



NASZE ŻAGLOWCE



Dziób i rufa „Elecki”



„Dar Pomorza”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



„Harcierz”



„Iskra”

REGATY NA WISLE



Start ślizgowców



Zwycięzcy

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ KOLONIALNEJ

Nr. 11

Warszawa, listopad 1934 r.

Rok XI

TREŚĆ NUMERU: 1. Nowe poczynania; 2. Polska wyprawa polarna na Spitsbergen — Inż. St. Bernadzikiewicz; 3. Warunki pracy w Paranie — St. Wieloch; 4. Z „Darem Pomorza” — St. Kosko; 5. Włoska Liga Morska — a młodzież — Nauticus; 6. Popierajmy rybołówstwo morskie. — St. Wojstowski; 7. Port Leningradu — E. Wierzbicki; 8. Atak na kanał Sueski — B. A. Krzywiec; 9. Ciężki powrót — Inż. R. Niewiadomski; 10. Wyprawa Starży — J. B. Rychliński. SPRAWY KOLONIALNE: 11. Sprawa kolonizacji polskiej w Mandżurji — Inż. K. G.; 12. Przegląd kolonialny; Z prasy polskiej na obczyźnie; 13. Z życia marynarki wojennej — esel; 14. Z obcej prasy morskiej; 15. Z ruchu wydawniczego; 16. Z życia organizacji; 17. Wycieczka do Grunwaldu; 18. Kronika.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

NOWE POCZYNANIA

Rok 1934 rozpoczął nowy, ważny okres w życiu naszej organizacji. W roku tym przeszliśmy do propagandy spraw morskich i kolonialnych przez czyn, przez pionierską pracę Ligi, podejmowaną samodzielnie, własnymi środkami.

Rozpoczęliśmy w lutym stałą zbiórkę na F. O. M., pokrywając w całości koszty administracyjno-propagandowe zbiórki. W przeciągu paru miesięcy przystosowaliśmy własną organizację do nowych zadań, docierając w wielu województwach do najszerzych mas. Zdobyte doświadczenie pozwala wnioskować, że można liczyć na odpowiedzialną, ofiarną pracę członków Ligi, którzy podjęli się obowiązku organizatorów zbiórki. Dotychczasowe jej wyniki są jednak dalekie od zamierzonych przez nas samych. Dlatego by Liga, w pierwszym roku zbiórki, zdała egzamin sprawności i użyteczności publicznej, zebranie np. miliona złotych, nieobciążonych żadnymi wydatkami, byłoby dla wielu wystarczające. Dla Ligi — wystarczyć nie może. Nie dlatego byśmy nie doceniali czem jest zebranie w dzisiejszych czasach, miliona złotych na drodze, naprawdę, dobrowolnych ofiar. Ale współczesne pokolenie Polaków, któremu wiele dano, musi zdobyć się na wielkie świadczenia na rzecz naszych potrzeb morskich, na rzecz bezpieczeństwa Polski na morzu. Dlatego też tegorocznego programu zbiórki nie możemy uznać za wypełniony, dlatego musimy spotęgować pracę, propagandę i powszechną ofiarność, która dzięki zezwoleniu Ministerstwa Skarbu może znaleźć wyraz w PRZEKAZYWANIU NA F. O. M. I OBLIGACYJ POŻYCZKI NARODOWEJ.

Pionierską pracę podejmuje Liga i na odcinku handlu zamorskiego, handlu z krajami pozaeuropejskimi. Znikomy procent owoców pracy rolnika i robotnika polskiego idzie do krajów zamorskich na wymianę za, sprowadzane stamtąd do Polski, w dużych ilościach, surowce i wyroby przemysłowe. Bilans tej wymiany był i jest dla nas wysoce ujemny, a co gorsza, —

nasz handel zamorski odbywa się przeważnie przy pomocy obcych pośredników. Zakupując statek „Elemka”, który jako szkolny statek handlowy docierać będzie do portów pozaeuropejskich, Liga Morska i Kolonialna szuka nowych dróg dla polskiej bandery i towaru, szuka bezpośrednich stosunków handlowych z krajami zamorskimi.

Sekretariat Ligi Narodów rozesłał do jej członków zawiadomienie, że rząd Republiki Liberyjskiej w Afryce, której sprawami zajmuje się Rada Ligi, zaprosił do Liberji, w charakterze doradców, dwóch Polaków: inż. Tadeusza Brudzińskiego, jako doradcę do spraw ekonomicznych i d-ra Jerzego Babeckiego, jako doradcę do spraw sanitarnych i higieny. Do dzieła pomocy, okazywanej przez Europejczyków ludom i państwom w innych częściach świata, stają znów Polacy, nawiązując do najlepszych tradycji pracy i zasług Polaków na terenach zamorskich, w bliskiej i dalekiej przeszłości.

Polscy doradcy udali się do Liberji w niedługim czasie po odwiedzeniu jej przez delegację Ligi Morskiej i Kolonialnej, która w Zachodniej Afryce badała możliwości nawiązania stosunków handlowych polsko-afrykańskich.

Należy również przypomnieć, że niedawno powrócił do kraju delegat L. M. K., który przez szereg miesięcy badał możliwości osadnictwa polskiego na terenach Ameryki Południowej.

Nowe poczynania Ligi, poczynania z natury rzeczy inicjowane i kierowane przez jej władze z Prezesem Z. Gł. na czele są jednak tej miary i znaczenia, że wymagać muszą od wszystkich członków Ligi czynnej pomocy. Nie zaniedbując naszych codziennych obowiązków, realizowania programu określonego dla każdego oddziału Ligi, na terenie jego działalności, organizacja jako całość, wszyscy jej członkowie, muszą gorliwie współdziałać w realizowaniu nowych poczynania Ligi, w realizowaniu jej wielkiego programu.

POLSKA WYPRAWA POLARNA NA SPITSBERGEN

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Spitsbergen jest archipelagiem wysp. Największa z nich, zachodnia, to kraj o charakterze alpejskim, najeżony niezliczonymi szczytami, skuty pancerzem ogromnych lodowców, pokrywających około 70 proc. jego powierzchni. Dzięki odgałęzieniu ciepłego prądu Golfstromu, omywającego zachodnie jego wybrzeża, Spitsbergen jest, mimo swego położenia, łatwo dostępny w ciągu lata. Toteż już w XII wieku odważni Normanowie docierali na swych małych bezpokładowych stateczkach do jego brzegów, nadając mu nazwę Svalbardu, czyli „zimnego ładu”. Odkrycie to jednak poszło w niepamięć i zostaje odnowione dopiero w roku 1596 przez Holendrów, Barentsa i Van Riipa, w czasie ich podróży w poszukiwaniu t. zw. przejścia północno-wschodniego, t. j. drogi morskiej do Indii na północ od brzegów Azji. Wiek XVII i XVIII to niezwykle ożywione życie na wodach w okolicach Spitsbergenu, t. j. drogi morskiej do Indii na północ od brzegów Azji. Wiek XIX — upadek wielorybnictwa, pojawiają się pierwsze wyprawy naukowe. Dzięki swej łatwej dostępności Spitsbergen staje się klasycznym terenem badań polarnych, staje się w ostatnim pięćdziesięcioleciu bazą operacyjną dla wszystkich niemal wypraw do bieguna północnego, staje się polem niezwykle intensywnej działalności naukowej Anglików, Szwedów, Niemców, Rosjan, a przedewszystkiem Norwegów, którzy od roku 1906 wysyłają w te strony ekspedycje naukowe systematycznie, niemal rokrocznie. Dzisiaj Spitsbergen jest jedną z najlepiej zbadanych ziem polarnych, jednak na jego mapach widzimy jeszcze kilka wielkich białych plam, terenów dotąd zupełnie niezbadanych. Jedną z nich, to wnętrze t. zw. Ziemi Torella, położonej pomiędzy Bellsundem i Hornsundem w południowej części zachodniej wyspy Spitsbergenu. Zbadanie odcinka tej białej plamy, oto zadanie, które podjęła i wykonała Polska Wyprawa Polarna latem bieżącego roku.

W roku ubiegłym Koło Wysokogórskie Oddziału Warszawskiego Polskiego Towarzystwa Tatrzań-

skiego opracowało plan pierwszej polskiej wyprawy polarnej odkrywczej. Dzięki zainteresowaniu sfer naukowych i turystycznych został utworzony Komitet Organizacyjny Polskiej Wyprawy Polarnej na Spitsbergen, na czele którego stanął prof. Antoni B. Dobrowolski, znakomity polarysta, b. członek naukowej wyprawy belgijskiej do bieguna południowego. W Komitecie wzięły udział: Koło Wysokogórskie, Polskie Koło Polarne, Polskie Towarzystwo Tatrzańskie, Wojskowy Instytut Geograficzny i Zakład Geologii i Paleontologii U. W.

Blisko dziewięć miesięcy trwające prace przygotowawcze zostały ukończone pomyślnie i w pierwszych dniach czerwca r. b. wyprawa wyruszyła z Polski w składzie: inż. W. Biernawski (operator filmowy i radiotelegrafista), H. W. Mogilnicki (fotograf i radiotelegrafista), dr. S. Zb. Różycki (geolog), S. Siedlecki (obserwacje meteorologiczne), mjr. S. Zagrajski (triangulator), kpt. A. Zawadzki (fotogrametr) i niżej podpisany (jako kierownik wyprawy).

14 czerwca wsiedliśmy w Narvik w północnej Norwegii, na wynajęty przez nas 2-masztowy szkuner „Husvika”, wyporności ok. 100 ton, mocy silnika 94 KM. Załadowawszy po drodze w Tromsø żywność i niektóre części ekwipunku, zakupione w Norwegii, przez bawiających tu już od 10 dni S. Siedleckiego i kpt. Zawadzkiego, wyruszamy 16 czerwca w podróż morską, o północy — w blaskach słońca, które nie ma nas opuścić przez blisko 3 miesiące. Po trzech dniach wędrówki we mgłach i sztormie, zbliżamy się do celu, do zatoki Bellsund. W krótkim rozpoznanie możemy podziwiać fantastyczny kraj z bajki, wynurzający się z fal oceanu. Jak okiem sięgnąć, błyszczą w słońcu szczyty, owiane jeszcze śnieżną szatą snu zimowego, wśród nich lodowce, tonące w długich cieniach, to znów zalane światłem słońca, krążącego nisko nad horyzontem. Potężne rzeki lodu spływają majestycznie do morza, syjąc przed sobą wysokie szanice moren, to znów opadając nagłymi zerwaniami wprost do morza.

Zatoka Bellsund i jej południowe odgałęzienie, fjord Van Keulen ograniczają od północy Ziemi Torella. Północny jej pas wzdłuż fjordu Van Keulen został zbadany i skartowany przez ekspedycję norweską w roku 1920, podobnie jak w roku 1918 jej część zachodnia. O dwadzieścia kilometrów od wybrzeża rozpoczyna się biała plama, którą mamy zbadać. Mamy wykonać przy pomocy triangulacji i stereofotogrametrii jej mapę, zbadać ją pod względem geologicznym, zebrać materiały botaniczne, utrwalić na kliszach i błonach fotograficznych, pokazać światu w filmie popularno-naukowym.

Lód zimowy, pokrywający jeszcze w połowie fjord Van Keulen, zmusza nas do lądowania u stóp lodowca Finsterwaldera. Tu żegnamy się z „Husviką” i przystępujemy do założenia obozu głównego (bazy) na morenie czołowej lodowca.

Zanim przystąpimy do systematycznej pracy odkrywczej, musimy zbadać najlepszą drogę do wnętrza Ziemi Torella. W pierwszej 6-dniowej wyprawie wywiadowczej mają być zbadane dwa wielkie lodowce Pencka i Finsterwaldera, kilka kilometrów szerokie, naturalne drogi śnieżne, łagodnie wznoszące się wśród łańcuchów górskich, sięgających wysokości 1000 metrów. Wyprawa ta złożona z czterech ludzi (pozostali prowadzą w tym czasie badania geologiczne na wybrzeżu i kończą urządzanie obozu głównego), ma zbadać warunki transportu, stopień bezpieczeństwa i trudności lodowca, przeprowadzić wywiad terenu dla celów topograficznych oraz założyć pierwszy obóz wypadowy już w niezbadanym terenie. W wielkich workach transportowych przenosimy zabierany przez nas sprzęt, żywność, aparaty pomiarowe na lodowiec Finsterwaldera, tu ładujemy na sanie długości 3 i pół metrów, które ciągniemy zaprzęgnięci w specjalną uprząż. Lodowiec łatwy, pozbawiony szczelin, przykryty jest jeszcze grubą warstwą śniegu, przechodzącą w dole w wielkie rozlewiska lub w mokrą kaszę, w której nawet na nartach zapadamy się powyżej kostek, 250 kg. na saniach zmusza nas jednak do zdjęcia nart. Odtąd brniemy w grzaskim śniegu, zdo-

bywając metr po metrze wzniesienie wielkiego lodowca, przekraczając rwące potoki, płynące w głębokich korytach lodowych, zapadając się w mokradłach, niewinnie ukrytych pod cienką warstwą śniegu. Kierujemy się ku łagodnej przełęczy, za którą, sądząc z posiadanego szkicu norweskiego, czeka nas ziemia obiecana: tam czeka nas kres żmudnej wędrówki—łagodnym wzniesieniem będziemy mogli szybko posuwać się na nartach. Po dwóch dniach drogi stajemy na przełęczy. Niespodzianka! Przełęcz opada stromą ścianą, nad którą przewieszają się czapami ogromnych, śnieżnych nawisów. Zefęście z użyciem raków, czekanów i lin, przyczem cały nasz bagaż spuszczaemy na dół na linach, zabiera nam dzień czasu. I znów czeka nas marsz stromo wznoszącym się lodowcem, i znów windujemy się z trudem na nową przełęcz. Wreszcie stajemy tam, gdzie kończy się mapa norweska. Pod nami wielkie śnieżne plateau, górny cyrk lodowca Pencka.

Wokół śnieżne szczyty. Wzburzone grzywy nawisów śnieżnych na graniach, gdzie niegdzie odkryte ze śniegu skalne lby, w ich zboczach błyszczą się wiszące lodowce, opadające stromymi zerwaniami, a niżej wiszą firanki lawin. W wielkiej powierzchni lodowca wzrok nie znajduje oparcia: zdaje się, iż od gór po przeciwległej stronie oddzielają nas dziesiątki kilometrów, to znów, że wystarczy jedno odepchnięcie nartciarskich kijów, by stanąć u ich stóp. Pogoda piękna, przystępujemy więc od razu do pracy. Stanowisko fotogrametryczne — aparat fotograficzny, wykonywujący zdjęcia terenu z dwóch stanowisk, odległych od siebie o kilkaset metrów, utrwała na lustrzanych kliszach obraz terenu. Te klisze, umieszczone potem w pracowni, w specjalnym przyrządzie t. zw. autografie, pozwolą na oglądanie plastycznego obrazu. Zamiast prowadzić pomiary w terenie, można to zrobić na jego modelu, oglądanym w autografie. W pracy nie przeszkadzają mgły, nie utrudniają jej grube rękawice, chroniące od mrozu, ani pot zalewające oczy w żmudnym wspinaniu się po stromych zboczach. Metoda stereofotogrametrii, pozwalająca na przeniesienie większości pracy z terenu do laboratorium, a więc na szybkie zdjęcie wielkich przestrzeni, jest szczególnie dogodna w terenach polarnych, górzystych, jak Spitsbergen, gdzie gęste i uporczywe mgły pozwalają na wykorzystanie do prac pomiarowych tylko nieznacznego procentu

czasu. Podstawa dla zdjęć fotogrametrycznych jest triangulacja. Sieć dokładnie zmierzonych trójkątów, których wierzchołki leżą na szczytach gór i będą stabilizowane przez nas w terenie narazie czerwonymi chorągwiemi, a potem, gdy stopnieją śniegi, słupami wysokości około 1 i pół metra, ułożonemi z kamieni.

Po 6 dniach pracy pozostawiamy na lodowcu Pencka obóz nr. 1 i po 20 kilometrach zjazdu tym lodowcem stajemy na wybrzeżu. Znamy już najlepszą drogę do Ziemi Torella — będzie nią lodowiec Pencka.

Teraz wyprawa zostaje podzielona na trzy grupy. Z nich pierwsza wywiadowcza wędruje wzdłuż osi Ziemi Torella z północy na południe, od fjordu Van Keulen do Hornsundu i spowrotem przez cztery wielkie lodowce i oddzielające je łańcuchy górskie, przechodząc ok. 150 kilometrów w terenie, w większej swej części nietkniętym dotąd stopą ludzką, bada ze szczytów pole pracy dla następnego okresu wyprawy, przygotowuje punkty dla triangulacji, wybiera wreszcie najdogodniejsze przejścia przełęczowe dla późniejszych przemarszów z saniami, obciążonemi sprzętem pomiarowym. Dwie następne grupy prowadzą prace szczegółowe: topograficzne, geologiczne i fotograficzne w okolicy górnego cyrku lodowca Pencka, w terenie, w którym przeprowadzono uprzednio wywiad. Wyjątkowo piękna pogoda w czasie pierwszej wyprawy wywiadowczej, przyjęła zwykłą dla tych stron Spitsbergenu postać. Gęste mgły otuliły ziemię, mgły uporczywe, nie ustępujące przez kilka dni, zmuszające do bezczynnego wylegiwania się w zaduchu i wilgoci niskich namiotów. Gdy wreszcie lodowce i góry, wylaniały się na chwilę z mgieł, dla kontrastu—we wspaniałej pogodzie, trzeba było w stu procentach wykorzystywać te okresy krótkich przejaśnień. Pracowano wtedy bez wytchnienia i snu po dwadzieścia kilka i więcej godzin. Niezachodzące słońce było rekompensatą za złą pogodę. Po dwóch tygodniach następuje powrót do bazy, krótki odpoczynek, podział na nowe

grupy. Wywiad terenu już ukończony, więc teraz wszyscy do prac szczegółowych. Nabyte doświadczenie pozwala na powiększenie jeszcze tempa pracy, chociaż warunki transportowe coraz cięższe, na lodowcach odkrytych ze śniegu do wysokości 500 metrów nad poziomem morza, wśród gmatwaniny otwierających się z dnia na dzień szczelin. Postanowiono pracami wyprawy objąć lodowiec Pencka, i dalej na południe dwa odgałęzienia lodowca Nathorsta oraz wielkie plateau bez nazwy, wraz z oddzielającymi te lodowce górami. Udaje się to w zupełności. Jeszcze krótki okres pracy nad wybrzeżem; zebranie okazów ptaków na wyspie Axela, zbadanie czoła wielkiego topniejącego lodowca Nathorsta i 29 sierpnia wsiadamy na statek „Lyngen”. Zwiędzamy jeszcze szereg zachodnich i północnych fjordów Spitsbergenu. Norwegia — noc po 1920 godzinach... jednego dnia! W połowie września powrót do kraju.

Lato tego roku było wyjątkowo pogodne na dalekiej północy: około 30 proc. czasu wolnego od mgieł, brak hulających tam zazwyczaj wichrów. Średnia temperatura nad wybrzeżem ok. 3 st., we wnętrzu ładu przymrozki nie przekraczały kilku stopni.

Staranne przygotowanie wyprawy, dobrze pomyślane i wykonane (prawie całkowicie w kraju) wyekwipowanie i wreszcie zgodny wysiłek jej uczestników pozwoliły na wykonanie postawionego zadania. 300 km. kwadratowych nieznanego kraju, objętych pracami topograficznymi, geologicznymi (500 km. kw.), zdobytych w 26 szczytach, ujarzmionych przejściami trudnych ścian gór Supanbarget i Raudfjellet, bogate zbiory geologiczne, kolekcje przyrodnicze, ok. 2000 zdjęć fotograficznych, 3000 metrów filmu — oto plan wyprawy.

A przedewszystkiem doświadczenie, ten najcenniejszy dorobek dla przyszłych polskich wypraw polarnych, w tereny trudniejsze, jeszcze mniej zbadane — narówni z innemi narodami świata.

Zakupiony w Kiel przez LMK statek „Elemka” uległ w drodze do Gdyni, w czasie silnego sztormu, uszkodzeniu. Wobec unieruchomienia statku dowództwo umówiło się z holownikami „Seemewe” o odholowanie „Elemki” do najbliższego portu w Sassnitz. Szkody wyrządzone przez sztorm są nieznaczne i sprowadzają się do zamiany fok masztu i reparacji motorów. Statek był ubezpieczony. Polski holownik „Ursus” przyholuje „Elemkę” do stoczni w Gdańsku. Po dokonaniu remontu statek wypłyne do portów Afryki Zachodniej. Na podstawie przeprowadzonego przez Zarz. Gł. LMK dochodzenia stwierdzić możemy, że dowództwo i załoga „Elemki” nie ponoszą winy za uszkodzenia.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



WARUNKI PRACY W PARANIE



Zajęcia praktyczne uczniów polskiej szkoły rolniczej w Antonio Olyntho. Pomiary w gąszczu trzciny

Emigracja do Parany — ze względu na specjalne warunki tamtejsze, najbardziej jest wskazana dla rodzin, które mają zamiar osiedlić się na stałe na roli. Na starych, podkurybskich koloniach mogą znaleźć pracę rolnicy samotni, którzy mają odpowiednie przygotowanie fachowe.

Rodzina, posiadająca po przybyciu do Parany do 100 dolarów amerykańskich, może kupić 10 do 20 akrów (t. j. 45 — 90 morgów) ziemi dobrej, położonej w warunkach, dogodnych dla rozwoju produkcji.

Cena 1 akra ziemi (4 i pół morgi) wynosi — wraz z opłatami za przepisanie prawa własności — średnio 200 milrejsów; przy zawieraniu kontraktu wpłaca się 30 — 50% należności, reszta najczęściej bywa rozłożona na 6 lat spłaty.

Inwentarz żywy jest tani, a i jego utrzymanie kosztuje niewiele, bo przez cały rok pozostaje na świeżym powietrzu, a nawet i w zimie nie trzeba go zbyt dokarmiać.

Każda niemal rodzina rolnicza w ciągu kilku lat pracy w Paranie staje się gospodarczo niezależną, a przy umiejętnym prowadzeniu gospodarki nawet średnio zamożną. Powodzenie jednak zależy w dużym stopniu od zaznajomienia emigranta z warunkami życia i pracy, jakie go czekają w Paranie i warunkami podróży.

Zasadniczo klimat Parany niewiele różni się od klimatu Polski. Różniamy tu jednak tylko dwie pory roku: lato o klimacie podobnym do polskiego lata i zima, zbliżona do

polskiej późnej jesieni. Lato zaczyna się we wrześniu, a kończy się w marcu; w dzień jest równie ciepło, jak u nas w lecie; wieczory jednak i noce bywają niekiedy znacznie chłodniejsze i trzeba się wówczas ciepło ubierać. W zimie temperatura spada nierzadko do +12 stopni C.

Emigrant powinien zatem zabrać z sobą do Parany ciepłe okrycia, ubrania, płaszcze, bieliznę i pościel (pierzyny i kołdry). Bez kożuchów można się z powodzeniem obejść, ale przez jakieś 30 dni w roku, zwłaszcza wczesnymi rankami, są pożądane.

Znane jest przysłowie: „Nie taki diabeł straszny, jak go malują“. Podobnie przedstawia się i sprawa z okrzykanymi chorobami „tropikalnymi“ na wyżynie parańskiej.

Gdyby zresztą Parańczykowi, przed wyjazdem do Polski, wyliczyć wszystkie choroby, jakie się spotyka w Polsce (gruźlica, tyfus płamisty i brzuszný, ospę, odrę i t. p.), to napewno nie uwierzyłby, że w Polsce jest choć jeden człowiek zdrowy i wogóle ze strachu przed chorobami nie pojechałby zobaczyć Polskę.

Tak samo przedstawia się sprawa z chorobami na wyżynie parańskiej, gdzie osiedlili się od lat kilkudziesięciu Polacy i gdzie w dalszym ciągu żyją i pracują. W książkach, poświęconych sprawie zdrowotności w Brazylii, zebrane są dla informacji emigrantów wszystkie choroby. Człowiekowi więc nieświadomemu wydaje się po przeczytaniu takiej książki, że Brazylija, to jedno gniazdo chorób.

