motory elektryczne i sprzęt. Specjalne odlewy żeliwne.

Łodzie podwodne (typu Schneider-Labeuf). Motory
typu Burmeister i Wain 4-ro i 2-u taktowe (o pojed-
ynczym i podwójnym działaniu dla wszelkich stat-
ków handlowych, budowanych we Francji), 2-u tak-
towe motory typu SCHNEIDER dla łodzi podwodnych

WARSZTATY Le Creusot Breuil, „Henri Paul”,
La Londe-Les Maures, Havre, Harfleur, Hoc Borde-
aux i t. d.

STOCZNIA: Chalou s/Saône.

SCHNEIDER & Cie

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu”

3⁵⁰ zł. Książka na całe życie
E. A. JARZYŃSKI
Kurs pisanie na maszynie

KAWIARNIA CAFE ADRIA
Dancing Variété
reprezentacyjny lokal Warszawy, MONUSZKI Nr. 10
pod kierownictwem dyr. Franciszka Moszkowicza

CENY OGŁOSZEN

W TEKSCIE: 1300 złotych; 1/2 strony 700 złotych; 1/3 strony 500 zł. i 1/4 strony 400 złotych
ZA TEKSTEM: 1200 " 1/2 " 650 " 1/3 " 450 " 1/4 " 350 "

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

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

Wydawca: Liga Morska i Kolonialna Redaktor: Janusz Lewandowski

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



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

INDJANIE z BRAZYLJI PÓŁNOCNEJ

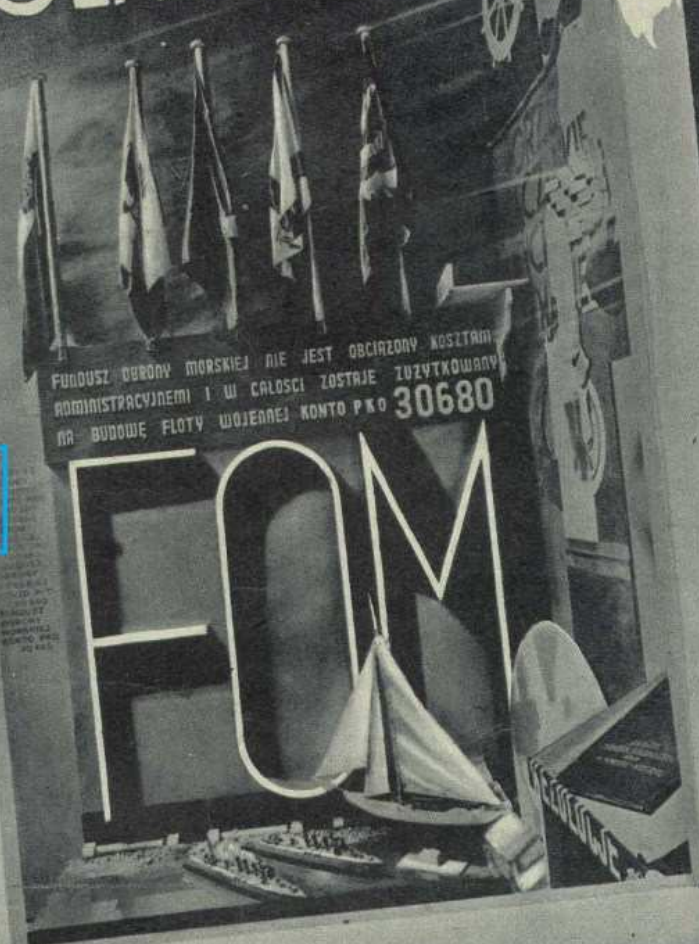
Znaleziono na: www.magemar.com.pl

M5
MAGEMAR

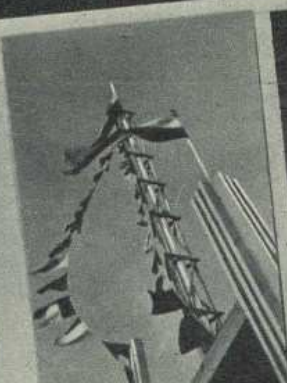
LMK NA WYSTAWIE "POLSKA I POLACY W ŚWIECIE"



ANTYKWARIAT MOFEM
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
78-436 Szczecin
tel. 71 620 02 14



Model projektu schroniska LMK
w Gdyni



Stoisko LMK na Challenge'u