Podobnie i sprawa węzów, żmij oraz owadów i drapieżnych zwierząt nie przedstawia się tak, jak to sobie wyobrażają poszukiwacze przygód. Czyż w Polsce nie ma żmij ani węzów, albo i owadów szkodliwych? Wystarczy pojechać latem do miejscowości bagnistych, porośniętych krzewami. Okolice takie powoli się osusza i zamienia w urodzajne pola i uprawę. Tak samo dzieje się i w Paranie, z tą tylko różnicą, że w Paranie jest tak dużo ziemi dobrej, że nie istnieje potrzeba osiedlania się w okolicach niezdrowych i bagnistych. Instytucje polskie w Paranie znają dokładnie okolice niezdrowe i bagniste, gdzie spotyka się owady, niebezpieczne dla zdrowia, gdzie panują choroby, i do tych



„Roca“ (rosa), teren polesisty, przygotowany do pierwszej ręcznej uprawy roślin i zbóż. Po kilku latach, sterczące pnie drzew spróchnieją, na pole wejdzie plug



Kościół w Antonio Olyntho — Parana —
wybudowany przez polskich osadników
miejsc emigrantów napewno nie skie-
rują.

Od portu parańskiego Paranagua do miasta Curityby (stolica stanu Parana) jest zaledwie 90 km. drogi; ponieważ jednak miasto Curityba leży 900 m. nad poziomem morza, więc linia kolejowa, łącząca port parański z Curitybą, stale się podnosi. Podnoszenie to jest naogół nieznaczne, miejscami jednak pochyłość jest dość znaczna.

Jako kierownik Patronatu Polskiego w Curitybie, spotykałem wypadki, że rodziny, świeżo z Polski przybyłe, pod wrażeniem przebytej drogi chciały już na drugi dzień uciekać spowrotem do kraju, nie chcąc pozostawać w Paranie, która im się wydawała wielką górą. Dopiero po kilkutygodniowym pobycie, gdy przekonali się, że Parana jest rozległym, falistym płaskowzgórzem, gdy przyzwyczaili się do widoku gór, z ochotą brali się do gospodarki i urządzali sobie nowe życie.

Ziemie w Paranie można podzielić zasadniczo na dwie kategorie: 1. campowe czyli stepowe i 2. pokryte lasem, czyli poleśne.

Ziemie campowe — stepy były przed wielu laty pokryte lasem dziewiczym. Człowiek, wziawszy te ziemie w posiadanie, palił lasy i sadził różne rośliny, potrzebne mu do życia. Po kilku latach jednak, gdy ziemia wyjałowiała się w ciągłej uprawie, człowiek przenosił się w in-

ne miejsce, a pozostawiona ziemia pokrywała się lasem młodym, czyli caupera. Kilkakrotnie niszczone lasy przestały rosnąć, a ziemia pokryła się trawą i w ten sposób powstawały campy czyli stepy.

Campy posiadają ziemię znacznie gorszego gatunku niż obszary poleśne. Wymagają one dużo pracy i pieniędzy, a niekiedy nie opłacają zupełnie włożonego trudu i nakładu. Naogół też w Paranie nie uprawia się stepów, a wypasa się na nich stada bydła. Na gospodarkę jednak hodowlaną może sobie pozwolić tylko bogaty człowiek, który ma możność rozwinąć ją na większą skalę. Żeby założyć gospodarstwo hodowlane na stepie w Paranie, trzeba mieć około 25.000 zł., bo tyle trzeba na kupno 500 ha ziemi i odpowiednie zagospodarowanie.

Do ziem dobrego gatunku zaliczają się w Paranie ziemie, pokryte lasem. Gleba tu jest od jasno — żółtego do czerwonego koloru (t. zw. terra roxa). Dobre również są ziemie popielato — glinkowe. W skolonizowanej Paranie ziemie faliste są naogół lepszego gatunku, niż ziemie płaskie.

Każdy rolnik, osiadający w Paranie powinien pamiętać, że nie należy kupować ziem b. spadzistych i kamienistych, gdyż utrudnia to pracę maszynami rolniczymi.

Należy również pamiętać o tem, że gatunek ziemi poznaje się przeważnie po tem, jakie gatunki roślin na niej rosną. Ziemie pokryte lasem liściastym są lepsze od ziem porośniętych lasem iglastym.

Sposób uprawy ziemi w Paranie różni się bardzo od uprawy w Polsce. Rolnictwo jest tu bardzo proste, nieskomplikowane; dla przygotowania pola pod uprawę ścina się las, co nazywa się rosą. Wycięcie lasu nie wymaga przytem tak wielkiej pracy, jakby się wydawało. Drzewa duże rosną rzadko, a podszycie lasu stanowią krzaki, które z łatwością ścina się t. zw. fojsą (rodzaj tasaka) lub faconem (duży nóż). Wycięcie 1 alkra (4 i pół morgi) ziemi trwa 3 — 4 tygodnie. W dwa lub trzy miesiące po wycięciu lasu i wyschnięciu krzaków spala się je i na wypalonym polu sadzi się kukurydzę, kartofle zwykłe lub słodkie (bataty), mandziok (rodzaj kartofla — pożywienie dla inwentarza), b. rozpowszechnioną czarną fasolę (fizon), warzywa, sieje się zboża. Na spalonej ziemi wszystkie rośliny rosną szybko i dobrze rodzą. Po 3 latach uprawy zostawia się pole na ugór, który w ciągu 3—5 lat porasta na nowo krzakami. Wów-

czas znowu ścina się krzaki i uprawia rośliny. W ten sposób trzeba gospodarować tak długo, aż pnie, pozostałe w ziemi, wygniją i umożliwią wprowadzenie w pole pluga. Niektórzy koloniści europejscy już po trzyletnim używaniu pola nie zostawiają ziemi pod ugór, a odrazu wprowadzają plug. Przyorana trawa po przegniciu zastępuje nawóz. Najbezpieczniej jednak przy zakładaniu nowego gospodarstwa stosować się do wskazówek osiadłych oddawna kolonistów, a dopiero po dokładnem zapoznaniu się z miejscowymi warunkami można wprowadzać pewne zmiany i zastosowywać pewne europejskie sposoby uprawy.

Rolnicy parańscy nie mają tak długiego wypoczynku zimowego, jak w Polsce, gdyż praca na roli trwa tu prawie cały rok.

Podstawą gospodarstwa rolnego jest kukurydza, fizon, ryż, pszenica, żyto, mandziok, tytoń, w hodowli — świnię, bydło, konie, muły, gęsi i kury.

Narzędzia rolnicze są drogie i dlatego też opłaca się zabierać je z sobą.

Stosunki sąsiedzkie są tu znacznie mniej ożywione, niż w Polsce, gdzie już samo skupienie zabudowań zacieśnia współżycie. W Paranie domki, pobudowane na działce, przeciętnie 5-alkrowej, stoją od siebie dość daleko i koloniści spotykają się najczęściej tylko w kościele lub szkole na zebraniu.



Wiarę i obyczaje ojców przechowują
polscy osadnicy w dalekiej Brazylii.
Uroczysta procesja z okazji Św. Misyj

Z „DAREM POMORZA”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Podróże polskich statków szkolnych w historii naszej młodej marynarki mają już swoją sporą kartę.

W latach 1921 — 1930 „Lwów”, a potem „Dar Pomorza” coraz rzadziej zawiązywały do portu ojczystego, pędząc większą część swego życia na dalekich morzach i w obcych krajach.

Pokłady tych statków zaludniała młodzież z całej niemal Polski, wiążąc z morzem w sposób żywy mieszkańców nawet najbardziej zapadłych części kraju. Według przewidywań obliczeń, w ciągu niespełna 14 lat, pod banderą „Lwowa” i „Daru Pomorza” pełniło służbę przeszło 1.200 uczniów Państwowej Szkoły Morskiej.

Do roku 1927, kiedy polska marynarka handlowa prawie że nie istniała, z widokiem polskiej bandery oswajał bliższych i dalszych sąsiadów głównie „Lwów”. W czasie swej służby odwiedził on porty wszystkich krajów Bałtyku, morza Północnego i Śródziemnego, zawiązał na morze Czarne, a w roku 1923 zawędrował nawet do Brazylii.

Podróże na „Lwowie” do luksusowych nie należały. Lubiliśmy go jednak i dziś nie bez wzruszenia oglądamy starszaka, stojącego w porcie wojennym, w dalszej służbie swej ostatniej banderze. A miał ich przedtem dwie: brytyjską — jako „Chinsura” i holenderską — jako „Nest”.

„Dar Pomorza” wyrusza teraz w podróż naokoło świata. Zmienił się statek, zmieniło się i dowództwo. Gdy wtedy oficerowie składali się wyłącznie z osób, które wróciły ze służby zaborczej, obecnie, z wyjątkiem dowódcy statku kapitana K. Maciejewicza, są to wychowankowie polskiej szkoły.

Zasadniczym celem podróży „Daru Pomorza” jest praktyczne szkolenie przyszłych oficerów marynarki handlowej, poza tem jednak „Dar”, który jest jednym z największych i najpiękniejszych żaglowców świata, ma za zadanie zbliżyć pokazać „niepodległych” Polaków tam, gdzie ich w tej roli dotychczas nie widziało.

Obecnie droga statku prowadzi cały czas na zachód: Atlantyk, kanał Panamski, wyspy oceanu Spokojnego, Japonia, Chiny, Indie Holenderskie, Ocean Indyjski, Afryka południowo-wschodnia, znowu Atlantyk — i Gdynia. Czas trwania

podróży obliczony został na dwanaście miesięcy.

W podróży bierze udział 58 nowopryjętych do Państwowej Szkoły Morskiej kandydatów, 11 uczniów, którzy zimą 1933/34 r. odbyli już jedną dłuższą drogę do Brazylii i Afryki zachodniej, 4 instruktorów — tegorocznych absolwentów Szkoły, 3 praktykantów, 20 ludzi załogi i służby, kapitan oraz 10 oficerów. Razem 107 osób.

Podróż swą „Dar Pomorza” rozpoczął 16 września. Z dniem tym łączność statku z krajem utrzymywana będzie na drodze radiowej — w zasadzie raz na tydzień. Co się zaś tyczy poczty, to możemy ją otrzymywać w portach, do których „Dar” wstępować będzie (nazwy portów i daty przyścia podajemy oddzielnie).

★

Drugi dzień stoimy w Kopenhadze. Dziś, 20 września, o ile pogoda nie będzie naprawdę złą, idziemy dalej — na Teneryfę. Dla żaglowca Sund jest naogół mało przyjemny. Ciasno, płytko i ruch dość duży.

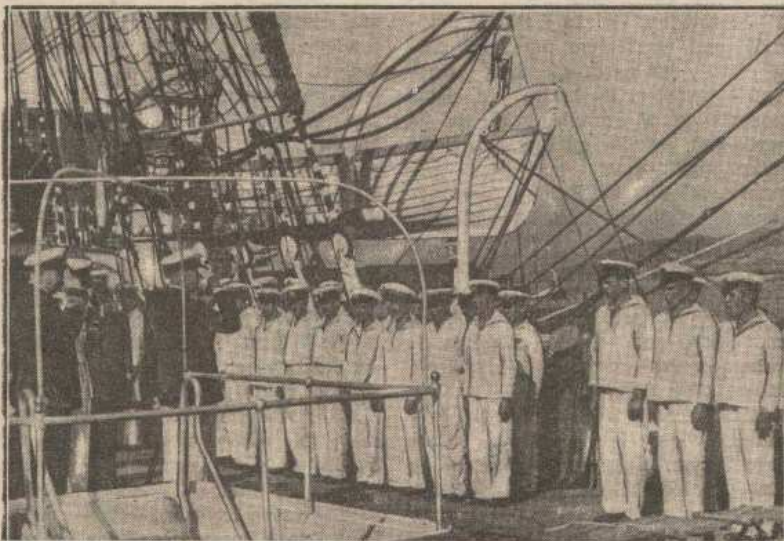
Obsada „Daru” nabiera powoli wyglądu normalnego. W ciągu dwu dni podróży od Gdyni zdążył każdy ochłonać z ostatnich wrażeń gdyńskich. A było ich sporo. W dni poprzedzające odejście wrzało na statku nerwowe życie. Zwożono zapasy okrętowe, przynoszono pocztę, pieniądze, depesze, ekspresy. Odwiedzali nas mili, ale jakże cza-

sem nie w porę zjawiający się goście (dziś im to z całego serca przebaczam), gdy tyle szczegółów technicznych było jeszcze do wykończenia. Wreszcie uroczystości odjazdowe.

Dziś jeszcze wspominamy nie bez wzruszenia poszczególne chwile uroczystości pożegnalnych, których naprawdę nikt z nas się nie spodziewał. Bo niby, że na cały rok, że naokoło świata? Nie oczekiwaliśmy też, że po tylu zaszczytach spotka nas wkrótce zaszczyt jeszcze większy. Jest nim odpowiedź Pana Prezydenta Rzeczypospolitej na naszą depeszę hołdowniczą, wysłaną z Gdyni. Otrzymał ją dziś w Kopenhadze.

„Dziękuję za przesłaną mi w dniu wyjazdu depeszę. Szlę życzenia dla „Daru Pomorza” i jego kapitana, oficerów, załogi i uczniów. Żeglując na dalekich morzach, zwiedzając odległe lądy, kształćcie się jednocześnie w zwarty zespół, z którego wyrośnie wielkość i chluba naszej marynarki. Ignacy Mościcki”.

Czy nie możemy być dumni z tej odpowiedzi? W nawale wielu, pierwszej doniosłości spraw codziennego życia państwowego, Pan Prezydent znalazł chwilę, by przesłać parę przyjaznych, mądrych słów garstce obywateli, spełniających tylko swój codzienny obowiązek. Zapewnić Go możemy, że nie zawiedzie się. Zwarty zespół tworzymy już teraz.



Dyr. departamentu morskiego L. Możdżeński żegna się z załogą „Daru Pomorza”

WŁOSKA LIGA MORSKA – A MŁODZIEŻ

Wychodząc z założenia, że szkoła ma nie tylko zadanie kształcenia umysłów młodzieży na klasykach i historykach, ale przygotowanie młodej generacji do współczesnego życia państwowego, wpłynęła Włoska Liga Morska na miarodajne czynniki rządowe, aby przeprowadziły w szkolnictwie włoskim całkowitą reformę i spowodowały, by szkoła czuwała nie tylko nad rozwojem sił fizycznych i umysłowych, ale przede wszystkim nad tym, aby wpajano w młodzież zasady etyki faszystowskiej i kształtowano w każdym młodzieńcu poczucie i zrozumienie wielkich zadań, jakie stoją przed Italią, jako narodem morskim.

W 15-tą rocznicę faszyzmu rzucił Mussolini narodom włoskiemu dwa hasła i wskazał dwa najważniejsze zadania, a mianowicie: **podniesienie rolnictwa i rozwój marynarki handlowej i wojennej**. Słowa wodza faszystowskiego padły na dobry grunt i zostały podchwyczone przez Włoską Ligę Morską, która wszelkimi siłami zmierza do zrealizowania nakazu Mussoliniego. Hasła jego, podjęte przez Ligę Morską, skupiły zarówno uczniów, jak i profesorów, jak wreszcie i nauczycieli szkół ludowych pod jednym sztandarem i zamieniły ich na najgorliwszych propagatorów idei morskiej. Rozogniło się każde serce i rozbudziło się poczucie umiłowania morza.

Włoska Liga Morska nie wniosła do szkół tego, co zwiemy poezją morską. Włoska Liga Morska, daleka od wszelkiej retorycznej formy, przedstawia młodzieży włoskiej morze wraz z wszelkimi zagadnieniami z punktu widzenia ekonomicznego, politycznego i wojskowego, a ponadto uczy ją, że od należytego rozwiązania zagadnień spraw morskich uzależniona została teraźniejszość i przyszłość ojczyzny.

To nie wszystko. Włoska Liga Morska stara się wpoić w młodzież przeświadczenie, że na morzu można żyć tak samo, jak na ziemi, a co za tym idzie, przyzwyczaja ją do życia na okręcie i zaprawia ją do morskich podróży. W szkołach włoskiej propagują nauczyciele sprawy morskie i starają się, by uczniowie mówili w swoich wypracowaniach, jak najwięcej o morzu.

Począwszy od kwietnia do czerwca odbywa się we wszystkich wyż-

szych klasach szkół włoskich cały szereg odczytów, wygłaszanych przez wyższych oficerów marynarki wojennej za zezwoleniem i według instrukcji włoskiego ministerstwa marynarki. Odczyty te, przeznaczone dla uczniów, obeznanych już dostatecznie poprzednio ze sprawami morza przez nauczycieli, ujęte są w formę bardzo przystępną, ale zarazem czysto fachową.

Młodzież, owiana umiłowaniem morza, znajduje dzięki takiej propagandzie łatwe zrozumienie u starszych, jeżeli wyraża życzenia spędzenia wakacji na wybrzeżu morskim lub też na statkach szkolnych, handlowych, czy pasażerskich. Rok rocznie napływa do Włoskiej Ligi Morskiej tysiące prośb młodzieży o ułatwienie i umożliwienie spędzenia kilku tygodni na statkach oraz odbywania podróży morskich. Liga Morska, utrzymująca stały kontakt z rozmaitymi przedsiębiorstwami oraz towarzystwami okrętowymi, stara się ulokować na statkach jak największą ilość uczniów, aby zaprawić ich w czasie w rzemiośle morskim. Każdy statek handlowy zgłasza w porze zimowej do centrali Ligi Morskiej w Rzymie ilość miejsc, którymi może dysponować, oddając je bezpłatnie, bądź też za minimalną opłatą.

W ostatnim czasie uprawiana jest w szkołach włoskich bardzo intensywna propaganda oszczędnościowa. Każdy uczeń otrzymuje specjalne skarbonki i książeczki, w których zapisuje swe oszczędności, a gdy zdobędzie kwotę sto lirów, składa zaoszczędzony pieniądz, jako pożyczkę inwestycyjną, w którymś bądź przedsiębiorstwie budowy okrętów. W szkołach włoskich rozbrzmiewa dzisiaj powszechne hasło, że: „Chcąc być narodem morskim, nie wystarczy mieć zastępy wyszkolonych marynarzy, ale trzeba ponadto poświęcić dla sprawy morza wszelkie siły i zasoby!”

W tego rodzaju propagandzie szkolnej wskazują nauczyciele stale na Anglię i Holandję, dwa najbogatsze narody morskie.

Włochy mają dostateczną ilość marynarzy, chodzi im teraz o to, aby zamienić stary naród włoski na naród, całkowicie zrośnięty z morzem. Zarząd Włoskiej Ligi Morskiej nie chce spocząć dopóty, dopóki nie spełni swego szczytnego

zadania, które polega na tym, aby w każdym domu, w ręku każdego ucznia, znalazła się chociażby jedna akcja stu lirów, ulokowanych w przedsiębiorstwie budowy okrętów.

Jeżeli chodzi o wyszkolenie morskie młodzieży włoskiej, to warto podkreślić, że na specjalne statki szkolne przyjmowani są w pierwszym rzędzie chłopcy od 8 do 12 lat, synowie marynarzy, którzy zginęli na morzu.

Istnieją trzy rodzaje szkół morskich, a mianowicie:

a) pięcioklasowe szkoły elementarne, położone na wybrzeżu, obowiązkowe dla wszystkich dzieci odnośnej gminy morskiej,

b) trzyklasowe szkoły techniczne o specjalnym programie, ustalonym przez ministerstwo wychowania narodowego,

c) szkoły zawodowe morskie, które przygotowują młodzież do ochotniczej służby w marynarce i obznajmniają uczniów z rozmaitymi kategoriami rzemiosła morskiego.

Uczniowie szkoły takiej mogą poświęcić się również ochotniczej służbie morskiej na statkach handlowych i rybackich, lub też na żaglowcach.

Po ukończeniu lat 18-tu uczniowie wymienionych szkół przechodzą bezpośrednio albo do marynarki wojennej, albo też do handlowej. Do dyspozycji szkół morskich oddano statki: **Scilla** w Wenecji, na którym odbywa kolejno ćwiczenia po 190 uczniów, **Caracciolo** w Neapolu, który zabiera na wyszkolenie po kilkaset uczniów, **Azuri**, gdzie ćwiczy się w marynarce kolejno po 107 chłopców.

Zaznaczyć należy, że istnieje poza wymienionymi statkami okręt **Vittorio Emanuele II**, na którym przyzwyczajają się do życia morskiego młodych chłopców w wieku od 6 do 9 lat. Po ukończeniu lat 12, przechodzą chłopcy ci na jeden z poprzednio wymienionych statków.

Najważniejsze środowisko wychowania młodzieży w duchu morskim znajduje się w Pola, gdzie kształcą się 2.000 chłopców na marynarzy.

W Pola też odbywają się roczne kursy dla 2.800 zawodowych marynarzy i 250 podoficerów marynarki, których wprowadza się w bezpośredni kontakt z uczniami szkół morskich oraz z młodzieżą, ściaganą w miesiącach letnich na morze.

POPIERAJMY RYBOŁÓWSTWO MORSKIE

Bank Gospodarstwa Krajowego od 7-miu lat roztacza opiekę materialną nad rybołóstwem morskiem, dbając o jego rozwój, poprzez zorganizowaną przez Bank spółdzielnię rybacką nad nazwą „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich” w Gdyni, liczącą już około 400-tu członków czynnych.

Głównym celem było zjednoczenie wszystkich rybaków morskich, podniesienie ich dobrobytu gospodarczego przez zakup kutrów dalekomorskich, motorów, sieci i sprzętów rybackich oraz odkupywanie ryb w celu zaopatrzenia kraju w ryby morskie z wykluczeniem pośrednictwa obcego.

Akcja ta byłaby obecnie połowiczna, gdyby nie znalazła odpowiedniego oddźwięku w kraju w formie stałego odbioru i zwiększenia spożycia ryb morskich.

Zaznaczyć należy, iż analogiczna akcję przeprowadzają obecnie Niemcy w Rzeszy niemieckiej oraz na terenie w. m. Gdańska w celu zwiększenia zbytu ryb morskich i

tem samym podniesienia gospodarczego rybaków.

Stopniowe zmniejszenie importu obcej ryby morskiej przez spożycie ryb morskich z własnych połowów — jest wskazane ze względu na bilans handlowy państwa, zwłaszcza, iż w dziedzinie handlu rybami morskimi obserwujemy kolosalną nadwyżkę importu nad eksportem z Polski: np. w roku 1932 nadwyżka ta wyniosła około 20 milionów złotych.

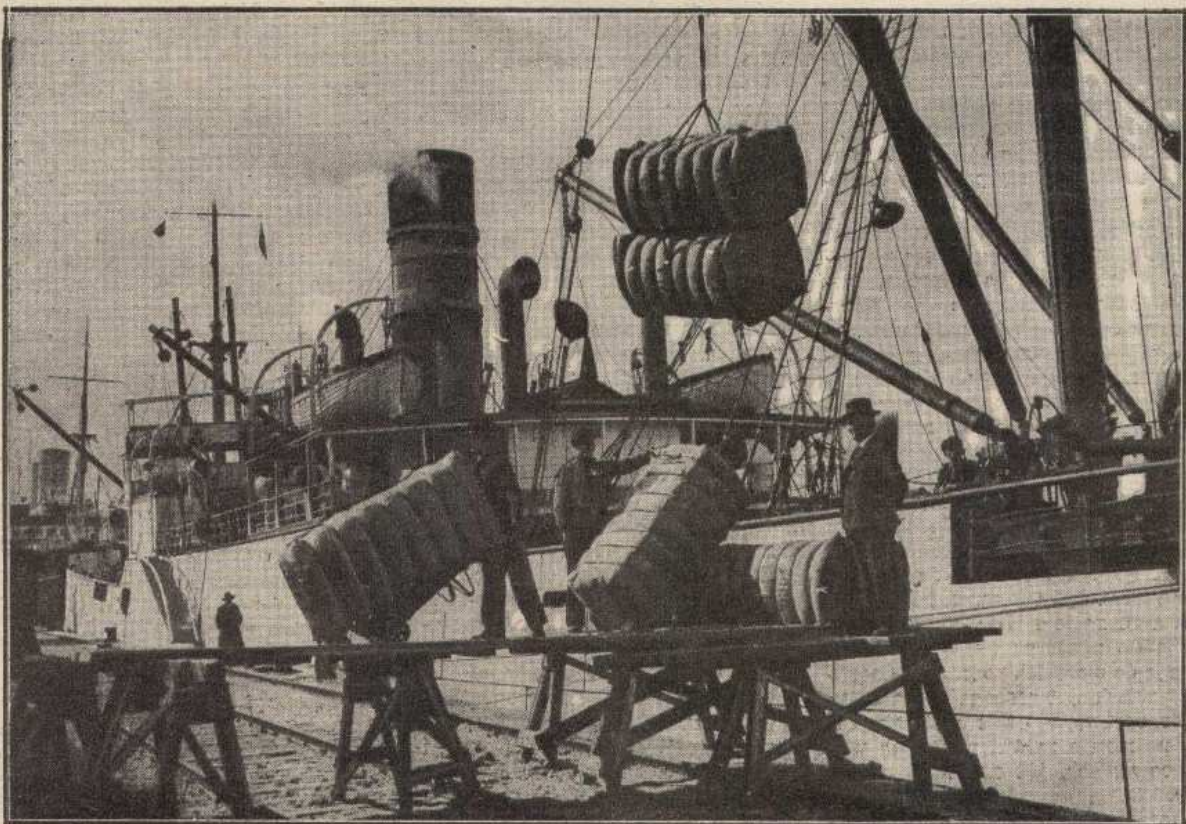
Realizowanie programu gospodarczego na tym odcinku spotyka się ze znacznymi trudnościami, ponieważ spożycie ryby morskiej w Polsce jak dotąd — prócz śledzia — mało znanej, odbywa się w skromnych rozmiarach, mimo znakomitych walorów ryby morskiej w smaku i pożywności.

O ile zaprowadzenie szprotki i ich konsumpcja niemal w najszerszym zakresie jest już obecnie po 5-cioletnich wysiłkach faktem dokonanym, o tyle zaprowadzenie dorszy i flader, jako ryb większych,

wymaga jeszcze dalszych starań.

Obecnie Spółdzielnia Rybacka jest w stanie dostarczyć, w okresie od kwietnia do listopada, tygodniowo około 5.000 kg. dorszy wyczyszczonych i bez głów, w stanie zamrożonym po cenie franco wagon Gdynia za 100 kg. około zł. 57.

Jeżeli chodzi o dorsze, to pochodzą one przeważnie z połowów tego samego dnia, w którym zostały zamrożone. Kutry, które wyjeżdżają na 1 — 2-dniowe połowy, zabierają ze sobą lód, a niektóre posiadają urządzenia na przewóz ryb żywych. Ryba jest zatem zupełnie świeża w chwili patroszenia. Po wypatroszeniu jest płukana w czystej wodzie, a potem od razu zamrażana. Ryba w ten sposób czyszczona i zamrażana wytrzyma transport kolejowy do 4 dni bez psucia się, nawet w zwykłych wagonach towarowych. Co do kosztów transportu to podrażają one cenę dorsza wagonowo na 1 kg. od 4 do 7 gr., zależnie od odległości, drobnicowo na 1 kg. od 8 gr. (Gdynia — Toruń)



Wyladowywanie australijskiej wełny w porcie gdyńskim

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



do 16 gr. (Gdynia — Kraków, Przemyśl, Lwów, Wilno).

Tak sprawa przedstawia się ze strony producenta, teraz trzeba omówić sprawę konsumpcji i nie mniej doniosłą — unormowanie warunków zbytu między producentem i konsumentem z wykluczeniem szkodliwego pośrednictwa.

Zarówno w interesie przyzwyczajania ludności do spożycia mięsa ryb morskich, jak i skuteczności starań techniczno-handlowych, dotyczących sprzedaży ryb, byłoby wskazaniem, aby spółdzielnia rybacka znalazła źródło zbytu przede wszystkim w większych instytucjach takich, jak szpitale, zakłady wychowawcze, sierocińce itp. ośrodki, co stworzyłoby już pewną podstawę i ułatwiło sprzedaż detaliczną. W konsumpcji ryb morskich może również odegrać dużą rolę wojsko, które oprócz swych bezpośrednich zadań, zmuszone jest interwenjować w poszczególne dziedziny życia gospodarczego (samo będąc zresztą jednym z najważniejszych organizmów gospodarczych kraju), organizując lub popierając rozwój poszczególnych gałęzi, nie tylko w celu osiągnięcia samowystarczalności i podniesienia w czasie pokoju dodatniego salda bilansu handlowego, ale głównie mając na względzie uniezależnienie się na czas wojny. Rozwój produkcji soi, hodowli owiec, akcja lniarska, początki przemysłu silnikowego, oto dodatnie wyniki ingerencji wojska w życie gospodarcze kraju.

W wyniku przeprowadzonych w tym kierunku badań i obliczeń, w Dzienniku Rozkazów M.S. Wojskowych ma ukazać się rozkaz, wskazujący „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich” w Gdyni, jako źródło nabycia dorsza, polecający uwzględnienie w jadłospisach oddziałów wojskowych, w chłodnej porze roku, jeden raz w dekadzie zamiast mięsa wołowego dorszem mrożonym, oraz polecający organom wojskowym kontrolowanie stopnia spożycia dorsza w wojsku. Stosunek zamienny ma być ustalony za 100 gramów mięsa wołowego 150 gramów dorsza mrożonego, oczyszczonego i bez głowy.

Pozostaje jeszcze do omówienia niezwykle ważna kwestia, którą z natury rzeczy zmontować musi sprzedający, a pomyślnie rozwiązanie której zdecyduje o tem, czy dorsz stanie się artykułem spożywczym codziennego użytku, czy też nie. Chodzi o kwestję czysto techniczną dostawy ryby (towaru szybko psującego się), franco magazynu



Amerykański jacht „Rainbow”, zdobywca Puharu Ameryki — za nim „Weetamoe”

kupującego, to znaczy o bezpośrednie dostarczenie kupującemu ryby przez spółdzielnię. Sposób nabywania dorsza loco wagon st. kol. Gdynia nie będzie odpowiadał np. oddziałom wojskowym, załogującym w większej odległości od Gdyni, a transport drobnicowy tej ryby, przewożonej w wagonach zwykłych, może spowodować przy dłuższej trwającej przesyłce zepsucie ładunku. Ponadto z uwagi na brak chłodziń w wojskowych jednostkach administracyjnych byłoby wskazaniem utworzenie przez „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich” punktów sprzedaży w większych ośrodkach konsumpcji.

Agentury takie, korzystając z miejscowych chłodziń i posiadając na składzie pewne ilości dorsza mrożonego, podejmowałyby dostawę (jeżeli chodzi o oddziały woj-

skowe) na miejscu. W ten sposób usunięte zostałyby obawy o zepsucie przesyłek tej ryby z Gdyni w ładunkach drobnicowych do poszczególnych jednostek wojskowych. Opierając się na ustalonym zapotrzebowaniu wojska, uregulowaniem umowami, agentura taka mogłaby prowadzić również na szeroką skalę detaliczną sprzedaż dorsza dla ludności, przyczem wypróbowanym sposobem wprowadzenia dorsza na rynek byłoby stosowanie przez pewien czas cen „dumpingowych” na ten artykuł.

Sprawy, jak wyżej wymieniona, jak każda, związana z morzem — są to sprawy milionów złotych — od umiejętnej organizacji i rzeczowego ich załatwiania i koordynacji wysiłków zależy dobrobyt i powodzenie.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PORT LENINGRADU

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Rosja przedwojenna posiadała kilka portów na Bałtyku. Wszystkie, leżące na zachód od Leningradu, odeszły po wojnie światowej do prawowitych właścicieli, nowopowstałych państw Łotwy, Estonii i Litwy. Dla Rosji Sowieckiej pozostało nad Bałtykiem jedyne ujście: port Leningradu. Najstarszy ten po Archangielsku port rosyjski, połączony systemem kanałów (tak zw. Marjinskaja sistema) z Wołgą, a przez nią z Uralem i morzem Kaspjskim, zawsze był czołowym portem Rosji. Założony przez Piotra I-go na Newie, w centrum miasta, w okolicy twierdzy Petropawłowskiej, wędrował z biegiem czasu w kierunku ujścia Newy, aż do swego obecnego położenia na wyspach: Wolnyj, Gutujewskij, Kanonierskij i inne. Do roku 1885-go, w którym został wykończony kanał morski, ciągnący się od ujścia Newy przez jej płytkie laguny w kierunku Kronstadtu do wyspy Kotlin, większe okręty morskie nie mogły wpływać do portu inaczej, jak po uprzednim zdjęciu większej części swego ładunku. Płytkie ujście Newy było przeszkodą nie do przebycia. Kosztowna, a kłopotliwa operacja wylądowania odbywała się pod Kronstadtem, skąd ładunek zabierali karawany bark, holowane dalej przez małe statki portowe.

Zbudowany kanał morski posiada 32 km. długości. Jego głębokość waha się między 8,5 a 9,5 m., a szerokość dna wynosi od 85 m. do 105 m. Budowa jego trwała lat jedenaście (1874 — 1885).

Od roku 1885-go rozpoczyna się na dobre rozwój portu leningradzkiego. Miejscowość, przeznaczona na budowę portu, składała się z szeregu płaskich wysepek, których ilość została jeszcze powiększona przez usypanie paru sztucznych wysp („Lesnoj Moł” i inne) z piasku, wydobytego z dna kanału. Powstał w ten sposób system połączonych ze sobą osobnych basenów portowych, których wybrzeża po uprzednim wzmocnieniu błotnistej gruntu petersburskiego, zabudowano różnorodnymi budynkami portowymi. Długość linii ogólnej wybrzeży portowych sięga ponad 10 km. Powierzchnia wodna portu równa się 674 ha, powierzchnia suszy — 624 ha. Ogólna ilość przystani statkowych równa się — 120-tu. Poza tem na redzie jest

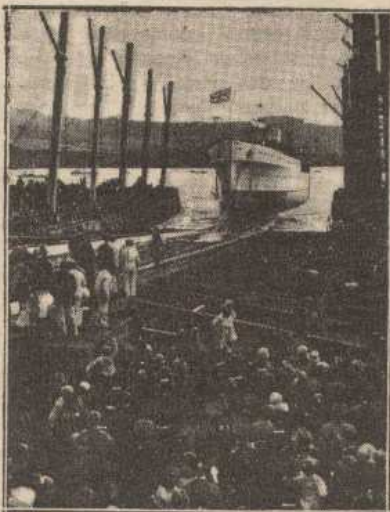
miejsce dla 89 statków zakotwiczonych. Port ma 6 wielkich kranów nadbrzeżnych i pływających. Składy portowe w 75 proc. z żelbetonu pomieścić mogą zgórą 200.000 tenn towarów. Port posiada ponad dwadzieścia wielkich holowników i 15 małych. Ponieważ port Leningradzki zamarza w zimie na 4 miesiące, należą do jego floty 3 wielkie łamacze lodów i 3 małe, t. zw. portowe. Wśród tych statków znajduje się największy w świecie łamacz lodów „Krasin”, sławny ze swej wyprawy ratowniczej w roku 1928 po ekspedycję gen. Nobile’go.

W związku z olbrzymim wzrostem eksportu drzewa zaszły wielkie zmiany w urządzeniach portu Leningradzkiego. Powstały nowe wielkie przystanie portowe (jak np. „Lesnoj Moł”), zaś dawne, przeznaczone na inne towary (węgiel), przystosowano do eksportu drzewa.

Terytorjum, zajęte pod eksport drzewny, zajmuje 22 proc. powierzchni (142 ha) wszystkich wybrzeży. Jego instalacje są przeważnie już zmechanizowane.

Obrót ogólny importu i eksportu zagranicznego wynosił:

Rok 1913:	import	4.008 tys. t.
	eksport	2.648 tys. t.
Rok 1932:	import	0.930 tys. t.
	eksport	2.964 tys. t.
Rok 1933:	import	0.491 tys. t.
	eksport	3.705 tys. t.



Spuszczenie na wodę nowego krążownika angielskiego „Apollo”

Z tych cyfr widzimy, że eksport w r. 1933-m przewyższył już, i to o 40 proc. eksport przedwojenny, ale ogólny obrót obniżył się prawie o ten sam procent, bo import zmniejszył się dziesięciokrotnie. Przyczyna tak wielkiego spadku importu leży przedewszystkiem w tem, że, o ile cały przemysł dawnego Petersburga pracował na zagranicznym węglu, o tyle obecny Leningrad nie sprowadza z zagranicy ani jednej tony węgla.

Spadł również w wysokim stopniu import wszelkich towarów luksusowych, a nawet t. zw. codziennej potrzeby wobec zdecydowanej tendencji rządu do autarkji — z jednej strony, a zubożenia społeczeństwa z drugiej.

Do zeszłego roku wśród cudzoziemskich statków, których liczba roczna przekracza 1500, dominowały niemieckie (około 450 statków), po nich szli Finnowie (185 statków), Duńczycy (180), i t. d.

Obecnie, wobec ochłodzenia sowiecko - niemieckiej „przyjaźni”, stosunki handlowe obu państw uległy również depresji. Sowiety przerywają obślanki i zakupy z Niemiec do Anglii, U. S. A. i t. d., skierowując swój eksport na inne drogi, przestają zafrachtowywać statki niemieckie i t. d.

Leningrad posiada trzy wielkie stocznie. Wszystkie egzystowały już przed rewolucją. Znacznie rozszerzone i zmodernizowane, zatrudniają obecnie po kilkanaście tysięcy robotników każda, a wydajność ich jest największą w Z. S. R. S. Budują one zarówno okręty handlowe, jak i wojenne, nie wyłączając statków tak skomplikowanej konstrukcji, jak łodzie podwodne.

W roku bieżącym w porcie Leningradu zaczyna się pojawiać coraz częściej polska bandera. Zawsze jeszcze jeszcze prorokować, jak się rozwiną stosunki naszej Gdyni z sowieckim Leningradem. Należy wszakże zwrócić baczną uwagę na ten największy port na wschodzie Bałtyku, a wobec osłabienia konkurencji niemieckiej i stałego polepszania się stosunków polsko - sowieckich, można dążyć do tego, aby frekwencja statków polskich w Leningradzie zaczęła się zwiększać, a obroty handlowe z tym portem utworzyły stałą pozycję w bilansie naszego handlu morskiego.

ATAK NA KANAŁ SUESKI

B. A. KRZYWIEC

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Naczelne dowództwo tureckie przed wojną w swoich planach operacyjnych nie przewidywało ekspedycji na Egipt. Myśl ta powstała dopiero w listopadzie 1914 r., kiedy Dżemal Pasza, b. minister marynarki, objął naczelne dowództwo w Syrii i Palestynie. Nie jest wiadomym, czy, dając rozkaz Zekki Paszy (Dowódcy 4 Armii) rozpoczęcia działań przeciwko kanałowi, liczył on na powodzenie wybuchu powstania egipskich nacjonalistów i powstania senussitów w Sudanie, czy po prostu chciał dać swoim oficerom i żołnierzom zrozumiały cel wojny, szachując jednocześnie Anglię w jej najbardziej czułym miejscu — grożąc przerwaniem linii komunikacyjnych do Indii, Australii i Nowej Zelandii.

Po długich przygotowaniach i usunięciu niezliczonej ilości przeszkód — turecki Korpus Ekspedycyjny, w sile 16.000 ludzi (w Korpusie tym było kilku oficerów niemieckich na stanowiskach dowódców pułków, dywizjonów i baterii — formacji niemieckich nie było) z 9 bateriami artylerii polowej i 1 baterią 15 cm. haubic, wymaszerował z Bersheba w 2-ch kolumnach. Dżemal Pasza wybrał dla głównej kolumny drogę przez pustynię na Izmajlę nad kanałem, ponieważ stara szosa przez El Arish znajdowała się pod ostrzałem z morza, na którym panowała flota Koalicji. Mniejsza kolumna posuwała się drogą od El Arish, bardziej na południe w kierunku na Suez, aby zmylić nieprzyjaciela i skoncentrować jego siły koło El Kantary i Suez.

Zaopatrzenie wojska tureckiego w wodę było wspomagane zorganizowane przez niemieckiego majora Fischera. 5.000 wielbłądów nosło wodę w jukach (można było używać tylko stare studnie, nowe jeszcze nie były wykonane). Ekspedycja doszła do Kanału, nie tracąc ani jednego człowieka, ani zwierzęcia.

O ile Dżemal Pasza spodziewał się, że przybycie jego nad brzegi Kanału wywoła wybuch powstania w Egipcie i Sudanie — to został w swych nadziejach zawiedziony.

Co się dotyczy Anglików, to w przewidywaniu tureckiej ofensywy na kanał poczynili oni bardzo poważne prace, zabezpieczające i umacniające kanał.

Na północy koło Port Saidu, Anglicy, przerywając wały ochron-

ne, zatopili wschodnie dojście do kanału, od strony Romani, przy czym zalana została strefa aż do drogi, wiodącej z El Arish do El Kantary. Na wschodnim brzegu pobudowano umocnienia polowe i wystawiono fortyfikowane czujki o silnej obsadzie. Na zachodnim brzegu, na linii kolejowej, wiodącej z Suez do Port Saidu, ustawione zostały pociągi pancerne. Poza tem Anglicy dysponowali na linii kanału 2 dywizjami piechoty indyjskiej, 2 pułkami kawalerji, kilkunastoma bateriami artylerji polowej, oddziałami technicznymi, kompaniami CKM'ów oraz kawalerji na wielbłądach. W Aleksandrii — połączonej koleją z frontem nad Kanałem, skoncentrowane zostały b. poważne rezerwy: 3 dywizje australijskiej i nowozelandzkiej piechoty oraz 2 pułki kawalerji. Wojska te liczebnością, ekwipunkiem i wyszkoleniem przewyższały znacznie oddziały tureckie.

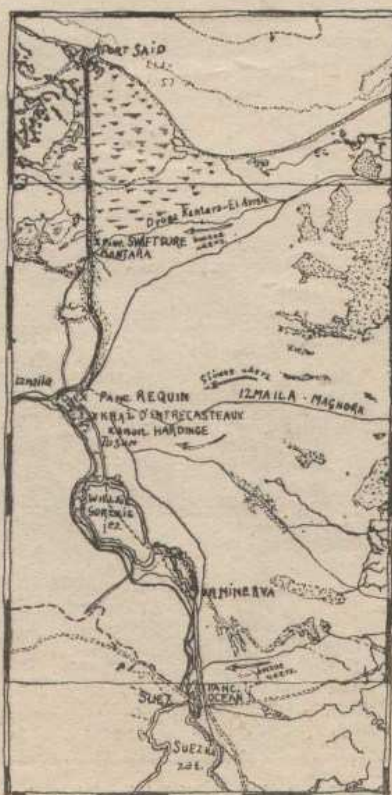
Niedość na tem, głównym atutem obrony było skoncentrowanie

floty na Morzu Śródziemnym (na północnym skrzydle frontu), w Zatoce Suezkiej (zabezpieczenie od południa) oraz wzdłuż samego Kanału. Tu w pobliżu Kantary ustawiony został pancernik angielski „Swiftsure” (12.000 ton, 4 działa 254-mm., 14 dział 190-mm., 14 dział 76-mm.); koło Izmajli stały okręty francuskie: pancernik „Requin” (7.215 t. wyporności, 2 działa 270-mm., 6 dział 100-mm.) oraz krążownik „D'Entrecasteaux” (obecnie polski „Bałtyk”) — (8.123 t., 2 działa 240-mm., 6 dział 100-mm.); w południowej części wielkiego jeziora Gorzkiego zakotwiczony został krążownik angielski „Minerva” (5.600 t., 11 dział 150-mm i 8 — 76-mm.), wreszcie w pobliżu Suez stał w kanale pancernik angielski „Ocean” (13.150 t., 4 działa 305-mm., 12 — 150-mm. i 10 — 76-mm.). Prócz tych większych jednostek do kanału wprowadzone zostały 3 krążowniki pomocnicze, 6 torpedowców oraz duża liczba uzbrojonych holowników i szalup parowych.

Tak dużemu skoncentrowaniu ciężkiej artylerji okrętowej po stronie obrońców kanału — Turcy mogli przeciwstawić tylko 1 baterię haubic 150-mm.

Atak turecki nie zaskoczył obrońców. Francuskie hydroplany oraz angielskie samoloty donosiły o każdym ruchu wojsk tureckich. 22-go stycznia 1915 roku czołowe oddziały tureckie zostały meldowane na podejściach do kanału. 27 i 28 stycznia Turcy wykonują słabe ataki pozorujące w pobliżu El Kantary i Suez. Ogniem działowym angielskich okrętów wojennych ataki te zostały odrzucone. 2 lutego miały miejsce drobne potyczki koło Izmajli.

Wreszcie w nocy z 2. na 3. lutego 1915 r. Kanał został zaatakowany głównymi siłami przez Turków koło Tusum na południe od Izmajli. Silna burza piaskowa, która trwała przez wiele godzin, przyczyniła się do tego, że atak został opóźniony aż prawie do świtu — co było jedną z przyczyn niepowodzenia tego ataku. Poza tem ani żołnierze, ani niższe dowództwo nie było przeszkolone, ani przygotowane do tak trudnego zadania, jak przekroczenie Kanału do 100 m. szerokiego. Pionierzy tureccy nie mieli nawet okazji przeciwżyć uprzednio ze sprzętem pontonowym niemieckim.



Mapka terenu ataku na kanał Sueski

w który byli wyposażeni. Brakowało też zupełnie materiałów do budowania pośpiesznych mostów lekkiego typu. Wielkim również błędem było wyznaczenie do ataku arabskiej, a nie tureckiej dywizji. Arabowie okazali się tchórzliwi i przechodzili całą oddziałami do Anglików.

Z jednostek morskich uczestniczyły w boju na tym decydującym odcinku obydwa francuskie okręty „Requin” i „D'Entrecasteaux”, oraz kanonierka angielska „Harding”, przyczem „Requin” miał pojedynek artyleryjski z baterią ciężkich haubic nieprzyjaciela.

Te wszystkie niepomyślne warunki sprawiły, że obrona pasywna 3 przyczółków, które Anglicy posiadali koło Kantary i Izmaili na

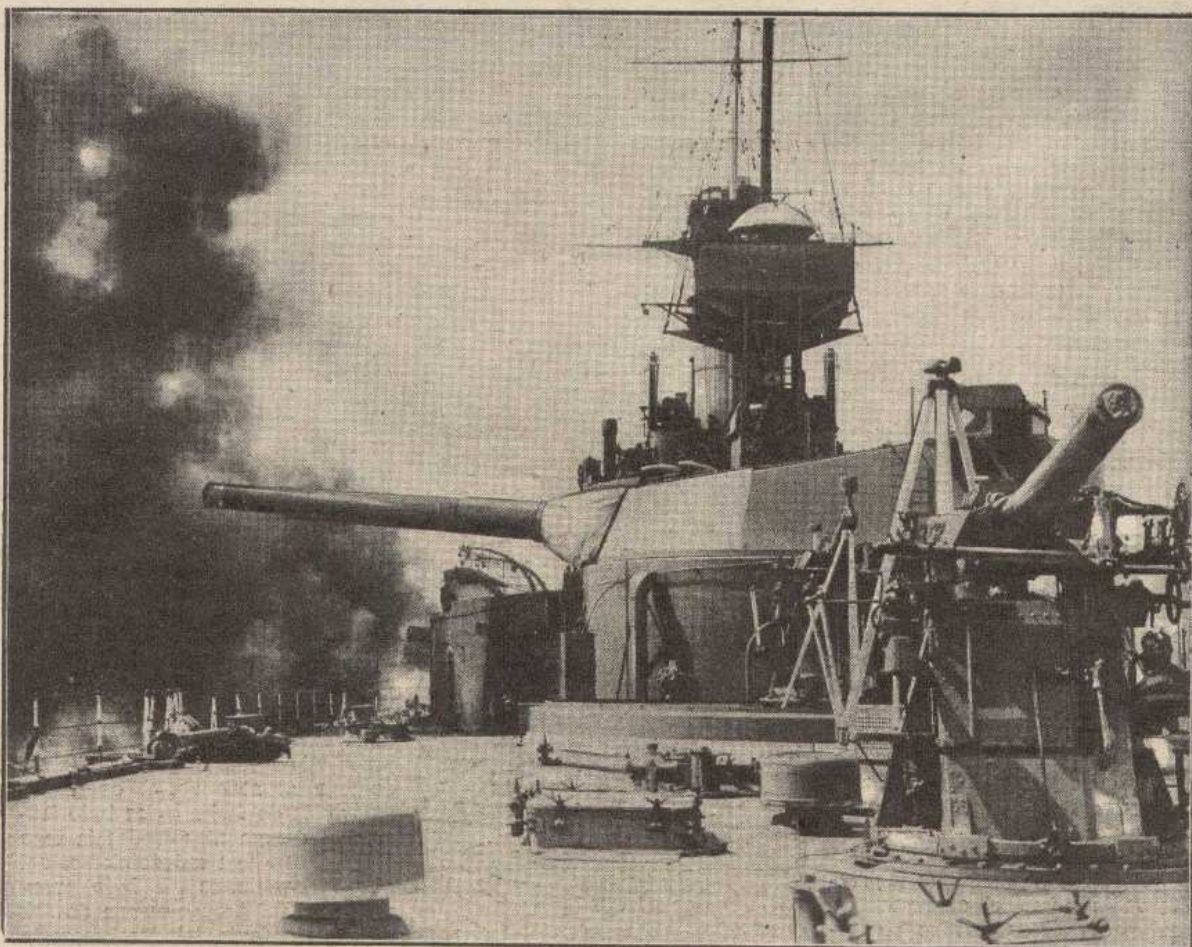
wschodnim brzegu Kanału, okazała się dostateczną, by opanowanie kanału, jego przekroczenie, utrzymanie się pozycji przez kilka dni i zniszczenie kanału — pozostały dla Turków celem nieosiągalnym. Kiedy przeprawa okazała się beznadziejną — dowódca dał rozkaz wieczorem 3.11 1915 r. do odwrotu, który odbył się zupełnie bez przeszkód i kontrakcji ze strony angielskiej.

Chociaż operacja przeciwko kan. Suezkiemu nie miała spodziewanego efektu, to jednak nie pozostała bez dodatnich skutków. Przede wszystkim dała dużo doświadczenia, które można było wykorzystać przy późniejszych operacjach, poza tem fakt, że Turkom udało się przeprowadzić przez pustynię większą ilość wojska i ciężką artylerię —

wywołał w Egipcie w sferach angielskich mocne zaniepokojenie.

Po zlikwidowaniu akcji przeciwko kanałowi Dżemal Pasza przeprowadził gros wojska spowrotem do Palestyny, zostawiając w pustyni bawarskiego pułkownika von Kriess z 3-ma bataljonami, 2-ma bateriami górskimi i 1 szwadronem jazdy na wielbłądach. Anglicy musieli skoncentrować przeciwko tej minimalnej sile znacznie większą ilość wojska, niż dotychczas i byli niepokojeni całym szeregiem drobnych wypadów przeciwko kanałowi. Udało się np. pułk. von Kriess postawić kilka razy miny w kanale, a nawet ustawić działa na pozycjach w ten sposób, że okręty przechodzące kanałem niejednokrotnie uległy obstrzałowi.

„IRON DUKE” W AKCJI



Sławny, stary angielski okręt wojenny „Iron Duke” (Żelazny Książę) odpiera, w czasie manewrów, atak łodzi podwodnych, kontrtorpedowców i wodnopłatowców. Do roku 1934 Anglia posiadała 285 okrętów wojennych o łącznym tonażu 1,172,130 ton. Program na rok 1934 obejmuje budowę nowych 46 jednostek morskich o wyporności 116.075 ton.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

M5
MAGEMAR

CIEŻKI POWRÓT

R. NIEWIADOMSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



„TEMIDA I” NA DRYFKOTWIE

Czterodniowy postój w uroczym Visby, mieście ruin i róż, jak je zowią Szwedzi, skończył się wreszcie i po uciążliwych manewrach w ciasnym basenie portowym, po bezskutecznych próbach wydostania się poza bramę portu na naszym sławetnym motorze, wyholowani wreszcie przez potężny holownik „Thor”, stawiamy odczoło żagle, zamieniając w mig ogołocony i smutny kadłub „Temidy” na gigantycznego „pteroaktyla”.

„Do stawiania żagli!” — padają zapowiedzi oficerów i niebawem gromkie komendy: „Grot staw!”, „Fok i kilwer staw!” — starają się zagłuszyć świst wiatru. Zwrócony dziobem na wiatr, jak zawsze przed podniesieniem żagli, kołysze się majestatycznie okazały szkuner - jacht „Temida I” na grzywiastych falach, bijących z szumem w skaliste brzegi wyspy Wikingów. Nim przebrzmiały komendy, krzepkie garście jachtmeńskie, pracując żwawo przy falach, wciągają piorunem przednie żagle po sztagach, a potężny grot pnie się dostojnie na petzaczach po żelaznej szynie wielkiego masztu.

Nie do samej góry, jak zwykle, o nie. Wobec szkwalistego wiatru wachta, obsługująca rufę „Temidy”, bierze z rozkazu kapitana dwa refty na grocie. Tak pod zmniejszonymi żaglami suniemy jednak w ćwierć - wiatru z szybkością około 4 węzłów kursem pilotowym wzdłuż brzegów Gotlandu.

Niebawem na śródkręciu wzbija się jeszcze czwarte płótno żagla, zwanego sztakslem. Jest to trójkątny żagiel, podnoszony za pomocą specjalnej korby, wybitnie pechowej dla wielu z naszej załogi, jak się to niebawem okaże... Sztaksel rozpina się na sztagu, biegnącym od stengi (górną część) grot-masztu do pnia masztu przedniego.

Jest godzina 15-ta... załoga „klaruje”, czyli porządkuje liny na pokładzie i wachdami schodzi na dół do messy, gdzie Kok upitrasił tymczasem smakowity obiad.

Już w trakcie posiłku uderza w „Temidę” raptowny szkwał o sile ponad 5°... fale idą przez pokład. Oficer wachtowny rozkazuje umocować lepiej naszą szalupę czyli t. zw. „bąka”.

Dmie porywisty WSW (zachodni - południowo - zachód), a po ołowionym niebie przewalają się ciemniejsze zwały chmur. Stan nieba: P/7, czyli 70 % zachmurzenia IP — pochmurno. Barometr niski, zaledwie 748 mm. Wieczorem, po zachodzie słońca wiatr wzmacnia się do 6° (skala 12-stopniowa) z tego samego rumbu (WSW). Szkuner przy silnych przechyłach na lewą burtę, z trudem wspina się na grzywiaste wały. Robimy teraz 5 mil na godzinę. „Temida”, okrążywszy skaliste wysepki i latarnię Lila Karlsö, zbliża się do południowego cypla Gotlandu.

NA PEŁNE MORZE

Rzuca tam w mroki nocne jasny snop światła latarnia Hoborg, tak pilnie wypatrywana przed 5 dniami podczas regat. Mamy ją o godz. 1-ej m. 45 na lewym trawersie. Z tą chwilą kończy się żegluga przybrzeżna (kursy pilotowe). Określamy się (wyznaczamy pozycję okrętu na morzu) i, wyliczywszy kierunek na dalekie Rozewie, kładziemy „Temidę” na właściwy kurs kompasowy (K.P. = 172°), czyli kurs prawdziwy tworzy z północą matematyczną kąt 172°). Prowadzi on prawie ściśle na S (południe) po uwzględnieniu poprawek kompasowych. Z jutu (tylny pokład) „Temidy” leci do morza koniec logu. Początek jego linki wraz z mechanizmem zegarowym mocuje starannie, na specjalnej stopce. Odtąd będziemy liczyć mile przebyte, gdyż brzegi Gotlandu, rozplywają się w cieniach nocnych. Wiatr nieca sfołgował.

Cieszy nas to ze względu na towarzyszące „Temidzie” słupy „Kneź” i „Witeź”. Zwłaszcza ostatni, mając stary grot-żagiel i skolatany kilkunastoletnią włóczęgą po morzach kadłub, mógłby się w razie sztormu znaleźć w niebezpieczeństwie.

Do zmroku widzieliśmy żagle „Witezia” za naszą rufą, miarkując tak szybkość „Temidy”, aby się odeń nie odsadziła nadmiernie.

Ranek wstał pochmurny, widzialność ograniczona. Mimo słabnącego wiatru rozkołysane wały wodne huśtają potężnie nasz szkuner, pchający się pracowicie pod zmniejszonymi żaglami na południe ku dalekiej Gdyni. Wobec obrotu wiatru na rumb SSO, kurs „Temidy” przechodzi w bardziej wschodni, gdyż dmący niemal z południa wiatr (południowy południowo - wschód) nie daje jej posuwać się wprost ku Rozewiu.

Wieczorem drugiego dnia podróży powracamy przecież na kurs południowy, zależni w tym względzie całkowicie od zmiennych kierunków wiatru. Żaglowce, jak wiadomo, „sztormując”, czyli nawigując podczas silnego wiatru, muszą posuwać się kursem w ćwierć - wiatru, tj. starają się iść pod możliwie ostrym kątem do kierunku, z którego dmie wiatr.

Biały punkcik — odległy żagiel towarzyszący nam „Witezia” straciliśmy od wczoraj z oczu. Naprawdę wypatrujemy go na bezkresnej wzburzonej pustyni wodnej. Morze jest puste i jeno grzywiaste wały suną po nim hen, jak okiem sięgnąć. „Knezia” jeszcze wczoraj zgubiliśmy na wodach Gotlandu. Jesteśmy sami.

PIEKIELNY SZKWAŁ...

Druga noc na morzu spowija nas swym ciemnym płaszczem... Wachta wolno spoczywa w wygodnych kojach obszernej messy (nie to, co w ciasnej kajucie „Temidy II”), lecz w ubranu, gdyż

każdej chwili może być zaalarmowana na pomoc tej, która prowadzi jacht. Przechodzi we względny spokój większa część nocy. Już błądy świt syczy swą nikłą poświatą poprzez otwarte drzwi messy i górny świetlik.

Nagle potworny przechył wali nam szkuner na bakiort (lewą burtę)... lam, po, kołysząca się miarowo u pulapu, potężnym wahaniciem zawisa na moment nad moją kają... omal nie rozbiła się o sufit.

Z góry, prócz wycia wichru, wdziera się gwar zmieszanych głosów. „Temida” podnosi się z trudem i wnet deski pokładu dudnią od tupotu licznych stóp, mocującej się z jakimś żaglem wachty. Zrywamy się z ciepłych łóżek. Ceratowe, nieprzemakalne komplety, rozwieszone u kоек, idą w ruch. Wdziewam pośpiesznie te niezbędne części ekwipunku sztormowego, gdy z góry dolatują strwożone krzyki: „Ratujcie Olka!” — a nasz operator filmowy, zwany „Mistrz Korbka” wpada zmieszany do messy i staje przed nami, jak posąg bałeski, z wzniesionymi ku górze rękoma.

„Żagle w strzępy! B-icz zabity!” — woła od samego progu tragicznym głosem.

Wypadamy na górę.

Istotnie, u stóp grot-masztu leży bezwładne ciało II-go oficera „Temidy”, jacyś koledzy, cucąc snąc, patrzącej jego zwieszoną głową o zmierzwionej płowej czuprynie... Spoglądam na przedni pokład. Na sztagu trzępocą rozpaczliwie rozdarte na pół płaty fok-żagla... Rzucamy się na pomoc II-jej wachcie. Mimo potężnych przechyłów wciągamy t. zw. fok sztormowy (z najgrubszego płótna na miejsce podarłego i ściągamy wdół do reszty łopoczący złowrogo sztaksel. Okazuje się, że wachta z rozkazu swego oficera zaczęła go opuszczać; lecz nim przebrzmiała komenda: „Sztaksel przeczi!” — nadleciał potworny szkwał o sile około 10° (na 12° możliwych) i położył „Temidę” burtą na wodę. Nawet kabina nawigacyjna do połowy została zalana, szczęściem od zewnątrz.

OSTROŻNIE Z KORBA FALU

Oficer wachtowny, wyjątkowo sprawny i silny fizycznie, typowy „pokładowiec”, całą duszą tkwiący w linach i żaglach, skoczył do korby sztaksel-falu (lina do opuszczania i podnoszenia sztaksela), aby dopomóc swym ludziom. Kolosalny przechył wyrwał im przeciw korbę z garści, a koniec jej ugodził z ogromną siłą samego oficera w szczękę. „Knock-out’ując” go na miejscu. Był to nielada... cios „sierpowy”, ale szczęściem skończyło się na chwilowym zamroczeniu. Opatrzony troskliwie przez naszą dzielną koleżankę po żaglu p. M. Ż. (z W. K. W.) drugi oficer, spuchnięty, jak dynia, z rozkazu kapitana „Temidy” zdał mi swą wachnię, nad którą bez-

zwłocznie objąłem komendę, zapisawszy cały ten dramatyczny epizod w dzienniku okrętowym. Szwał o sile 10° zdarzyło mi się po raz pierwszy natopkać na Bałtyku...

FOK SZTORMOWY PRECZ

Rozwinięła tymczasem zupełnie. Dookoła zasępione... groźne morze! Wielkie, zielone pagóry ze zwierzchniemi grzywami piany idą hen, jak okiem sięgnąć, od krańców horyzontu. Ciemniejsze zmarszczki szkwatów przebiegają co i raz po zboczach wałów wodnych. Grzywacze z rykiem niesamowitym pną się od czasu do czasu na dziób „Temidy”, a bukszpryt głęboko wbija się w pieniste odmyty...

O g. 5-jej poszedł precz drugi żagiel-fak. Szwały o sile ponad 8° szarpną alinowaniem... Pod dwoma już tylko żaglami: kłiwem na dziobie i zarefowanym (zmniejszonym) grotem pchamy się wytrwale ku brzegom Polski. Tymczasem walcząc ciężko ze sztormem „Temida” jest jeszcze „o 100 mil od brzegu i 100 mil przed brzegiem”, akurat w sercu Bałtyku. Żadna linja żegluga nie przecina tych pustych bezkresów, byliśmy więc zdani w razie awarii wyłącznie na własne siły. Ma to swój „charme”, co prawda! Niepokój wkłada się jednak do serca u słabszych towarzyszy wyprawy: małe jachty — „Kneż” i „Witeż” walczą również o życie gdzieś tu, niedaleko od nas...

Po zwróceniu się przejściowo na zachód, zależni całkowicie od wiatru, szliśmy teraz oto ponownie na SO (południ-zachód). Nasz kapitan, gen. Zaruski zdecydował się dla ulżenia skołatanej „Temidy” i dania częściowego wypoczynku załozdze, rzucić t. zw. dryfkatwę, czyli pływającą kotwicę.

NA DRYFKOTWĘ

Jest to znakomity i bardzo skuteczny ratunek dla mniejszych okrętów, stosowany przy ciężkich sztormach przez wszystkich sławnych jachtmenów, zdobywców oceanów, specjalnie zalecany przez kpt. Vossa, który go nawet w tajemnicy na powodzenie ratował. W poprzednich podróżyach zdarzało mi się stawiać na dryfkatwie, szturmując na „Małej Temidzie” t. zw. II-jej, ale potężny szkuner „Temida I”, dryfujący na pływającej kotwicy — była to nowość dla całej załogi.

Jak wiadomo, warunkiem zasadniczym bezpiecznego przetrwania sztormu jest zmniejszyć do minimum siłę naporu straszliwych grzywaczy na kadłub okrętu. Dopóki statek posuwa się choćby bardzo nieznacznie naprzód, a musi to czynić, aby nie zostać obrócony bokiem do fali i załany, rozszalałe morze cisła weń spiętrzonemi wałami wodnymi, zmiatając wszystko, co stawia opór, z pokładu. Znacznie lepiej wytrzymuje uderzenia fal okręt, cofający się tyłem, mając dziób zwrócony przeciw fali czyli na wiatr, jak mówią żeglarze. Aby utrzymać jacht w tem położeniu, rzuca się z dziobu mocny stożkowy worek płócienny z otworem w wierzchołku stożka, obciążony niewielkim ciężarkiem. Jest to właśnie owa dryfkatwa,

połączona grubą i mocną liną z okrętem (zamocowaną solidnie na przednim pokładzie), której koniec specjalnie się zabezpiecza przez okręcanie szmatami od przetarcia o żelazo, usztywniające bukszpryt (sztag i buksztag wodny) lub w kluzie burtowej.

Taki oto stożek utrzymywać powinien okręt wprost lub nieco ukośnie dziobem do wiatru i fali. Parcie wiatru na maszty i dlinowanie oraz nadbudówki okrętu posuwa go tyłem z niewielką szybkością (1 mila na godzinę) w kierunku fali, osłabiając tym sposobem ich napór. Na dobrej dryfkatwie okręt leży suchy mimo sztormu, czyli fale nie idą mu przez pokład. Również męczące przechyły boczne, które co chwila kładą szturmującą pod żaglami okręt i dają się tak bardzo we znaki załozdze, na dryfkatwie nie istnieją! Dla utrzymania się w położeniu bezpiecznym, czołem do fali zastawia się, stojąc na dryfkatwie, jeden z tylnych żagli. Odgrywa on rolę steru powietrznego i odrzuca automatycznie rufę, skara to wydzie z linii wiatru. Na jolach nadaje się do tej roli doskonale bezan-żagiel. Nasz szkuner „Temida I”, mając najbardziej ku rufie wysunięty grot-żagiel, musiał go też tu użyć, jako żagla katwicznego.

KLIWER W STRZĘPY...

Zostawiliśmy więc skrócony o 2 refty grot na wielkim (tylnym na szkunerach) maszcie. Kliwer miał pójść precz. Dryfkatwa, obciążona bryłą węgla (z kuchni) w braku innego ciężarka, poszła ostrożnie do morza. Wypuściliśmy za nią stopniowo całą linę, okręcając jej koniec dokładnie szmatami i obwiązując t. zw. juzingiem (smołowany szpagat). Była 8 min. 55 rano.

Jednocześnie prawie reszta załogi ściągała w dół ostatni z żagli przednich — kliwer, załozdwe jednak zaczęło luzować odpowiedni fał, drze się nam kliwer z hukiem, podobnym do wystrzału, przez pół i po chwili rozlała dosłownie w strzępy... Rozegraliśmy sobie te strzępki potem na pamiątkę. Trzeba teraz określić w przybliżeniu kierunek i szybkość, z jaką dryfujemy na pływającej kotwicy. Niosta nas fala ku NO, jak tu wskazywał kompas, a szybkość zmierzylismy, rzucając kawałki drewna i licząc czas, przez jaki przesuwają się obok nich 20 metrowa część kadłubu „Temidy”, zawczasu wymierzona. Drewnienko huśtało się na falach w miejscu, a jacht stopniowo cofał się (rufa naprzód). Jest to t. zw. sposób logu burtowego. Dryf wypadł coś około 0,8 mil na godzinę.

OBŁUZOWANY STER

Tymczasem inna, nowa komplikacja zosępiła naszą oblicza: głowica steru, prowizorycznie naprawiona (bez wprowadzania „Temidy” do doków w maju po sztormie na Stolpe-Bank, znowu się obłuzowała. Ogłędziny zewnętrzne mechanizmu sterowego wykazały, że dwie śruby przytwierdzające głowicę do trza-na sterowego są zupełnie luźne, sie-

dząc w drzewie, jak w masle, a trzecia wypadła zgoła na pokład. Stawiało to pod znakiem zapytania możność manewrowania jachtem, gdy sztorm, da Bóg, przejdzie i ściągniemy pływającą kotwicę!

O godz. 13-jej wzięliśmy z rozkazu kapitana jeszcze 3-ci ref na grot-żaglu, gdyż wypełniał się chwilami wiatrem i nadawał lekki bieg naprzód „Temidzie”. Lina dryfkatwy zamiast leżeć przed dziobem „patrzyła” nam wtedy prawie z lewego trawersu: szkuner szedł lekko wprzód, wlokąc dryfkatwę za sobą! Skurkiem tego przechyliły boczne, które przy prawidłowym położeniu dryfkatwy ustają, znów zaczęły nas trapić... ten i ów, acz zahartowany w niejednej „potrzebie”... splunął sobie raz i drugi za burtę, nie przestając zresztą pełnić służby, jak na prawdziwego marynarza przystało.

CZWARTY REF NA GROcie

Wicher wykręcił się teraz na czysty „Wesi”, pchając nas ku O z szybkością 1 mili na godzinę. Miało to miejsce w godzinach obiadowych i trwało aż do godziny 18-jej, kiedy to obrót wiatrów ku NW zaczął nas dryfować na SO. Ten kierunek wiatru, bardzo pospolity na Bałtyku, utrzymał się aż do rana. Przed północą uderzył w jacht gwałtowny szwał z NW, lecz prędko przeleciał sunąc dalej... na złamanie karku. Wzięliśmy jednak na rozkaz generała jeszcze czwarty ref na grot-żaglu, który skurczył się tym sposobem do rozmiarów sztakla. O zdejmowaniu dryfkatwy nie było mowy: sztorm szalał z nie słabnącą siłą, a wobec obruszenia głowicy steru nie mogliśmy marzyć o sztormowaniu pod żaglami.

Za plecami „Temidy” miał nasz kapitan jeszcze dostateczny luz manewrowy: coś 90 mil dzieliło nas od brzegów pruskich. Przewidując jednak potrzebę zastąpienia uszkodzonego steru jakimś prowizorium, polecił nam generał przygotować t. zw. „bridel”. Jest to improvizowany ster, sporządzony z szalupy okrętowej, którą okręca się mocno liną dookoła i holuje na dwu cumach za sobą. Cumy mocować mieliśmy do grubej brytok-rei, postawionej wpoprzek rufy szkunera. Szczęściem do użycia bridla zamiast steru nie doszło...

ŚCIGAMY DRYFKOTWĘ

Trzecia noc złamała snąc cierpliwość sztormu: gniewny Posejdon przestał cisnąć w naszą skołataną nową groźnemi grzywami pagóry, a bóg wiatrów Eol zapędził spowrotem szalejące wichry do mrocznej pieczary... gdzie trzyma je zazwyczaj w zamknięciu. O brzasku dnia 24. VI. mogliśmy już ściągnąć dryfkatwę spowrotem na pokład. Okazało się przytem, że worek stożkowy podarł się na całej długości wzdłuż szwu... Nie dziwnego, że uszkodzona kotwę nie chciała nas trzymać w przepisowej pozycji, t. j. około 3 rumbów do wiatru f fali!

Porając się z dryfkatwą, musieliśmy jednocześnie podnieść żagle przednie:

fak i kliwer i odreflować częściowo grzałki.

Z prawdziwą satysfakcją stwierdziło się zarazem, że sier mimo pewną chwiejność łazysk, działa przecież jako taka. Zdjęty podczas dryfowania na kotwicy łóg, rzuciłem z całym piętyzmem spowrotem w morze. Wskazywał 84,4 mili czyli, dodając 100, przebyte droga wynosiła 184 i pół mili od Wisby. Określiwszy przybliżoną pozycję jachtu na morzu, położyliśmy „Temidę” na kurs prawdziwy (bez poprawek kompasowych) — 194°, czyli przeszło i rumb od południa ku zachodowi (czysty „Süd” ma 180°). Szłorm zepchnął nas niezgorzej na wschód!

Wiatr cichł stopniowo, oczekiwiek rozkalysane tona Batyku nie chciało się jeszcze układać w zwykłe łagodne fale. Zało życiodajne promienie letniego słońca prażyć jęły błogo nasze zziębnięte kości. Wstawał cudny dzień czerwcowy....

O 7-ej min. 40 wesoły okrzyk wachłowego: „Łód na kursie!” zelektryzował całą załogę. Lornety „sztabu” wpiły się w ciemny prążek na horyzoncie. Po krótkich debatach zidentyfikowaliśmy z wielką radością, że to brzegi polskie.... Jastrzębia Góra i Rozewie. Brawo! Czyniło to zaszczyt nawigatorom „Temidy”. Dokładną była robota nawigacyjna, mimo ciężkich warunków i „błąkania” się jachtu po wszystkich rumbach.



Włodyka 1930.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



J. B. RYCHLIŃSKI

WYPRAWA STARŻY

Motorowy jacht oceaniczny „Nausicaa” rozlewał smugi kolorowych „światel” na niską falę. Tahityjska noc otulała pieśszczołą cacko milijardera, okręcił ten bowiem był własnością jednego z najbogatszych ludzi na kuli ziemskiej, zwanego „władcą Atołów”.

Krajozłowiec na zwykłym sampanie podwoził do schodni tego wspaniałego jachtu młodego człowieka w zwykłym podróżnym stroju. Młodzieniec był smukły i muskularny, lecz nieokryty jeszcze patyną słońca, śnać świeży. przybysz. Nie pasował również do świetnego towarzystwa, bawiącego się na pokładzie jachtu. Śmiało jednak wyskoczył na pokład i przywołał stiuarda.

— Proszę powiedzieć p. Morrimierowi — ozwał się — że przybył Starża.

— Pana Morrimiera niema wcale w Tahiti — odpowiedział służący.

Młodzieniec zblił i oparł się o framugę luki świetlnej.

— Ale... ale — wykrztusił — to jest przecie jego jacht „Nausicaa”.

Młoda dziewczyna w pyjamie, dziecko prawie, puściła ramię tancerza i podeszła do przybysza.

— Jestem Miss Morrimier — powiedziała krótko.

— Więc pani wie o mnie! — ucieszył się Starża.

— Tak. Pan jest tym poszukiwaczem skarbów, którego mnie pójciec polecił. —

Roześmiała się. — Proszę za mną.

I poprowadziła gościa, lawirując pośród par tańczących, do kajuty.

— Więc pan istnieje naprawdę? — śmiała się ciągle.

— Pani zna, widzę, sprawę — powiedział Starża, biorąc papierosa.

— Tak, znam. Oto, whisky. Pan musi być zmęczony.

— Jestem zmęczony — odpowiedział gość — ale nie mam chwili do stracenia, jeżeli... jeżeli p. Morrimier się nie rozmyślił.

— I pan jest pełnomocnikiem Ryszarda Starży! Taki pan młody.

— Pani chyba młodsza ode mnie.

Zaśmiała się. Śmiech Miss Morrimier był niezwykle dźwięczny i zorażliwy. Była bardzo drobna, kobieca, wiotka. Śmiały się również jej oczy pełne niebieskiego światła, równie błękitne, jak oczy przybysza.

Nagle Starża przestał się śmiać i rzekł z powagą:

— Nie. Nie pełnomocnikiem. Jestem jego spadkobiercą. Stryj mój umarł.

Oczy panny przystały.

— Pani znała stryja?

— Tak. To był dzielny człowiek. Doskonale „prospektor”!

— Ale kto ma wyruszyć ze mną na poszukiwania? — porwał się Henryk

Starża. — Niema chwili do stracenia.

— Ja! — odpowiedziała panna.

Młody Starża opadł na fotel, wlepiwszy w pannę Morrimier wzrok osłupiały.

— Czyżby to dla pana był aż taki knock-out? Pan myśli, że będę panu zawadą?

Prysnął łobuzerski śmiech. — A jednak będzie pan musiał pogodzić się ze mną, jako z partnerem. Ma pan długość i szerokość wyspy?

Skinął głową.

— Wie pan, co na niej jest? I gdzie?

— Tak — powiedział. — Ale pani nie zdaje sobie sprawy z niebezpieczeństwa! Stryj mój nawiązał uprzednio pertraktacje z pewnym konsorcjum, które się rozchwiały, gdyż chciało zagarnąć cały zysk. Udzielił tym bandytom zbyt wielu wskazówek. Śledzili mnie przez całą drogę z Marsylii do Tahiti, do samego jachtu.

— Doskonale. Jakaż to firma?

— Buhle, Warden i S-ka.

Gwizdnęła przeciągle. — Bardzo złą cieszę się opinią. Znani pracci.

— Więc pani nie jedzie?

— Co? Właśnie dlatego jadę. Skarby na wyspie, toć to bajka o żelaznym wilku. Dlatego, przyznam się, w całą tę historię nie wierzyłam. Ale skoro Buhle-Warden wierzą w tę bajkę, to co innego. To mi wystarczy. Cóż on

*) Poszukiwacz bogactw mineralnych.

wiedzą? Szerokość i długość wyspy?

— Nie. Wiedzą tylko, że chodzi o cenną rudę, o tlenek uranu.

— Warunki — powiedziała panna rzeczowo — zysk do równego działu?

— Tak. Jeszcze jeden warunek. Na wyspie zatknijemy banderę polską. Mr. Morrimer się zgodził.

— Papa twierdzi, że Stany i tak mają za dużo kłopotu ze swymi wyspami. Idę wyprawić gości. I w drogę!

Zaczęła się żegluga. Wkrótce spostrzeżono parowiec, żeglujący tym samym, co i jacht kursem, którego dymy widziano za dnia na horyzoncie, a światła w nocy. Kiedy jednak na trzeci dzień „córka starego” kazała cieśli Łalou wyczyścić karabin, sprawdzić skrzynki z amunicją i sporządzić listę marynarzy, którzy potrafiliby oboczyć się z bronią, kapitan Singleton oświadczył, że manja gościa udzieliła się zwarjowanej pannicy, a porucznik McPherson, że w nim się zadurzyła. Brodaty Peak, mechanik, był najbliższy prawdy, utrzymując że wymyśliła sobie nową zabawę, polegającą na udawaniu, że manję żółtodzioba bierze na serjo. Lecz do zakładów nie doszło ze względu na dziwaczne zachowanie się tajemniczego parowca.

— Podejrzane! Bardzo podejrzane! — trząsł głową starszy marynarz Katz, obserwując dym na horyzoncie i marszczył spiczasty nos, jakby go czemś złowionem zaleciało.

Fakt faktem, że Nauzykaa poczęła bawić się z parowcem w chowanego, parowiec zaś, żeglując trop w trop, wszędzie na jacht czatował. Wobec takiego stanu rzeczy upadła hipoteza kapitana Singletona, że tajemnicze pudło smarowało poprostu z ładunkiem ordynarnej kopry do Valparaiso po ładunek peruwiańskiego guana.

Żywioty jakoś ekspedycji nie były przeciwne. Południowo-wschodni muson wachlował. Prądy, bardzo niebezpieczne dla żaglowców na Paumotach, kapitanowi Singletonowi płatały, co najwyżej sztabackie figle. Ale o nieba! Co knuła konkurencja? Jasne, że do wyspy, na której starszy Starża, „prószektor” ze Stanu Illinois, odkrył złoża niezmiernie cennej rudy, z której rad się dobywa, Buhle i Warden najmniej praw nie mieli. Lecz było się o co pokusić.

Niepodobna była żeglować wprost ku wyspie, mając za sobą szpiega. Kluczyli. Zdradzieckie poszczeki rał, nieoznaczone na mapach, rwaly i melody bławo rozciącały Pacyfiku na srebrzyste wytryski, na bryzgi, wyrastając nieraz wprost na kursie Nauzykaa. W okrutnym alśnieiu parzącego słońca wyrzwały się z pod horyzontu palmowe kłociny, nieznanych otolów i zapodały, znikając jak miraż. Ale nie znikali, nieśmieli, dym na horyzoncie.

Niemniej udało się wreszcie! Któregoś ranka zanurzyli się w perlistość mgły, w nieprzenikloną, a świetlaną

nicą, i, targając śmierć za wąsy, pomacku, wśród złowrożej białej ciszy, wywinęli się na pusty ocean. Ani śladu szpiega. Znikł piórpusz dymu. Wówczas pomknęli wartko na sam skraj Paumotów, t. zw. Niebezpiecznego Archipelagu.

I już na trzeci dzień żegluga wyłoniła się „Wyspa Radu”. Był to ścięty stożek wulkanu, który uległ zalaniu przez szczeliny skalne; największa jednak z nich była tak wąska, że o wpłynięciu jachtem w zalany krater nie mogło być mowy.

Okazało się, że pod pieczę cieśli okrętowego Łalou były na jachcie świdry wiernicze, aparat do badania radioaktywności, ładunki dynamitu i zwoje centzury x) gdyż we wszystkie te przybory stary Morrimer telegraficznie nakazał Singletonowi się zaopatrzyć przed wyruszeniem w podróż, jeszcze w Sydney. Załadowano część tego ekwipunku na szalupę motorową, w której Starża, wzięwszy sześciu marynarzy, wyruszył z Lucy — tak zwał Miss Morrimer, gdyż do tego czasu mówili już sobie po imieniu. Po ciężkiej walce z prądem w cieniu krętej rasy skalnej znaleźli się w zalonym kraterze. Otworzył się przed nimi widok nieopisanego grozy. Dookoła piętrzyły się urwiska zmurszałej lawy, porośnięte wiszarami podzwrotnikowej roślinności — jak zielona piana. Wszędzie skrzyło się od szafranowo kwitnących pnączy, niby gwiazd, toteż w kotle z bazaltu wrzało od ich woni, zmieszanej z duszącym oparem siarki, dymów i gazów podziemnych ze szpar i błotnych bąbli. Tu i ówdzie były gejzery. Krater wygasły był wprawdzie, góra jednak żywa, czynna, pulsująca, gdzieś w korzeniach swoich. I mogła się przebudzić. Ale skoro wyspa istniała od niepamiętnych lat...?

I pierwszy zaraz dzień poszukiwań uwięziony został triumfem. Żył tlenku uranu biegiem w skałę, wysoko ku krawędzi i w dół krateru, widoczna, jak na dłoni poprzez niezwykle przejrzystą tafelę wód.

Był to podwójny triumf dla Starży. Jeden uśmiech losu i oto stanął na równi z Lucy, a niczego więcej nie pragnął. Była to dziewczyna do rzeczy. Dzielną dziewczyną.

Załogę jachtu podzielono na trzy zmiany, obiecując, improwizowanym górnikom mały udział w dobytej rudzie. Oczywiście należało się śpieszyć wobec możliwości odkrycia wyspy przez konkurencyjną ekspedycję. Na jachcie zapanała radość. Jeden tylko z całej załogi posepny marynarz Katz nie wierzył nieoczekiwanemu szczęściu i krakał, że zwykle z nieszczęściem chodzi ono w parze.

W kraterze wrzała gorączkowa praca. Wybuchy dynamitu płoszyły chmury krzykliwego ptactwa. Kuter zwoził na jacht drogocenny minerał. Wszystko szło jak z płatka, póki w podwieczerek

x) Rodzaj lontu.

czwartego dnia eksploatacji znowu dym nie ukazał się na horyzoncie. Wkrótce rozpoznano zarysy szpiega.

I dnia tego nie powrócono na jacht, gdyż należało pilnować odkrywkę.

Drzemali przed świtem. Nagle Starża skoczył na równe nogi. Trzask karabinowego ognia dochodził z morza i rezonował wśród skał. Zagadka karabin maszynowy. Ponieważ na jachcie mitraljezy nie mieli, jasnym było, że parowiec atakuje. Nim jednak znaleźli się w szalupie, ogień ustał. Zapanała groźniejsza jeszcze cisza.

Z punktu obserwacyjnego odkryli trzy szalupy, pełne zbrojnych łopserdaków, odbijające od parowca i wiśnięte ku wyspie. Nauzykaa oddalała się.

— Dzięki Bogu — zawołała Lucy — nie zdobyli jachtu.

— Uciekajmy — wołali marynarze.

— Którędy? — spytała Lucy.

— Przesmykiem za żyłą rudy — odparł Starża, zwinawszy sztandar i zeskakując ku szalupie.

— Ależ tam biją gejzery — wołali inni — woda kipi i dymi.

— To nic — rzucił Starża, wskoczył na żyłą rudy, znikł za nią. Kiedy znowu się ukazał i stanął u steru szalupy, zawzięty uśmiech igrał na jego wargach. Przerzucił szprychy małego mosiężnego koła, opłynęli czarną ostrą rudą, wpadli w mroczną gardziel. Wokoło dymiło, bulgotało i ziała siarka.

Już całe wnętrze krateru, jak miedziane gardło, dudniło okrzykami i piską bandy, która wdarła się na jezioro wewnętrzne.

— Dogonią nas te draby! — zawołała Lucy.

Starża zdawał się pochłonięty marnowaniem wśród skał. Dopiero u wyłotu kanału, spojrzawszy na zegarek i powiedział:

— Nie opłyną ostrogi ze złożem rudy. Wczoraj w nocy zaminowałem ją, a przed trzema minutami podłożyłem ogień.

Wyprysnęli na pełne morze. Czas był wielki. Targnęło nimi. Wzbił się słup białego dymu ponad krawędź krateru.

— Całą parą naprzód! — wrzasnął Starża.

Bo skutek był nieoczekiwany. Lucy, zwrócona twarzą do rufy, skomieniała. Po lustrze wody przebiegło drżenie, raz drugi. Potem potworny grzmot, wibrujący, wierzący w uszach poczuł się tłoczyć i toczyć... Starża odwrócił głowę. Stożek krateru otoczony był chmurą. Olbrzymie wytryski wyrwały się z każdej rysy i szczeliny. Dynamitowa mina obudziła diabła drżmiącego w wulkanie.

Gdyby szalupa nie była czterdziestowężlową łodzią wyciągową, spotkałby ich prawdopodobnie los parowca piratów.

O zachodzie słońca dostrzeżono maszynę Nauzykaa. Wówczas dopiero marynarz Katz odważył się posepnie:

— A mówiłem, że nie było się z czego cieszyć.

— Do końca życia będziesz gryzł rentę z tej rudy — odpowiedział mu bosman.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MS

SPRAWY KOLONIALNE

SPRAWA KOLONIZACJI POLSKIEJ W MANDŻURJI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Kolonja polska w Mandżurji liczy około 5.000 osób. Dotychczasowy jej byt opierał się przede wszystkim na służbie kolejowej, na handlu, przemyśle i rzemiołstwach. Pewną część kolonii stanowią rolnicy, którzy mniej więcej przed 10 laty przybyli z Syberji i mieszkają dotychczas w Charbinie i na prowincji, zajmując się ciężką pracą fizyczną, jako wyrobnicy, dorożkarze i t. d. Był całe kolonii był dotychczas dobry i istniały wszelkie szanse, że kolonia rozwine się i będzie ważną placówką dla rozwoju wpływów ekonomicznych i kulturalnych na Dalekim Wschodzie.

W ciągu dwóch ostatnich lat zaszły w stosunkach mandżurskich zasadnicze zmiany. Powstało nowe państwo Mandżuko, pozostające pod opieką Japonji, i stosunki dla Europejczyków uległy zmianie. Anglicy, Amerykanie, Niemcy i Czesi nie odczuwają w dużym stopniu tej zmiany, gdyż wchodzący w skład ich kolonii — kupcy, albo też dobrze płatni urzędnicy banków i firm importowych i eksportowych, łatwo przystosowują się do nowych warunków bytu. W zupełnie innych warunkach znajduje się obecnie kolonia polska. Większość Polaków żyła z zarobku miesięcznego. Nowe warunki ekonomiczne spowodowały, że pojawiło się mnóstwo bezrobotnych i ilość ta ciągle się powiększa. Obecnie już setki rodzin cierpi niedostatek, a wiele głoduje. Większość nie widzi dla siebie żadnej przyszłości w Mandżurji i dlatego też powstał projekt, ażeby tych bezrobotnych skierować do Polski. Powstały projekty, ażeby udać się z prośbą do rozmaitych instytucji filantropijnych (polskich i cudzoziemskich), aby te ułatwiły naszym bezrobotnym powrót do Polski; projektowano nawet, ażeby prosić rząd sowiecki o bezpłatne wagony dla przejazdu przez Syberję i Rosję Sowiecką, albo też wynajmować wagony towarowe (ciepłuszki) dla taniego przewozu emigrantów do Stolpców i t. d.

Projekt powrotu Polaków mandżurskich do Polski jest o tyle zły, że w kraju powiększyłoby on tylko liczbę biedaków i nawet przy najlepszych chęciach trudnoby im było przystosować się do nowych (dla nich) form bytu i zarabkowania. Wysuwany też jest projekt osiedlenia naszych mandżurskich bezrobotnych na roli.

W Mandżurji znajdują się ogromne, niezaludnione jeszcze przestrzenie, zdadne zupełnie dla uprawy roli i gospodarstwa przemysłowego, a nowi władcy — Japończycy na rolę nie idą. Biorą w swoje ręce handel i przemysł po miastach, komunikację, instytucje finansowe i spekulacyjne, ale na rolę idą jedynie tylko wtedy, jeżeli ona nadaje się do uprawy ryżu. Takich miejscowości w północnej Mandżurji jest bardzo mało. Widzimy, że na południowym Sachalinie, w Korei i na półwyspie Laodońskim, które to prowincje należą do Japonji od r. 1905, Japończycy zupełnie nie zajęli się rolnictwem. Na pld. Sachalinie żyją i gospodarzą Rosjanie i Polacy, pozostali tam jeszcze z przed czasów wojny rosyjsko - japońskiej i cieszą się opieką rządu japońskiego.

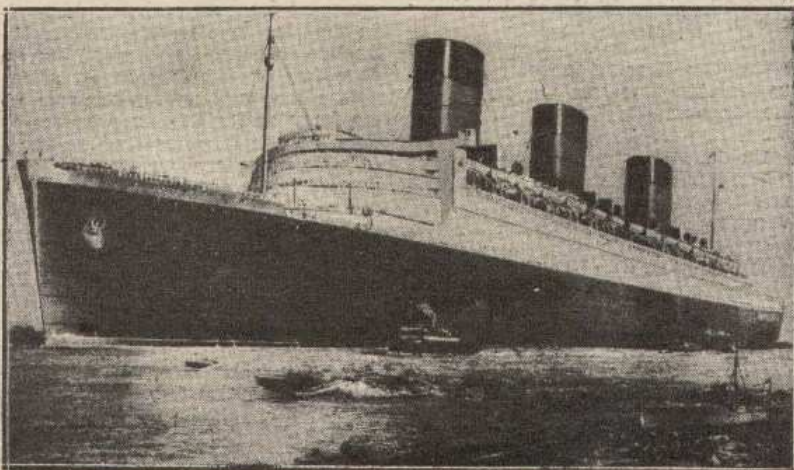
Dnia 17 marca 1934 roku powstało w Charbinie „Polskie Towarzystwo Rolnicze“, które w krótkim czasie zgromadziło około 300 osób, interesujących się sprawą osiedlenia się na roli. Można jednak być przekonanym, że liczba rodzin, które zechcą osiedlić się na ziemi, dojdzie, a nawet przekroczy cyfrę 500 (pięciuset). Przyszłość kolonii rolniczej w Mandżurji będzie polegać nie tyle na produkcji zboża, które wobec konkurencji chińskiej tylko z bardzo wielką trudnością mogłoby się opłacić, ale na gospodarstwie mlecznem, na wyrobie masła i serów, pro-

dukcji wełny i szczeciny, uprawie roślin włókienniczych (lnu i konopi), hodowli zwierząt futerkowych i t. d. Wszystkie możliwości tego rodzaju są zbadane.

Rodziny, które zgłosiły przystąpienie do projektu kolonizacji, są (za bardzo nielicznymi wyjątkami) zupełnie niezamożne. Żyją z zarobku dorywczego i podróż na miejsca osiedlenia, zagospodarowanie się w najskromniejszych nawet rozmiarach i wyżywienie dla otrzymania zbiorów z ogrodu i pola, jest dla nich, bez pomocy zewnętrznej, rzeczą niemożliwą. Dlatego też potrzebna jest niewielka pomoc pieniężna na pożyczki kolonistom celem zagospodarowania się i wyżywienia aż do otrzymania zbiorów.

Osiedlenie Polaków na ziemi, nie tylko rozwiązałoby zupełnie kwestię bezrobocia naszej kolonii w Mandżurji, ale przyniosłoby wielką korzyść Państwu Polskiemu. Przede wszystkim podniosłoby powagę polskiej państwowości, gdyż zniknęłaby ta masa biedaków, utrzymujących się częstokroć z dobroczynności publicznej. Powtórę, kolonie polskie utrzymywałyby łączność handlową z Macierzą i przyczyniłyby się do ekspansji ekonomicznej polskiej. A po trzecie: synowie zamożniejszych kolonistów polskich kończyliby szkoły średnie i wyższe i dostarczaliby zastępu inteligentnych kupców, przemysłowców, inżynierów i t. d., a ci przyczyniliby się do wzrostu wpływów kulturalnych, ekonomicznych, a nawet politycznych w krajach Dalekiego Wschodu Azji.

Inż. K. G.



Nowy statek pasażerski angielskiej linii okrętowej Cunard o pojemności 75.000 ton! Spuszczenie statku na morze odbyło się w obecności dwustu pięćdziesięciu tysięcy widzów, angielskiej pary królewskiej, oraz wielu dygnitarzy wojskowych i cywilnych

PRZEGLĄD KOLONIALNY

A jednak i w czasach obecnych można powiększyć posiadłości kolonialne. Dokazali tego Włosi, zajmując część oaz Owenat, położonych na wschodnio-południowym pograniczu Sudanu angielskiego.

Do oaz tych rościła sobie pretensje Anglia. Ponieważ nie było tam dokładnego rozgraniczenia pomiędzy włoskimi i angielskimi posiadłościami, przeto Włosi zajęli w r. b. część tego terytorium, do którego również mieli pretensje, jednak nie uawniane.

Po zajęciu przez Włochów Owenatu, rozpoczęli Anglicy pertraktacje, które doprowadziły do przyznania Włochom zajętych oaz, oraz do ustalenia i wytyczenia granicy.

Również i w kierunku południowym ma wkrótce nastąpić powiększenie posiadłości włoskich. Południowa bowiem granica t. zw. Libji, t. j. kolonii włoskiej, ma być przesunięta daleko na południe. Z francuskiego terytorium kolonialnego w Afryce ma być przyznana (jak o tem donosi prasa) część Sułtanu francuskiego, a mianowicie obszar Tibesti, do którego Włosi stale wysuwali pretensje, zwłaszcza, że i tam nie było wytyczonej dokładnie granicy.

Włoska polityka kolonialna stale wykazywała dążenia w kierunku uzyskania tego terytorium, przyczem wysuwane były dalsze żądania, zmierzające w końcu do otrzymania mandatu nad Kamerunem. A właśnie przez Tibesti i następnie przez terytorium Czad, prowadzi droga do Kamerunu.

W tem ujęciu jest zupełnie zrozumiałą polityka włoska, dążąca do opanowania terenów, chociażby nawet pustynnych, byle tylko tak daleko posuniętych w Afrykę, skąd łatwo już można by sięgnąć po tereny nie pustynne, tereny wysoce wartościowe i niezbędnie potrzebne Włochom dla ich życia gospodarczego.

Niemniej jednak — trzeba to stwierdzić — wiele terenów pustynnych kryje w swem wnętrzu wielkie bogactwa, które wprawdzie obecnie nie są eksploatowane, gdyż nie mają odpowiednich warunków eksploatacyjnych. Nie przesądza to jednak sprawy na przyszłość, a ta w przewidującej polityce kolonialnej, odgrywa poważną rolę.

Włosi, realizując swoje wieloletnie wysiłki, ponieśli również i wielkie koszty, bezsprzecznie większe, aniżeli obecnie osiągnięte wyniki. W każdym razie uzyskują rezultaty, które niezawodnie zachęcą ich do rozwijania dalszej pomysłowości w realizowaniu i rozbudowie wielkiego włoskiego władztwa kolonialnego, o jakim marzą Włochy faszystowskie.

★

Ponieważ światowe nagromadzone zapasy miedzi znacznie się zmniejszyły, a ceny tego metalu podniosły się, przeto w afrykańskich kopalniach, głównie w Kongo Belgijskim i w Rodezji zwiększyło się wydobywanie rudy miedzi.

W związku z tem przyjęto w tamtejszych kopalniach tych pracowników białych i czarnych, których poprzednio zwolniono. Miejscowe czynniki gospodarcze widzą w tem objaw przełamania kryzysu i wiążą z faktem tym nadzieję na szybkie wzmożenie się obrotów handlowych z koloniami.

★

Z pośród francuskich kolonii, jedna z nich, a mianowicie Guayana (w Ameryce Południowej) jest przeznaczona na miejsce pobytu wszelkiego rodzaju przestępców.

Jest to pewnego rodzaju „Sybir“ (nie mroźny, lecz odwrotnie, bardzo gorący), gdzie skazańcy uzyskują nawet pewnego rodzaju wolność osobistą oraz możność osiedlania się na terenach ściśle określonych.

Wprawdzie wielu z nich podejmuje wysiłki ucieczki, ale rzadko kiedy z pomyślnym skutkiem. Brzegi bowiem morskie są pilnie strzeżone, a granica lądowa, jakkolwiek słabo strzeżona, a w wielu miejscach zupełnie pozbawiona straży, to jednak, przy usiłowaniu przebycia jej, przed stawia trudności nie do pokonania. Olbrzymia puszca podzwrotnikowa nastrocza większe trudności i jest silniejszą zaporą, aniżeli najlepsza straż graniczna. W dzikiej tej puszczy załamują się wszelkie wysiłki ludzkie. Zbiegowie albo giną z głodu i z wycieńczenia toną w olbrzymich mokradłach, lub też padają pokonani tropikalnymi chorobami strasznego tamtejszego klimatu.

Od dłuższego jednak czasu system zsyłania skazańców do Guayany był przedmiotem silnych ataków ze strony opinii francuskiej, która domagała się zupełnego zniesienia tego rodzaju kary. Skutek tej akcji już się przejawiał w zgłoszonym do parlamentu francuskiego projekcie zniesienia kary zesłania, oraz przeprowadzenia szeregu reform, celem ułatwienia dotychczasowym zesłańcom warunków butowania, aby nie podejmowali wysiłków ucieczki przez puszcze, która staje się ich grobem.

Niemna dwu zdań, że zniesienie kary zesłania przyczyni się znacznie do gospodarczego rozwinięcia się tej kolonii i otworzy bogaty ten kraj dla eksploatacji tamtejszych bogactw naturalnych.

★

Rok bieżący Niemcy nazwali „Das Kolonial-Gedenkjahr“ ku uczczeniu 50-lecia niemieckiej idei i pracy kolonialnej Luderitza. Jubileusz ten specjalnie zresztą nadaje się do celów rewizjonistycznych — po utracie kolonii afrykańskich.

Wśród szeregu publikacji okolicznościowych, wyróżnia się bogato ilustrowane dzieło zbiorowe „Deutsche kolonisieren“, w którym pióra wybitnych specjalistów rozwijają historię zdobywania, organizowania i rozszerzenia niemieckich posiadłości afrykańskich — „Deutsche Südwestafrika“, Kamerunu i Togo, przy sposobności nie pomijając także Nowej Gwinei, a nawet Klauzu.

Zawarte w książce liczne mapy rozwoju niemieckich kolonii afrykańskich od roku 1884, zdobyczy i strat, dobrze ilustrują ten odcinek niedawnej historii Rzeszy.

Redaktorem całości jest dr. Kurt Kietz, jeden z dawnych wybitnych współpracowników Deutsche Kolonialgesellschaft.

★

W myśl uchwały, jaka zapadła na Kongresie Amerykańskim, wydał prezydent Stanów Zjednoczonych go ludności odezwę z wezwaniem, aby w dniu 11 października 1934 r. uczciła pamięć generała brygady Kazimierza Pułaskiego. W wymienionym dniu przystrojono wiele domów w polskich dzielnicach Chicago, Buffalo i Nowego Jorku w chorągwie o barwach narodowych amerykańskich i polskich. Na wszystkich gmachach państwowych wywieszono dnia 11 października flagi państwowe. We wszystkich szkołach zorganizowano okolicznościowe uroczystości z przemówieniami, w kościołach odprawiono solenne nabożeństwa.

Miasto Meriden w Stanie Connecticut uczciło bohatera naszego wystawieniem wspaniałego pomnika. Poświęcenia dokonał biskup tamtejszej diecezji w obecności gubernatora, wicegubernatora, wyższych dygnitarzy rządu oraz przy udziale przeszło 20.000 ludzi. Po odsłonięciu pomnika przeddefiniował przed gubernatorem pochod kilku-nastu organizacji polskich z 10-ciu orkiestrami na czele.

Należy podkreślić, że pomnik stanął w najpiękniejszym punkcie miasta. Projektodawcą i wykonawcą jego jest znany rzeźbiarz, polski górnik Juliusz Gucwa, mieszkający obecnie w Ameryce. Fundusz na budowę zebrano ze składek parafian św. Stanisława w Meriden.

★

Założone przed stu laty ku czci naszego bohatera miasto amerykańskie Kościuszk (Mississipi) — przygotowało się do wspaniałego uczczenia stoletniej rocznicy swego założenia. Uroczystości rozpoczęły się dnia 3-go, a skończyły się 5-tego października. Trzydzieści pięć różnych komitetów, którym powierzono urządzenie okolicznościowych obchodów, wywiązało się ze swego zadania ku wielkiemu zadowoleniu całego ogółu mieszkańców miasta.

Program uroczystości stulecia obejmował między innymi wielki

przeгляд polskich organizacji, przybyłych z różnych miast amerykańskich, które przeddefilowały przed gubernatorem Stanu Missisipi i reprezentantem polskiego rządu. Wielki zachwyt wywołały tańce studenckie, polskie tańce ludowe, śpiewy, koncerty orkiestralne i t. d. Kulminacyjny punkt uroczystości stanowiło sadzenie drzew, sprowadzonych specjalnie z Polski oraz dedykacja urny z ziemią, sprowadzoną z Kopca Kościuszki. Sprowadzenie ziemi polskiej wzbudziło myśl wzniesienia w Kościuszkę miniaturowego kopca ku czci naszego wielkiego wodza i założenia Klubu przyjaciół Polski.

Prezydent Roosevelt przesłał na ręce burmistrza miasta Kościuszkę list treści następującej:

„Czekając wielkich ludzi przeszłości nie tylko czcimy samych siebie, ale

też podtrzymujemy i przekazujemy potomności tradycje wzniosłych uczuć i szlachetnych czynów. Dlatego z należnym uznaniem pozdrawiam obywateli i przyjaciół miasta Kościuszkę, którzy, wyróżniając tę muncypalność nazwiskiem niezapomnianego patrioty, utrzymali przez całe stulecie pamięć człowieka o wzniosłej duszy. Zasługi Kościuszki dla sprawy wolności Stanów Zjednoczonych zdobyły mu trwałe miejsce w naszych dziejach i w naszych sercach. Ufam, że natchnienie, które czerpiemy ze służby Kościuszki dla sprawy wolności, ożywi nie tylko uczestników zebranych dla uczczenia przy obecnej sposobności jego imienia, ale też wszystkich obywateli jakiegokolwiek pochodzenia, na których dziś opiera się istnienie Stanów Zjednoczonych”.

Z PRASY POLSKIEJ NA OBCYZNIE

„Tygodnik Polski” w Mandżukuo jest organem „Stowarzyszenia Bratnia Pomoc w Charbinie”, redagowanym przez ks. Wł. Ostrowskiego. Szkoda, że tygodnik ten poświęcił tak mało miejsca sprawom, związanym z życiem tamtejszej Polonii. Z drobnych notatek dowiadujemy się np., że „szkoła miejscowa odczuwa wielki brak najnowszych podręczników szkolnych”. Tego rodzaju wiadomości mogą znaleźć oddźwięk w Polsce, jeżeli będą stale i obszerniej omawiane na łamach tamtejszego pisma. Sądzi się bowiem, że poza Światowym Związkiem Polaków, powinno zostać zorganizowane w Polsce, jeśli dotychczas nie istnieje, Tow. Przyjaciół Polaków w Charbinie, którego zadaniem byłaby ściślejsza współpraca z tamtejszymi Polakami przy współpracy centralnej organizacji, jaką jest Św. Zw. Polaków. Zorganizowanie podobnych towarzystw dla poszczególnych terenów odciażyłoby znacznie pracę Św. Zw. Polaków, który ma wiele i bardzo ważnych zadań do spełnienia. Wzorem powinny być dla nas Niemcy, które wpręgają do pracy kolonialnej całe swoje społeczeństwo na wspomnianych powyżej zasadach, nie ograniczając się wyłącznie w wykonaniu ogromu prac do kilkunastu, czy kilkudziesięciu osób, zgromadzonych w centralnej organizacji.

Polonia charbińska była reprezentowana przez swego delegata na Zjeździe Światowym Polaków z Zagranicy w Warszawie, który mu złożył obszernie memorandum. Między innymi memorandum omawia sprawę pożyczki na budowę gmachu bursy w Charbinie i urządzania przy niej warsztatów rzemieślniczych, sprawę polskich filmów oraz książek.

★

„Nowiny Codzienne” ze Śląska Opolskiego we własnej korespondencji z Leodjum piszą, że ogólna liczba Polaków w Belgii wynosi około 40.000 osób, z czego wypada na polską robotniczą emigrację 18.000, zaś 22.000 na żydów, obywateli polskich. Robotnicza emigracja skupia się na północy Belgii w Limburgu i na południu w okręgach Leodjum, Charleroi, Mons, Centre i Namur. „Sytuacja robotników polskich w Belgii jest obecnie, ze względu na kryzys i wywołane przez to bezrobocie, dosyć ciężka, tem bardziej, że skutkiem panującego silnego bezrobocia górnicy belgijscy wywierają nacisk przez swe syndykaty, by przedsiębiorstwa zwalniały cudzoziemców”. Mimo tych trudności natury gospodarczej, „wychodźstwo polskie stoi na wysokim poziomie organizacyjnym, posiada 11 organizacji centralnych oraz 50 towarzystw kulturalno-oświatowo-społecznych, zgromadzonych w Centralnym Związku Polskich Towarzystw w Belgii”.

Widać też, że troska o młode pokolenie Polaków na obczyźnie jest dobrze rozumiana przez Polonję belgijską, gdyż „harcerstwo polskie w Belgii wzrosło od roku prawie dwukrotnie dzięki poparciu władz i współpracy nauczycielstwa. Liczy ono obecnie na terenie Belgii 4 hufce męskie, obejmujące 14 drużyn i 240 harcerzy, oraz 2 hufce żeńskie, obejmujące 9 drużyn i 152 harcerki, a ponadto jedną gromadę uczniów. Harcerstwo skupia 31 proc. dzieci polskich, uczęszczających do szkół i na kursy polskie. Niesieniem pomocy materialnej harcerswu zajmuje się Koło Przyjaciół Harcerstwa w Brukseli”.

Ogólna liczba dzieci polskich w Belgii obliczają na 5.085, z których do szkół i na kursy polskie uczęszcza 1.492 dzieci.

★

„Kurier Polski” w Rumunii, organ Polonii rumuńskiej, dobrze redagowany, pisze: „Stosunek młodzieży zorganizowanej do chodzącej luzem jest ciągle jeszcze zatrważający i dalsza akcja gromadzenia i organizowania młodych Polek i Polaków jest palącą koniecznością. Młodzież ta jest w poważnym niebezpieczeństwie, tem bardziej, że niezawsze wpływy polskie domu rodzinnego pozwalają równowagę oddziaływanie środowiska obcego. Sprawa znacznie gorzej wygląda na prowincji. Wprawdzie w części ośrodków mamy bądź to organizacje wych. fizycznego, bądź też kółka rolnicze, ale nie dołączyły one do trzeciej jeszcze wszędzie, tak, że młodzież nasza często z konieczności wstępuje do organizacji obcych, gdzie oczywiście już bez przeszkód nęga wpływem otoczenia.

Zdaje się, że w tym wypadku bardzo dużą rolę mogłoby u nas odegrać niedoceniony dotychczas ruch harcerski, który po przełamaniu trudności formalno-organizacyjnych, należałoby przenieść również na prowincję”.

Jak widzimy, sprawa młodzieży polskiej na obczyźnie jest na wszystkich terenach najpilniejszym zadaniem społecznych organizacji pomocy i opieki nad Polakami zagranicą.

★

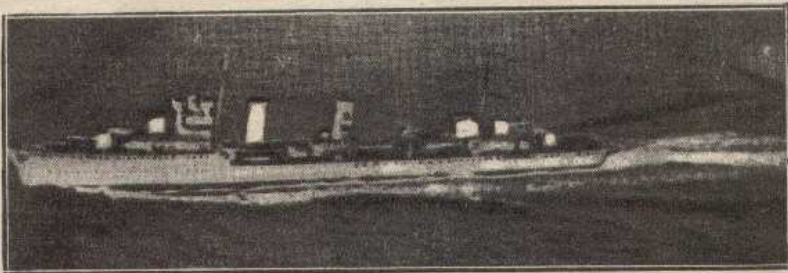
Dr. Jan Buzek, poseł do Zgromadzenia Narodowego w Pradze czeskiej, w następujący sposób charakteryzuje w „Dzienniku Polskim” położenie tamtejszej ludności polskiej: „Musimy, niestety, stwierdzić, że mimo liberalnych ustaw nie cieszymy się należnym rozwojem, że nie rośniemy, lecz powoli znikamy, że stan naszego posiadania się stale kurczy, że nas liczbowo ubywa, że mamy coraz mniej dzieci w naszych szkołach, że zgoła wszystkie nasze instytucje robia bkami, że nasz lud ubożeje i popada w coraz to większą biedę i nędzę”.

Polska ludność w Czechosłowacji składa się prawie wyłącznie z robotników i małorolnych. Na urzędy Polacy dostać się nie mogą. Do polskiej inteligencji zaliczyć należy: dwu adwokatów, dwu lekarzy, kilkunastu księży Polaków oraz około 400 nauczycieli.

W tych warunkach ciężko jest rzeczywiście walczyć o utrzymanie polskości w Czechosłowacji.

Z wielką radością stwierdza Macierz Polska w Czechosłowacji, że cegiełki, wydane przez Macierz, chętnie nabywają Rodacy w Polsce, by w ten sposób spieszyć na ratunek zagrożonym jej placówkom.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ



Jugosłowiański kontrtorpedowiec „Dubrownik”, na którym przybył do Francji król Aleksander, i który odwiózł zwłoki króla — bohatera do ziemi ojczyściej

TRAKTAT WASZYNGTOŃSKI

Toczące się od szeregu tygodni rozmowy wstępne na temat odnowienia traktatu waszyngtońskiego nie pozwalają rokować łatwego dojścia do porozumienia.

Jak wiadomo, podpisany w 1922 roku traktat waszyngtoński narzucił do grudnia 1936 roku Anglii, Francji, Włochom, Stanom Zjednoczonym i Japonii ograniczenie wyporności okrętów liniowych do 35000 ton, a awjomelek do 27500 ton, przyznając jednocześnie tym mocarstwom globalny tonaż w obu powyższych kategoriach w stosunku 5:2,25:2,25:5:3.

Traktat ten w myśl zawartych postanowień zostaje automatycznie przedłużony na dalsze dwa lata, o ile żadna z umawiających się stron nie wypowie go w terminie do 31 grudnia r. b.

Głównym przeciwnikiem traktatu jest Japonia, której dyplomacja anglosaska zdołała narzucić ciężkie ograniczenia, godzące nie tylko w jej interesy państwowe, lecz również w jej dumę narodową.

Japonia zgodziła się wówczas ze Stanami Zjednoczonymi na stosunek 3:5, gdyż w okresie tym nie stać ją było na wielką rozbudowę marynarki wojennej, a poza tem uwzględniła ona dwa odrębne fronty morskie mocarstwa przeciwnego. Zapewnienie przedłużenia mandatów na eksnlemieckich posiadłościach Oceanu Spokojnego zdołały ostatecznie doprowadzić do tego porozumienia. Jednakże tegoroczne ćwiczenia floty amerykańskiej wykazały nadzwyczajną sprawność kanału Panamskiego i możliwość szybkiego skoncentrowania całej floty na jednym z ewentualnie zagrożonych odcinków; to też argument ten przestaje być przekonującym.

Jednakże zasadniczym tłem konfliktu japońsko - amerykańskiego jest sprawa panowania na Oceanie Spokojnym, bodajże najgłówniejsze zagadnienie polityczno - ekonomiczne całego świata w dobie obecnej. Z rozmachem rozwijające się Państwo Wschodzącego Słońca zaczyna wyraźnie odczuwać ciasnotę swych granic, rosnący w niebywałym tempie

przemysł jego zaczyna odczuwać gwałtowną potrzebę zdobycia obcych rynków zbytu. A tych, bez panowania nad zachodnią częścią Oceanu Spokojnego, nigdy nie zdobędzie. Jest to więc problem bardzo zawiły, nad rozwiązaniem jego głowią się najwięksi politycy świata.

Opinia publiczna niedocenia na ogół należycie wrogiego ustosunkowania się Anglii również do traktatu waszyngtońskiego. Według wszelkich przypuszczeń Anglia wystąpi z zasadniczym wnioskiem ograniczenia wyporności okrętów liniowych do 25000 ton, na co pozostałe strony napewno się nie zgodzą.

Rozumowanie admiralacji angielskiej jest zresztą bardzo proste i logiczne: rozległość zamorskich posiadłości oraz fakt posiadania licznych baz, rozsiągniętych po całym świecie przemawiają za budową lżejszego typu okrętu, co przy ograniczonych zasobach finansowych umożliwia zwiększenie ilości posiadanych jednostek. Poza tem Anglia przoduje

swoją pierwszorzędną flotą handlową, złożoną z licznych szybkobieżnych statków pasażerskich, łatwych do przerobienia na krążowniki pomocnicze, gdy wymagać tego będzie stan wojenny. Daje to możność w krótkim okresie czasu omal że nie podwojenia sił morskich; pozostałe strony możliwości tej nie mają. Plan ten upadł oczywiście, jeżeli dotychczasowa granica 35000 ton nie zostanie obniżona. Krążowniki pomocnicze bowiem nie mają żadnych szans w walce z pływającymi fortacjami o takich rozmiarach.

Wreszcie drażliwa sprawa parytetu francusko - włoskiego nie pozostaje bez głębokiego wpływu na toczące się rokowania.

W odpowiedzi na „kieszonkowce” niemieckie, Francja postanowiła wybudować dwa pancerniki po 26500 ton, co kolejno spowodowało reakcję Włochów w postaci zapowiadanej budowy dwóch pancerników po 35000 ton. Anglia z grymasem przysłuchuje się tej licytacji; w żadnym bowiem wypadku nie może dopuścić do tego, ażeby jakiegokolwiek mocarstwo posiadało na morzu Śródziemnym okręty potężniejsze od jej własnych. Zapowiedź włoska wyraźnie obniżyła temperaturę stosunków anglo-italskich; należy się spodziewać w najbliższej przyszłości wszczęcia odnośnych rokowań, gdzie głównym argumentem, mającym przekonać Mussoliniego, będzie wykazanie nierozsądku „umieszczania za wielu jaj w jednym koszu”.

POLSKA. O.R.P. „Iskra” powrócił w końcu września do Gdyni po odbyciu pięciomiesięcznej podróży zagranicznej ze słuchaczami Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej.



Król jugosłowiański Aleksander i minister Barthou w samochodzie, na kilka minut przed zamachem

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Okręt znalazł we wszystkich odwiedzanych portach bardzo serdeczną gościnność, słuchacze zaś mieli możliwość nabycia w czasie długiej podróży, częstokroć w ciężkich warunkach atmosferycznych, wymaganego od oficera marynarki doświadczenia morskiego.

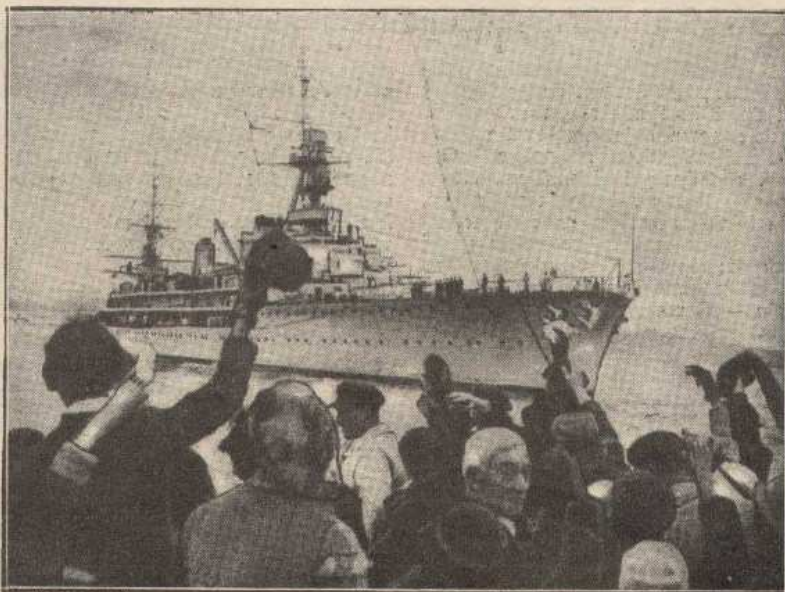
Obecnie zaokrętowani zostali na O. R. P. „Iskra” nowo-przyjęci kandydaci do powyższej szkoły, którzy po otrzymaniu już przeszkoleniu rekrutką odbędą w ciągu października kilka podróży po Bałtyku. Podróże te wykażą w praktyczny sposób wytrzymałość fizyczną kandydatów, którzy po tej ostatniej próbie zostaną definitywnie przyjęci do szkoły.

Prasa zagraniczna podała liczne wzmianki o spuszczeniu na wodę O. R. P. „Jaskółka”, podkreślając okoliczność, iż jest to pierwsza jednostka wojenna całkowicie zbudowana w Polsce.

Prace nad pozostałymi okrętami tego typu posuwają się naprzód, pomimo pewnych trudności, wynikających z braku specjalistów z dziedziny budownictwa okrętowego. Jeden z tych trałowników buduje się w stoczni Gdyńskiej, dwa zaś w stoczni Modlińskiej. Są to jednostki po 190 ton, zaopatrzone w silniki Diesla; szybkość ich wyniesie około 14 węzłów.

TURCJA. W związku z rzekomo uzyskanym w Japonii kredytem w wysokości 100 milionów dolarów na budowę nowych jednostek, wyjechała w sierpniu do Tokio misja morska, złożona z szeregu wyższych oficerów i inżynierów tureckich.

Rząd turecki nosi się z zamiarem zamówienia z powyższego kredytu



Odjazd francuskiego krążownika szkolnego „Jeanne d'Arc”

następujących jednostek: dwa krążowniki po 10000 ton, dwa kontrtorpedowce po 2500 ton, dwa torpedowce po 1400 ton, dwie łodzie podwodne, oraz szereg jednostek pomocniczych.

STANY ZJEDNOCZONE. W sierpniu bieżącego roku rozpoczął kampanię czynną nowy lotniskowiec „Ranger”. Jest to jednostka o wyporności 13000 ton — szybkości 30 węzłów; uzbrojenie jego składa się z 8 dział 127 mm, baterji przeciwlotniczej oraz 72 aparatów lotniczych. W stanie obecnym w skład floty

więcej wchodzi: 5 lotniskowców o globalnej pojemności 105000 ton. Poza tym znajdują się jeszcze w budowie dwie jednostki tego typu „Enterprise” i „Yorktown”, po 20000 ton, wykończenie których jest przewidziane na początek 1937 roku.

W tymże okresie weszły do linii dwa krążowniki typu „San Francisco”, a mianowicie „Astorja” i „Minneapolis”, z których pierwszy odbywa próbną jazdę naokoło Australji, drugi zaś rozpoczął 15000 milową podróż do Europy.

Esel.



Start samolotu z angielskiego okrętu „Eagle”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Z OBCEJ PRASY MORSKEJ

Organ włoskiej Ligi Morskiej „Italia Marinara” donosi, że poczynając od dn. 1 listopada r.b., uruchomiona będzie nowa linja okrętowa między portami włoskimi Neapolem i Genuą, a Gdynią i Gdańskiem. Nową linję obsługiwać będą trzy statki, specjalnie przystosowane do transportu owoców. Uruchomieniem nowej linji zajęło się przedsiębiorstwo „Societa Anonima di Navigazione Italo — Somalia”.

W najbliższej przyszłości zamierza wspomniane przedsiębiorstwo uruchomić jeszcze jedną, pospieszną linję okrętową, między Sycylią, Danją, Norwegią i Gdańskiem.

Belgijska Liga Morska i Kolonialna wystąpiła z projektem wybudowania nowego kanału między Liège a Antwerpią, celem połączenia obu tych miast najkrótszą linją wodną. Kanał ma być tak głęboki, aby nawet większe statki morskie mogły dopływać do Liège.

W Riece (Fiume) przeprowadzono — jak donosi „Italia Marinara” — w ubiegłym tygodniu szereg prób ratowania załogi z zatopionych łodzi podwodnych. Próby przeprowadzono z łodzi podwodnej „Anfitrite”, osiadłej w głębi 67 metrów. Przy zastosowaniu odnośnego przyrządu, skonstruowanego przez stocznię w Monfalcone, wydostała się załoga na powierzchnię morza poczem tą samą drogą powróciła do wnętrza łodzi podwodnej.

Statystyki „Lloyd's Register” podają, że tonaż marynarki handlowej całego świata wynosił w końcu lipca r. b. 65.576.612 ton. W tym samym okresie ub. r. wynosił tonaż światowej marynarki handlowej 67.920.115 ton. Zmniejszenie tonażu spowodowało między innymi ograniczenie konsumpcji i zwiększenie szybkości nowych okrętów, które odbywają w znacznie krótszym czasie większą ilość podróży w korzystniejszych warunkach, aniżeli jeszcze kilka lat temu.

W r. 1933 wycofano kilkadziesiąt statków o ogólnej pojemności 2.413.189 ton. Tak wielką cyfrę osiągnięto po raz pierwszy w dziejach marynarki przy likwidowaniu starych statków w ciągu jednego roku. Bardzo charakterystyczne, że w roku 1933 wzrosła liczba statków o pojemności ponad 4 tys. ton. Zbyt małe statki nie są ekonomiczne, a z drugiej strony wszystkie porty zostały w ostatnim czasie tak pogłębione, iż umożliwiają dojazd okrętom o większym tonażu. Godnym uwagi jest fakt, że tonaż łodzi rybackich podniósł się w roku ubiegłym do 1.053.089 ton.

Według doniesień organu belgijskiej

skiej Ligi Morskiej ofiarował jeden z mecenasów norweskich, niejaki M. Skjelbred, w roku 1927 miliard koron norweskich, czyli przeszło 5 i pół miliona franków na budowę norweskiego statku szkolnego. Do sumy tej dodała Norweską Ligę Morską 120 tys. koron i tak oto powstał nowy wielki żaglowiec „Sorlandet”.

„La Ligue Maritime Belge” podaje wiadomość, że wobec trudnych warunków, w jakich znalazły się handlowe towarzystwa żeglugi morskiej w Turcji, wszelki transport towarowy i pasażerski będzie niebawem zmonopolizowany przez rząd Otomański.

Francuska agencja „Globe - Trotter” zorganizowała wystawę artystyczną, którą ma obwozić po świecie krążownik „Marechal Joffre”. W salonach okrętu skolekcjonowano rozmaite cenne dzieła z dziedziny malarstwa, rzeźby i plastyki. Statek zatrzymywał się dotąd w większych portach Grecji, Palestyny i Egiptu.

W Liège odbyło się kilka dni temu walne zebranie belgijskiej Ligi Morskiej i Kolonialnej. W ze-

braniu uczestniczyli reprezentanci rządu, Sejmu, Izby handlowych i przemysłowych oraz marynarki handlowej i wojennej. W czasie dyskusji poruszono cały szereg zagadnień morskich i wskazano na konieczność propagowania wśród społeczeństwa hasel o samowystarczalności na morzu, a co poza tem idzie, o konieczności posługiwania się przy sprowadzaniu towarów z kolonii i dalekich ziem zamorskich jedynie tylko handlowymi statkami Belgii. W czasie dyskusji wykazywano, że we Francji 30% towarów idzie okrętami własnego kraju, że Holandia dowozi 33%, a Anglia 66% towarów na statkach własnych, gdy tymczasem Belgja korzysta z własnych statków zaledwie w 4 procentach. Belgijska Liga Morska zamierza w najbliższych dniach porozrzucać po całym kraju gorące odezwy i porozlepieć afisze, wzywające naród do jak najintensywniejszego popierania marynarki własnej. Wielkie usługi ma tu oddać związana przy Lidze Morskiej agencja prasowa, która otrzymała zlecenie rozsyłania do całej prasy komunikatów i notatek, odnoszących się do spraw morskich i kolonialnych. Agencja ta ma ponadto udzielać bezpłatnie wszelkich informacji, dotyczących podróży morskich na statkach belgijskich, opłaty transportów, cel i t. d.

Do dnia 1-ego października r. b.
wpłacono na konto F.O.M. w P.K.O.

Nr. 30.680

1.364.000
z ł o t y c h

Ostatnie miesiące roku kalendarzowego
wymagają wzmożonego wysiłku
i powszechnej ofiarności, by zbiórka
tegoroczna przyniosła wydatną pomoc
w dziele budowy polskiej
sily zbrojnej na morzu

Szlachezną inicjatywę
oddawania na F.O.M.
obligacji Pożyczki
Narodowej
poprzyjmy wszyscy
c z y n e m !

Znalezione na: www.magemar.com.pl



Z RUCHU WYDAWNICZEGO

Dr. Kazimiera Jeżowa. *Der Grundbesitz in Weichselpommern zur Zeit der Teilungen Polens und vor dem Weltkriege*. Danzig 1934. Towarzystwo Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku, 214 str. z 3 tablicami.

Pseudo-naukowe rozprawy i książki, mające na celu udowodnić, że zachodnia dzielnica Polski była integralną częścią państwa niemieckiego, predestynowaną do zupełnego skolonizowania przez ludność niemiecką, — mają za sobą przeszło 150-letnią tradycję. Od pierwszego rozbioru Polski datuje się ta literatura, w której nauka i wiedza stały się sługą polityki, płodzącej coraz to nowe tomy i serie wydawnictw niemieckich, stanowiących już dzisiaj jedynie historyczny dokument wielkiego napięcia i rozmaczu germańskiego „Drang nach Osten” aż do upadku drugiej Rzeszy.

Zbyt poważnie zaważył w dziejach Polski ten kierunek imperjalistycznej ekspansji naszego sąsiada zachodniego, aby nauka polska nie poczuwała się dzisiaj, w innej zupełnie sytuacji politycznej, do obowiązku wyczerpującej i swobodnej, sine ira et studio, krytyki i oceny politycznych tez i naukowych błędów tej antypolskiej literatury. Milcząc dzisiaj, moglibyśmy łatwo doczekać się zarzutu, że korzystamy jeno z dobrej dla nas koniunktury dziejowej, że jesteśmy tylko — beati possidentes, ale zasady prawa, lekcje dziejów i prerogatywy cywilizacji „wyższej” zostały pogwałcone i obrona ich niezachwiana przemawia ze stronici i kart tych dzieł wszystkich niemieckich, mających tyle dróg ułatwionych do obcych.

Autorka omawianej książki od dłuższego już czasu spełnia ten obowiązek nauki polskiej, ogłaszając prace takie, jak „Politische Propaganda in der deutschen Geographie”, „Die Bevölkerungs- und Wirtschaftsverhältnisse im westlichen Polen” (krytyka książki Rauschninga „Die Entdeutschung Westpreussens und Polens”). Tematem ostatniej, najnowszej pracy dr. K. Jeżowej jest stan własności ziemi na Pomorzu (=Weichselpommern, w niemieckiej terminologii) w czasie rozbiorów Polski i przed wojną światową. Z obfitego materiału źródłowego i niezmiernie ciekawej literatury niemieckiej (około 100 pozycji w bibliografii zestawionej na str. 186—189) zanalizowanej w tej pracy, wynika jasno, jak dalece sztuczną i na dalszą metę zawodną była niemiecka polityka germanizowania tej rdzennie polskiej ziemi przez szereg wy-

silków kolonizacyjno-osiedleńczych, odpowiednio finansowanych. Czy tylko opór polski był przeszkodą ku temu? Nie, — głosi odpowiedź autorki, nietylko ten opór. I tu tkwi niezmiernie cenna część jej wysoce interesujących wywodów ostatecznych na podstawie całego zbadanego materiału. Otóż, zawiódł przedewszystkiem... sam kolonista.

Przeziębiony na grunt zgoła mu obcy, cenil tylko opiekę mozną i brzęczącą swego Reichu, korzeni nie zapuszczał, ziemi nie ukochał, kupczył nią jak każdym innym towarem.

Złym okazał się fundament tego wyniosłego bastionu militarnej ekspansji obcych na ziemi odwiecznie słowiańskiej. Z całej misternej tej, ale jakże sztucznej budowy, dziś na wietrnej ruinie nie pozostało.

Wszystkie wymienione książki p. Jeżowej wydane zostały przez wybitną polską placówkę naukowo-kulturalną w Gdańsku — Towarzystwo Przyjaciół Nauki i Sztuki, które podobnymi wydawnictwami spełnia zaszczytną misję szerzenia wśród obcych prawdy o sprawach polskich.

K. Gleyden.

Amedeo Giannini. *The Problem of Danzig*. Roma. Istituto per l'Europa Orientale. 3-rd Edition. 27 str.

Ukazanie się 3-go wydania tej zwięzłej broszury profesora prawa międzynarodowego na Uniwersytecie Rzymskim, stwierdza potrzebę studium, w którym morską politykę Polski, a w szczególności budowa i rozwój Gdyni, zostały obok sprawy uwidocznionej w tytule — oświetlone obiektywnie, zgodnie z istotnym stanem rzeczy. Po przeczytaniu

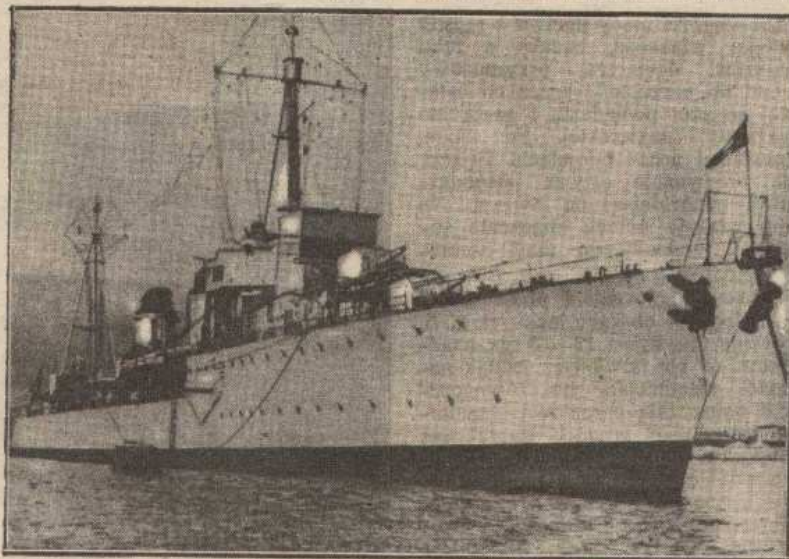
szkicu prof. A. Giannini'ego nasuwa się nieodparcie wniosek, że w interesie własnym Gdańska leży polityka szczerego porozumienia z Polską, prowadząca do właściwego ekonomicznego rozwoju i dobrobytu tego niemieckiego miasta i portu polskiego zarazem.

K. G.

Pomorze in British Eys. Extracts from Periodical Papers. Warsaw, 1934. The Polish Institute for Collaboration with Foreign Countries, 142 str.

Zdania i poglądy, dosłownie wyjęte z szeregu najpoważniejszych organów prasy brytyjskiej o Pomorzu, składają się na interesującą treść tej nowej publikacji informacyjnej „Instytutu Współpracy z Zagranicą” w Warszawie. Są to opinie pp. W. Caldwell'a, S. Heald'a, R. C. K. Ensor'a, G. Macdonalda, R. O. Mennel'a, C. Robinson'a, R. W. Seton-Watson'a i in., drukowane w rozmaitych czasopismach w 1933r. i odzwierciedlające poglądy na sprawę, która budziła w tym czasie — dzięki manewrom niemieckiej propagandy — szczególne zainteresowanie w opinii wielu krajów świata. Wśród piszących wielu poznało Pomorze osobiście, lecz pomimo innego, indywidualnego zabarwienia poglądów każdego z autorów na kwestię i charakter Pomorza, wyłania się u wszystkich jedna opinia co do polskiego charakteru ziemi i ludności i nierozdzielnej łączności tego kraju z całą pozostałą Polską.

Użyteczne wydawnictwo polskiego „Instytutu Współpracy z Zagranicą” stanowi doskonałą odprawę dla blakających się jeszcze po świecie wątpliwości co do polskości Pomorza, a metoda, w tym wypadku zastosowana, zasługuje na



Konrtorpedowiec francuski „Cassard”, który chciał wejść do portu w Smyrnie, został ostrzelany przez baterie fortów tureckich

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

specjalne wyróżnienie i — w miarę potrzeby — na stosowanie częstsze, niż tłumaczenie do nieskończoności naszych własnych poglądów na tę czy inną podobną sprawę, obchodzącą opinie obcą.

K. G.

Aleksander Muennich: „Osadnictwo Niemieckie w Prusach Wschodnich”. Pamiętnik Instytutu Bałtyckiego, tom XXII, 1. Toruń 1934, str. 52.

Ukazuje się w druku praca A. Muennicha o osadnictwie niemieckim w Prusach Wschodnich. Stawowi ona pierwszy zeszyt pracy zbiorowej p. t. „Stosunki gospodarcze w Prusach Wschodnich”. Autor tej pracy przeprowadzał z ramienia Instytutu Bałtyckiego badania terenowe, wynikiem których są następujące spostrzeżenia:

Upośledzenie gospodarcze Prus, będące skutkiem ich odśrodkowego położenia, złych warunków naturalnych oraz małego uprzemysłowienia, powodują emigrację ludności do ośrodków przemysłowych Niemiec Zachodnich. Dzięki tej emigracji Prusy Wschodnie są krajem wyludniającym się powoli, lecz nieustannie, czemu mogła zaradzić jedynie planowa kolonizacja.

Zrozumieli to wcześniej rządy Rzeszy i rozpoczęły akcję osadniczą od 1886 r. Od tego czasu do 1919 r. przeprowadzono inwestywną kolonizację w rejencji olsztyńskiej, kwidzińskiej i gabińskiej, mając przede wszystkim na oku wzmocnienie żywiołu niemieckiego w tych okręgach, mieszanym pod względem etnicznym.

Od 1919 r. do chwili obecnej w akcji kolonizacyjnej mniejszą rolę odgrywały względy narodowo-polityczne, natomiast zyskują na znaczeniu względy gospodarcze i socjalne. Na mocy ustawy z r. 1919 wielka własność, będąca w ręku junkrów, dostarcza przymusowo ziemi do parcelacji, przez co osłabia się stan posiadania i znaczenie warstwy junkierskiej. Na ziemi, uzyskanej przez parcelację, tworzy się przeważnie drobne gospodarstwa, odporniejsze na kryzys. Na tem właśnie polega znaczenie socjalne i gospodarcze akcji osadniczej.

Obecnie kolonizacja przenosi się na północ, w obszary lepszych gleb. Rocznie przybywa 11—12 tys. osadników, co nie powiększa jednak gęstości zaludnienia, bo równocześnie opuszczają parcelowane majątki zatrudnieni w nich dotychczas robotnicy rolni. Akcja osadnicza nie może też zrównoważyć ubytku ludności, spowodowanego przez emigrację, gdyż rocznie opuszcza Prusy 15—20 tys. osób. Natomiast akcja ta odniosła pełny skutek

w dziedzinie ograniczenia napływu polskich robotników sezonowych, który został zlikwidowany ostatecznie w 1931 r.

Dotychczasowa kolonizacja nie spełniała pokładanych w niej nadziei i nie dokonała głębszych zmian w życiu Prus. Nie powstrzymała odpływu ludności na zachód i nie przyczyniła się do wzrostu ogólnego dobrobytu przez wzmocnienie konsumpcji wsi. Przyczyną tego jest ciężkie naogół położenie finansowe osadników, którzy mogą wytrwać jedynie dzięki obniżeniu do minimum stopy życiowej.

Wobec bankructwa dotychczasowej akcji osadniczej, opartej na tworzeniu normalnych gospodarstw włościańskich, rząd Hitlera wypracował nowy projekt kolonizacji Prus Wschodnich, łączący osadnictwo z industrializacją. Chodzi o ożywienie już istniejącego i stworzenie nowego przemysłu przez uzyskanie odpowiednich przydziałów zamówień. Nowe przedsiębiorstwa mają być z reguły zakładane w okręgach wiejskich, a robotnicy mają otrzymywać działki w pobliżu fabryk, przez co osiągnie się zdrowe zmieszanie drobnego przemysłu z rolnictwem. Takie uprzemysłowienie ma zwiększyć liczbę ludności w sposób bardzo wydatny. Twórca projektu, nadprezydent Koch, oblicza jej przyrost o półtora miliona w ciągu ośmiu lat.

Myśl uprzemysłowienia Prus Wschodnich nie jest nowa. Już przed wojną próbował to skutecznie rząd niemiecki. Założono wówczas wielkie fabryki metalurgiczne, które dziś zaledwie wegetują — i tkalnie, które odrazu zwinęto. Przyszłość, której żadne rządy nie są w stanie usu-

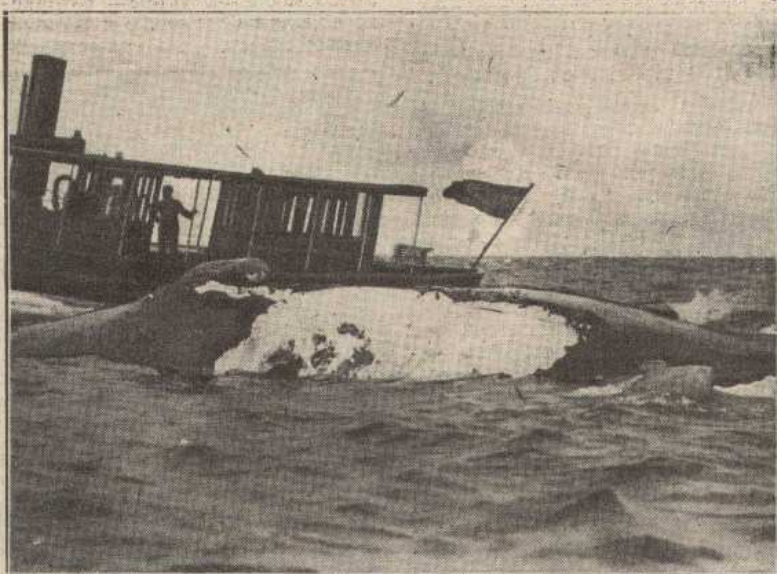
nać, jest brak surowców przemysłowych na miejscu, więc i na najnowszy projekt industrializacji należy zapatrywać się sceptycznie.

Adam Fischer: „Kaszubi na tle etnografii Polski. Studium porównawcze”. Pamiętnik Instytutu Bałtyckiego, Tom XVI, 2. Toruń 1934, str. 110. Skład główny: Kasa im. Mianowskiego w Warszawie.

Praca prof. Fischera, który był jednym z badaczy - pionierów na Pomorzu, badał bowiem tę ziemię już przed wojną, jest nowością w literaturze etnograficznej. W niej to na szerokiej podstawie porównawczej dowodzi autor, że Kaszubszczyzna jest związana ściśle z Polską, że kultura materialna, społeczna i duchowa ma swe źródło w ogólnopolskiej i pra-słowiańskiej wspólnocie kulturalnej.

Pracę swoją autor poprzedza wstępem, w którym na tle zestawienia grup etnicznych kaszubskich i polskich wykazuje jednolite pochodzenie nazw kaszubskich i polskich. Następnie w rozdziale pierwszym kreśli kulturę materialną Kaszubów; rozdział drugi traktuje o kulturze społecznej, rozdział trzeci o kulturze duchowej. Autor zatrzymuje się bliżej niemal przy każdym szczególe, opisując i omawiając elementy kultury kaszubskiej i wiążąc je z takimiż elementami innych dzielnic Polski.

W zakończeniu wypowiada autor wnioski: Porównanie kultury ludowej kaszubskiej i polskiej prowadzi nas do stwierdzenia, że kultura ludowa kaszubska niczem się nie różni od polskiej, bo w samej rzeczy jest polska, a szczególnie silnie łą-



W pobliżu portu Sydney napotkano zdychającego wieloryba, któremu śruba okrętowa rozdarła cały bok

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG
MAGEMAR

czy się z Kujawami, Wielkopolską, Śląskiem i Małopolską. Ilustruje to pomieszczona w książce mapka etnograficzna Kaszub na tle Polski.

Uzupełnieniem pracy jest dołączony spis literatury.

Tadeusz Lehr Spławiniński: **O narzeczach Słowian nadbałtyckich**. Pamiętnik Instytutu Bałtyckiego. T. XVI, 3. Toruń 1934. Str. 47. Skład główny: Kasa im. Mianowskiego w Warszawie.

Rozprawa niniejsza stanowi trzecią część zbiorowej pracy, wydanej przez Instytut Bałtycki jako XVI tom Pamiętnika p. t. „Kaszubi. Kultura ludowa i język” — obok pracy Lorentza p. t. „Zarys etnografii kaszubskiej” i Fischera p. t. „Kaszubi na tle etnografii Polski”.

Praca prof. Lehr - Spławinińskiego jest pierwszym opracowaniem całości kształtu narzeczy Słowian nadbałtyckich. Na wstępie daje autor mocną charakterystykę narzeczy kaszubskich i wykazuje ich ścisłą łączność z językiem polskim. Dalej mamy przegląd narzeczy słowiańskich od Wisły do Łaby, przyczem narzecze połabskie jest dokładniej przedstawione. Osobny rozdział omawia wzajemny stosunek narzeczy pomorskich. Przy końcu pracy umieszczony jest wykaz nazw osobowych i miejscowych wspomnianych narzeczy.

Pracę uzupełnia spis najważniejszej literatury przedmiotu.

Por. mar. H. Bartlewicz: **„Broń podwodna”**. Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Ilustracje w tekście. Cena gr. 50.

Broszura por. Bartlewicza daje nam zarys rozwoju torpedy i miny, zapoznając szczegółowo zarówno z budową tych broni, jak i z ich zastosowaniem w walkach morskich. Książka ta uwypukla drogę, jakimi szedł rozwój torpedy, dając wreszcie obraz tej broni w dzisiejszej udoskonalonej jej formie, gdzie każdy szczegół jest zadziwiająco precyzyjny, gdzie na sprawne, właściwe działanie maszyny składa się zgodne funkcjonowanie rozlicznych skomplikowanych mechanizmów. Bardzo szczegółowo również opisany jest rozwój miny, jej zastosowanie, jak również sposoby obrony przed torpedami i minami oraz metody usuwania tych ostatnich. Praca por. Bartlewicza daje nam możliwość zapoznania się z wieloma ciekawymi szczegółami imponującej wprost techniki, nieznanymi przeciętnemu czytelnikowi

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MO

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

W niedzielę dnia 14 października r. b. w lokalu Biura Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej odbyło się pierwsze zebranie Przewodniczących Okręgowych Sekcji Marynarki Wojennej, zwołane przez Zarząd Główny, dla otrzymania dokładnych sprawozdań z organizacji i stanu zbiórki w poszczególnych województwach, oraz ustalenia planu, zmierzającego do dalszego jej usprawnienia.

Na konferencję przybyli przedstawiciele ze wszystkich Okręgów z wyjątkiem Stanisławowskiego i Tarnopolskiego. Byli również obecni członkowie Zarządu Głównego L. M. K. i Zarządu Funduszu Obrony Morskiej.

Na podstawie wygłoszonych sprawozdań, można stwierdzić, że chociaż absolutne wyniki zbiórki w ciągu tych 8-miu miesięcy dalekie są od zamierzonych, są jednak poważne i większe od przeprowadzanych dawniej przez różne instytucje i komitety. Organizacja zbiórkowa Ligi rozrosła się w terenie i zaczyna przenikać do szerokich warstw społeczeństwa. Pozwala to przypuszczać, że w najbliższej przyszłości wpłynie na F. O. M. znacznie wzrosną. Wszyscy obecni byli zdania, że zasadniczym warunkiem powodzenia zbiórki powinna być jej powszechność. Tak samo wszyscy stwierdzili, że główną przeszkodą dla zbiórki jest duża ilość rosnących stale kwest na najrozmaitsze cele.

Zarząd Główny podał do wiadomości zebranych, że w najkrótszym czasie rozpocznie się akcja na

rzecz składania na F. O. M. papierów wartościowych — obligacji Póżyczki Narodowej, na co Liga uzyskała zezwolenie Ministra Skarbu. Do tej akcji Zarząd Główny przywiązuje bardzo duże znaczenie.

Na 1 października r. b. na koncie F. O. M. w P. K. O. Nr. 30680 było: 1.364.000 złotych.

Wnioski i polecenia, przyjęte przez konferencję, zostaną zakomunikowane wszystkim przewodniczącym sekcji marynarki wojennej, którzy winni stosować się do nich bezwzględnie.

★

W Lublinie odbył się w dniu 23-im września r. b. Zjazd Zarządów Oddziałów Powiatowych L. M. K. z obszaru województwa lubelskiego przy udziale delegatów Zarządu Głównego z Warszawy.

Po zagajeniu Zjazdu przez prezesa Zarządu Okręgowego p. płk. Stefana Iwanowskiego — złożono sprawozdanie z działalności Okręgu i Oddziałów Powiatowych. O stanie organizacji najlepiej świadczy poniższe cyfry, ilustrujące świetny rozwój Okręgu Lubelskiego Ligi na przestrzeni ostatnich 4 lat: W roku 1931 było 8 oddziałów i 400 członków, zaś w roku 1934 — 158 oddziałów i 27.061 członków.

Po złożeniu sprawozdań rozpoczęły równocześnie obrady 2 komisji: 1) organizacyjno - administracyjna oraz 2) zbiórki na F. O. M. W komisji pierwszej omówiono szczegółowo kwestię rozbudowy

Okręgu w roku 1934/5, oraz całości kształt spraw administracyjno - finansowych. W komisji zbiórki na F. O. M. zajmowano się szczegółowo sposobami dalszej akcji zbiórkowej na poszczególnych terenach.

Zjazd był dalszym stwierdzeniem wielkiej żywotności Okręgu Lubelskiego L. M. K., czego najlepszym dowodem jest uchwala, że do dnia 1 stycznia 1935 cały obszar województwa lubelskiego pokryty zostanie komórkami organizacyjnymi Ligi w każdej gminie.

★

W dniu 10 października r. b. odbyło się w Nowogrodku pod przewodnictwem prezesa Okręgu, p. vice-wojewody Fiali, zebranie Zarządu Okręgowego L. M. K. z udziałem delegata Zarządu Głównego z Warszawy.

Zarząd Okręgu powołał do życia 2 sekcje: 1) zbiórki na F. O. M. — z p. naczelnikiem Galasiewiczem na czele i 2) szkolną — której przewodnictwem objął p. inspektor Chruściel. Sekretarzem Zarządu Okręgu został p. inspektor Kaczyński.

W dłuższej dyskusji omówiono sprawy organizacyjne oraz plan pracy na najbliższą przyszłość. Na pierwsze miejsce wysunięto akcję zbiórki na F. O. M., która Zarząd Okręgu zajmie się bardzo intensywnie. Drugą kwestią palącą jest konieczność organizowania kół szkolnych L. M. K.

Celem usprawnienia i skoordynowania prac na obszarze całego województwa — Zarząd Okręgu uchwa-

lił zorganizować biuro okręgowe i zaangażować pracownika, któryby zajął się technicznym załatwianiem spraw Okręgu. Z chwilą utworzenia przy Zarządzie Okręgowym w Nowogrodku wspomnianego biura — Zarząd Główny usamodzielił ten Okręg i powierzył mu załatwianie całokształtu spraw Ligi na obszarze województwa.

★

W dniu 27 września r. b. odbyło się w Warszawie wspólne zebranie Zarządu Okręgu Warszawskiego L. M. K. z pp. prezesami i przedstawicielami Oddziałów m. Warszawy. Na zebraniu tem prezes Zarządu Głównego Ligi p. gen. Orlicz-Dreszer wygłosił wyczerpujący referat na temat podjętej przez Ligę akcji pionierskiej, której celem jest nawiązanie bezpośrednich stosunków gospodarczych z krajami kolonialnymi oraz wyzbycie się uciążliwego i kosztownego pośrednictwa. Jako pierwszy etap na tej drodze zanotować należy zakupienie zagłowca motorowego pod nazwą „Elemka” i uruchomienie go w najbliższym czasie, jako statku handlowo-szkolnego, na linii Gdynia—porty zachodniego wybrzeża Afryki. Kończąc swe przemówienie, p. gen. Orlicz-Dreszer zaapelował do zebranych pp. prezesów o czynne poparcie tej pionierskiej akcji, jaką rozpoczął już Zarząd Główny.

W wyniku dyskusji postanowiono jednogłośnie:

1) poprzeć czynnie akcję Zarządu Głównego;

2) zadeklarować od Oddziałów miasta Warszawy kwotę 20 tys. złotych na rzecz tej akcji;

3) 10 tys. złotych z tej sumy wpłacić Zarządowi Głównemu do dn. 5.XI r. b., a pozostałe 10 tys. zł. do dnia 5. XII r. b.

★

Zamiast projektowanego „Kalendarza morskiego i kolonialnego na rok 1935” Zarząd Główny L. M. K.

ma zamiar wydać „Informator morski i kolonialny”. Zawierać on będzie szereg wszechstronnych informacji z najrozmaitszych dziedzin, związanych z morzem. Uwzględnione w nim będą m. in. następujące działy: historia, geografia, podróżnictwo zamorskie, życie Polaków zagranicą, sprawy kolonialne, żegluga morska, handel zamorski, rybołówstwo morskie, marynarka wojenna Rzplitej i państw obcych, żegluga śródlądowa, sporty wodne itp. Wszystkie zagadnienia omawiane będą w przystępnej i zwięzłej formie, a tem samem nowe to wydawnictwo stanie się najlepszym informatorem i doradcą dla tych wszystkich, którzy interesują się sprawami morza.

Bogata i ciekawa treść, szereg pięknych ilustracji i rysunków, kilka barwnych map i tablic — łoży się na to interesujące wydawnictwo o objętości około 400 stron druku. Cena jednego egzemplarza będzie stosunkowo niska i wyniesie około 3 złotych.

★

W odpowiedzi na depesze kondolencyjne, które Zarząd Główny wysłał do „Jadranskiej Straży” w Jugosławii i Francuskiej Ligi Morskiej i Kolonialnej z powodu tragicznej śmierci króla Aleksandra i ministra Barthou — Zarządy powyższych organizacji nadesłały serdeczne podziękowania dla Ligi i jej władz.

★

We wrześniu r. b. dyr. Biura Zarządu Głównego L. M. K., p. Wiesław Czerwiński, złożył wizytę w siedzibie „Jadranskiej Straży” w Splicie (Jugosławja). Dyr. Czerwiński podejmowany był gościnnie przez członków Zarządu bratniej organizacji i jej dyrektora p. Antona Patrone, oraz przeprowadził szereg rozmów na tematy współpracy z „Jadranską Strażą”. Poza tem dyr. Czerwiński zwiedził muzeum morskie, dom wycieczkowy na wybrzeżu oraz biura centrali Jadranskiej Straży.

WYCIECZKA DO GRUNWALDU

Dnia 2 września 1934 r. mławski oddział Ligi Morskiej i Kolonialnej, korzystając z zezwolenia władz niemieckich, na podstawie otrzymanych ze Starostwa przepustek granicznych, zorganizował wycieczkę do Prus Wschodnich. Uczestniczyli w wycieczce przedstawiciele mławskich sfer naukowych, sądowych i urzędniczych wraz z rodzinami, w liczbie 55 osób, zwiedzając: Nibork (Neidenburg), Olsztynek (Hohenstein), Tannenberga i Grunwald.

Dwa duże autobusy, udekorowane chorągiewkami narodowymi, powiozły nas przez nowootwarty punkt

graniczny Peplówek - Napierki, oddległy od Mławy o 13 kilometrów. Przejeżdżając przez granicę niemiecką, z zainteresowaniem obserwowaliśmy okoliczne wioski i czyste miasteczka. Z Niborka, uzyskawszy zezwolenie komendanta policji niemieckiej p. Hofmanna, pojechaliśmy bezpośrednio do Tannenberga. W drodze spotkaliśmy duży korowód samochodów wycieczkowych z głębi Niemiec, zdążających do mauzoleum ś. p. Prezydenta Rzeczy, Feldmarszałka Hindenburga. W Tannenbergu wznosi się niemiecki narodowy pomnik (Nationaldenkmal). Na obszernym kolistym

placu stoi olbrzymi krzyż spiżowy nad dwudziestu pięciu grobami nieznanymi żołnierzami z pola głównych bitew; plac otoczony jest jakby warownym murem, w którego wnękach umieszczono spiżowe pomniki ku pamięci bohaterskich pułków. Wśród murów wznosi się osiem potężnych baszt, a w jednej z nich, w tak zwanej „Wieży Wodzów” znajduje się grób Hindenburga. Jego sarkofag okryty jest insygniami wojskowymi, orderami i kwiatami; wartę pełni ustawicznie straż honorowa. Odwiedzając go obywatele niemieccy tłumnie, oczekując w długim szeregu na wejście. Wszyscy Niemcy, przechodząc przed wieżą swego wodza, ze czcią i powagą pochylają głowy i podnoszą rękę do góry (ukłon hitlerowski).

Zwiedziwszy Tannenberga, po krótkim wypoczynku, ruszyliśmy na pola grunwaldzkie, gdzie ongi król Władysław Jagiełło odniósł świetne zwycięstwo nad Krzyżakami. Po kilku kilometrach bocznej drogi dotarliśmy na historyczne miejsce, gdzie szukając pamiątek polskich, znaleźliśmy w cichem ustroniu, okolony drzewami pomnik Wielkiego Mistrza krzyżackiego Ulricha von Jungingen, z następującym napisem:

„Hier starb für deutsches Wesen und deutsches Recht der Hochmeister Ulrich von Jungingen am 15 Juli 1410 den Heldenod”

co znaczy:

„Tutaj poniósł za byt i prawo Niemiec Wielki Mistrz Ulryk von Jungingen, dnia 15 lipca 1410 — śmierć bohaterską”.

Na prośbę uczestników wypowiedział dr. Kazimierz Lubecki przemowę o wielkopomnym znaczeniu naszego triumfu grunwaldzkiego, nawiązując do tego miejsca, na którym poległ po rycersku naczelnny wódz krzyżactwa.

Wspólna fotografia jest i będzie miłym wspomnieniem naszej obecności na miejscu pamiętnym w dziejach.

Wszędzie w rozmowie z Niemcami i Mazurami, którzy nie zapomnieli języka polskiego, wyculiśmy poprawne odnośnienie się do nas, charakteryzujące obecne stosunki polsko-niemieckie. Należy jednak zauważyć, że dzisiejsze Niemcy są bardzo zmilitaryzowane i zorganizowane w duchu hitlerowskim, począwszy od najmłodszych. Poznać więc i zobaczyć kulturę niemiecką nie zaszkodzi, a nawet przykład z nich brać warto w tym względzie.

Wrażenia z wycieczki naszej wypadły nadszperkowane dobrze i pozostaną na długo w pamięci uczestników.

Tomasz Pawłowski.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



W SPRAWIE WYJAZDU DO ARGENTYNY I ST. ZJEDN. AM. PÓŁ.

W związku z rozpoczęciem zapisów rodzin rolniczych, zamierzających wyjechać do Argentyny na osady, Syndykat Emigracyjny podaje w streszczeniu warunki wyjazdu:

Na osady mogą wyjeżdżać do prowincji Cordoba rolnicy samotni oraz rodziny rolnicze, przygotowane do pracy fizycznej na roli. Do rodzin (męża, żony i dzieci) mogą się dołączyć bliźni i dalsi krewni. Osoby pojedyncze i rodziny o małym składzie osób otrzymują 11-hektarową działkę ziemi, zaś rodziny większe — 33 ha.

Nabywanie działek odbywa się przy pomocy aktu kupna - sprzedaży. Każda działka będzie w $\frac{1}{2}$ powierzchni wolna od drzew. Przeciętą ceną ziemi wynosi 40 pezów argentyńskich (zł. 60) za hektar.

Koloniści wpłacają do Syndykatu Emigracyjnego po 15 pezów arg. (zł. 22,50) zaliczki na ziemię od umówionej ilości hektarów. Pozostałą sumę koloniści wpłacają w 6 ratach rocznych w Argentynie. Pierwszą ratę należy wpłacić do administracji kolonii po 2 latach od

chwili osiedlenia się. Od sum należnych osadnicy płacić będą odsetki w wysokości 6 procent. Wpłacanie procentów rozpocznie się również po 2 latach od daty osiedlenia się.

Koloniści opłacają przejazd z Polski do portu argentyńskiego w Buenos-Aires, skąd następnie do miejsca osiedlenia się otrzymują przejazd bezpłatny. Karta okretowa dla kolonisty wynosi zł. 667,50 od osoby powyżej 10 lat. Dzieci od lat 5 — 10 płać pół karty okretowej, zaś od 1 roku do lat 5 — ćwierć karty. Jedno dziecko w rodzinie (do 1 roku) jedzie bezpłatnie.

Poza kosztami przejazdu do portu oraz zaliczką na ziemię i opłatą za wizę argentyńską osadnicy winni wpłacić 80 pezów (zł. 120) na zakup inwentarza (2 konie lub woły robocze) oraz 60 pezów (zł. 90) na wyżywienie podczas pierwszego okresu pobytu na kolonii (3 mies.). Suma zł. 90 jest wystarczająca na wyżywienie rodziny, złożonej z 3 — 4 osób. Ogólnie więc rodzina większa winna posiadać zł. 950 na zadatkowanie działki ziemi, na inwentarz

oraz wyżywienie w ciągu 3 miesięcy. Mniejsza rodzina musi mieć na ten cel zł. 455.

Bliższych informacji udzielają i zapisy przyjmują biura Syndykatu Emigracyjnego.

✱

Syndykat Emigracyjny podaje do wiadomości, że Konsulat Amerykański w dalszym ciągu od emigrantów, starających się o wjazd do Ameryki, wymaga przedłożenia gwarancji, stwierdzających, że krewni w Ameryce są w możności całkowitego utrzymania osoby, sprowadzonej z Polski.

Zaznacza się, że emigranci, będący na utrzymaniu swych krewnych w Ameryce, winni, jadąc w dniu wyznaczonym przez Konsulat Amerykański po wizę, przywieźć poza gwarancjami, dowody, stwierdzające, że istotnie otrzymują pomoc z Ameryki. Jako dowody, służyć mogą koperty od listów wartościowych z Ameryki, odcinki przekazowe, zaświadczenia odpowiednie z banków.

Bliższych wskazówek w sprawie wyjazdu do Stanów Zjedn. Ameryki Północnej udzielają zupełnie bezpłatnie biura Syndykatu Emigracyjnego na prowincji i Centrala w Warszawie, ul. Króla Alberta 7.

K R O N I K A

Ogólny obrót towarowy w porcie gdyńskim wyniósł za miesiąc wrzesień r. b. 649.853,4 t., z czego na przywóz przypadło 87.444,7 ton, a na wywóz 552.515 ton. Obrót przybrzeżny łącznie z w. m. Gdanskim oraz wewnątrz kraju drogą wodną wyniósł 9.893,7 ton.

W porównaniu z sierpniem r. b. suma ogólna obrotów towarowych portu gdyńskiego zmalała o przeszło 12 tysięcy ton, do czego przyczynił się spadek, jaki zaznaczył się w wywozie zamorskim (przeszło 22 tysiące ton), gdyż zarówno przywóz zamorski, jak i obrót przybrzeżny w tym czasie wzrosły.

W wywozie poza węglem (przeszło 456.500 ton), który, jak zwykle, stanowił lwia część wywozu, drugie miejsce zajął koks (25.662 ton), trzecie — bunkier (19.080 ton), czwarte — drzewo tarte (13.781 ton), dalej idą szyny kolejowe (6.454 ton), metale różne (4.631 ton), cukier (4.402 ton), nawozy azotowe (3.300 ton), wyroby żelazne i stalowe (2.430 ton), jaja (1.790 ton), bekon (1.521 ton), soda (1.468 ton), makuchy (1.332 ton), sól (1.265 ton), wreszcie cement, dykty i forniry oraz brykiety.

W przywozie pierwsze miejsce zajmuje żelazo (22.435 ton),

drugie fosforyty (12.622 ton), trzecie nasiona oleiste (9.680 ton), d. Thomasa (7.802 ton), żużle Thomasa (7.802 ton), bawełna (5.000 ton), śledzie (3.567 ton), skóry (2.351 ton), ruda żelazna (2.301 ton) i owoce świeże (1.101 ton).

Ruch pasażerski w porcie gdyńskim był w miesiącu wrześniu r. b. stosunkowo niewielki. Wyniósł on zaledwie 514 osób, z czego przyjechało 191, a wyjechało 323 osób. W porównaniu z sierpniem, kiedy przejechało przez Gdynię 5.801 osób, lub z lipcem, kiedy ruch pasażerski wynosił 4.096 osób, spadek jest bardzo duży, ale tłumaczy się to przede wszystkim zakończeniem się sezonu turystycznego. Poza tem na wzmoczenie ruchu w lipcu i sierpniu wpłynął Zjazd Polaków z Zagranicy.

W przeciągu miesiąca września r. b. ruch statków w porcie gdyńskim wyniósł ogółem 743 jednostek o łącznej pojemności 767.264 t. r. n., z czego przyszło 376 statków o łącznej pojemności 365.142 t. r. n., a wyszło 367 statków o pojemności 342.122 t. r. n.

Pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka (134.458 t. r. n.), na dru-

gie miejsce wysunęła się bandera niemiecka (86.533 t. r. n.), trzecie miejsce zajęła bandera norweska (78.377 t. r. n.), natomiast bandera polska spadła na czwarte miejsce (71.099 t. r. n.).

Postanowienia taryfy towarowej portowej zasadniczo nie dopuszczają obróbki uszlachetniającej podczas przechowywania na składzie towarów, dowiezionych do wysyłki morzem lub wyladowanych ze statków, które podczas przewozu koleją korzystają z ulgowych taryf portowych. Towary takie wolno tylko przepakowywać, przesypywać, mieszać, oczyszczać, klarować, znaczyć, sortować, krajać, mleć, montować, solić i t. p. Obecnie jednak w portach polskich można również wydobywać jadra z orzechów kokosowych i palmowych, co daje możność dokonywania w Gdyni tej przeróbki dokożonego morzem surowca.

W bułgarskiej taryfie wewnętrznej przeprowadzono 15—30% obniżkę taryfy eksportowej na wywóz jaj przez przejście graniczne do Rumunii; Oberisze i Ruszczuk, co daje możność skierowania transportu jaj bułgarskich przez Gdynię.

W przeciągu miesiąca września r. b. złowiono na całym wybrzeżu ogółem 233.845 kg. ryb wartości 150.575 złotych. Do wędźarzy sprzedano z tego 33.195 kg. ryb wartości 37.412 zł., do Gdańska wywieziono 28.580 kg. wartości 14.693 złotych, na rynku miejscowym sprzedano 2.070 kg. wartości 98.470 złotych.

We wrześniu przybyło ponadto do Gdyni 14 statków ze śledziami, z czego część zamagazynowano w chłodni rybnej i magazynach śledziowych, a resztę załadowano wprost do wagonów i wysłano do kraju.

W pierwszych dniach października r. b. uruchomiono w suterrenach dworca morskiego tanią jadalnię dla robotników portowych.

Coraz częściej zdarzają się ostatnio bezpośrednie transporty towarów do Gdyni, pochodzące nieraz z bardzo odległych portów. W dniu 27 września r. b. zawinął do portu gdynińskiego norweski statek motorowy „America” pojemności 4.916 t. r. br., wiozący bezpośrednio z Galveston (zatoka meksykańska) ładunek złomu, bawełny i drobnicy. Z Galveston również ładunek złomu i bawełny przywiózł w dniu 6 października niemiecki statek „Minden”.

Na przestrzeni przeszło 60 tysięcy m. kwadr. odbyły się w roku bieżącym Targi Lewantyńskie w Tel-Aviv. W Targach tych brało udział 32 państwa zagraniczne z 2.217 wystawcami.

Polska — obok Belgii, Wielkiej Brytanii, Bułgarii i Czechosłowacji — ma swoje stałe pawilony, przyczem pod względem ilości wystawców (227) zajęła z państw zagranicznych trzecie miejsce, gdyż więcej od niej wystawców miała tylko Anglia (505) i Francja (346). W porównaniu z ro-

kiem 1929 zainteresowanie Polski dla Targów Lewantyńskich, a zatem i dla handlu z Bliskim Wschodem wzrosło ogromnie, o czym świadczy wzrost liczby wystawców z 3 w roku 1929 na 227 w roku bieżącym.

Imigracja do Palestyny w związku z ogólnym położeniem politycznym i gospodarczym Żydów w Europie wzrosła w ostatnich czasach bardzo poważnie. Legalna imigracja w ciągu pierwszej połowy roku bieżącego osiągnęła oficjalnie cyfrę ponad 13.500, a wobec zniesienia ostatnio wielu utrudnień przy osiedlaniu się w Palestynie należy przewidywać, że ogólny przyrost ludności żydowskiej w tym roku obejmie przeszło 50.000 osób. Prasa żydowska stale podkreśla, że ilość wydawanych certyfikatów na osiedlanie się w Palestynie jest niedostateczna wobec faktycznego zapotrzebowania rąk roboczych oraz sił wykwalifikowanych w tym kraju.

W miesiącu sierpniu r. b. zawinęło do portu gdańskiego 490 statków o łącznej pojemności 285.270 t. r. n., wyszło natomiast 487 statków o łącznej pojemności 271.023 t. r. n., czyli ogółem przeszło przez port gdański 977 statków o łącznej pojemności 556.293 t. r. n.

W tym czasie przez port gdyniński przeszło ogółem 862 statki o łącznej pojemności ponad 780 tysięcy t. r. n., a zatem, chociaż przez Gdańsk przeszło o 115 statków więcej, to jednak Gdynia prześcignęła poważnie Gdańsk pod względem ogólnego tonażu.

W Gdańsku pierwsze miejsce zajęła bandera niemiecka (394 statki), drugie — bandera szwedzka (194 statki); polskich statków przeszło przez port gdański w sierpniu ogółem 34.

W okresie od 1 stycznia do 31 sierpnia r. b. przeszło przez port gdański ogółem 6.498 statków o łącznej pojemności 4.024.187 t. r. n.

Przez długie lata przedmiotem sporu między Rządem Polskim a W. M. Gdańskiem była sprawa policji portowej. Obecnie spór ten został zlikwidowany, gdyż na podstawie umowy obu stron z dnia 23 czerwca r. b. została utworzona z dniem 1 października policja portowa, która będzie należała organizacyjnie i personalnie do Rady Portu W. M. Gdańska.

Policja portowa pod nazwą Straż Portowa i Wodna składać się będzie z 24 urzędników: 12 gdańszczan i 12 Polaków, zaproponowanych do nominacji Radzie Portu przez Delegację Polską i Gdańską.

W ciągu miesiąca października funkcjonariusze Straży przejdą praktyczne wyszkolenie, a z dniem 1 listopada rozpoczną normalne urzędowanie.

Porty nadbałtyckie w okresie zimowym podwyższają opłaty portowe przez stosowanie dodatkowych opłat w okresie zamarzania portu. W związku z tem opłaty portowe w portach fińskich, estońskich i lotewskich wzrastają od 25 do 50 proc., w Gdańsku, Królewcu, Kielu i Szczecinie około 15 proc., w portach szwedzkich do 25 proc.

Jednym z portów na Bałtyku, w którym opłaty portowe w zimie nie ulegają zwyższeniu, jest nasz port Gdynia, która dzięki dobremu położeniu geograficznemu nigdy nie ma trudności w przyjmowaniu statków. Pozwala to zainteresowanym sferom na sprowadzanie towarów przez port gdyniński po cenach konkurencyjnych.

Plan podróży naokoło świata statku szkolnego „DAR POMORZA“

WYJAZD Z GDYNI 16 WRZEŚNIA 1934 R.

P O R T	Przybliżona data przyścia	Data wyjścia	A D R E S	Najpóźniejszy termin wystania listu z Polski
Kopenhaga	19.IX.1934	22.IX.1934	Kopenhaga, Danja	18.IX.1934
Santa Cruz	13.X.1934	19.X.1934	Santa Cruz de Tenerife, Canary Islands, Tenerife, Wyspy Kanaryjskie	1.X.1934
Santo Domingo	8.XI.1934	14.XI.1934	Santo Domingo, Haiti IS. Republique St. Domingo	22.X.1934
Colon	24.XI.1934	27.XI.1934	Colon, Panama Canal U. S. A.	4.XI.1934
Panama	28.XI.1934	2.XII.1934	Panama, Panama Canal U. S. A.	14.XI.1934
Honolulu	20.I.1935	—	Honolulu, Hawaiian Islands—U. S. A.	1.I.1935
Yokohama	18.II.1935	26.II.1935	Yokohama, Japan, Japonja via Siberia	6.II.1935
Kobe	1.III.1935	4.III.1935	Kobe, Japan, Japonja via Siberia	14.II.1935
Nagasaki	7.III.1935	12.III.1935	Nagasaki, Japan, Japonja via Siberia	22.II.1935
Shanghai	17.III.1935	22.III.1935	Shanghai, China via Siberia	1.III.1935
Hong Kong	29.III.1935	3.IV.1935	Hong Kong, China via Siberia	11.III.1935
Singapore	15.IV.1935	20.IV.1935	Singapore, Asia Straits Settlements	20.III.1935
Batavia	24.IV.1935	30.IV.1935	Batavia, Java Isl., Dutch Col.	1.IV.1935
Durban	21.V.1935	28.VI.1935	Durban, South Africa	—
St. Helena	—	—	Poludniowa Afryka	5.VI.1935
Gdynia	1.IX.1935	—	St. Helena, Islands, Wyspa św. Heleny	1.VII.1935

Uwaga! Na każdym liście, oprócz wyżej wymienionego adresu należy dodać: C/O Harbour Master's Office, Polish Training Vessel „Dar Pomorza”.

ROZPRAWA Z ANALFABETYZMEM

Wielka akcja zrzeszeń społecznych

Mamy dotychczas w Państwie Polskim ponad 6.000.000 milionów dorosłych analfabetów, zupełnie nie umiejących czytać. Jest to nie tylko ponura pozostałość z niewoli, lecz i przykre świadectwo braku inicjatywy i organizacji samopomocy kulturalnej społeczeństwa polskiego.

To też z gorącym uznaniem powitać należy inicjatywę w sprawie walki z analfabetyzmem, z jaką wy-

stąpiła ostatnio **Polska Macierz Szkolna**. W myśl tej inicjatywy szereg wielkich zrzeszeń społecznych i kulturalnych postanowiło przystąpić w czasie najbliższym do walki z analfabetyzmem drogą nauczania indywidualnego. Poszczególni członkowie tych zrzeszeń podejmują się w określonym czasie nauczyć czytać co najmniej jednego analfabeta. Akcja toczyć się będzie pod hasłem: „**Umiejący czytać** —

uczy tych, którzy dotychczas czytać nie umieją” i „Każdy świątły człowiek organizacji — żołnierzem polskiej armii oświatowej”. W ten sposób na drodze zbiorowego wysiłku, ujętego jednak w formę indywidualnego czynu oświatowego poszczególnych osób, które rozumieją znaczenie i doniosłość walki z analfabetyzmem — osiągnąć będzie można zmniejszenie w kraju ilości analfabetów.

Akcja ta, która otrzymuje miano „**Miesiąca likwidacji analfabetyzmu**” rozpoczęta zostanie już w pierwszych dniach listopada r. b.

BUDOWA OKRĘTÓW WE FRANCJI

Zamówienia na statki handlowe są wciąż bardzo rzadkie i od paru miesięcy zanotowano tylko jedno poważne zamówienie, mianowicie: budowa wielkiego kutra, która została powierzona Hutom i Stoczniom de la Grande przez towarzystwo „Les Chalutiers de la Rochelle”. Kuter ten o długości 53 m. jest przeznaczony do połowu ryb na wodach Maroka i jest zbudowany na zupełnie nowych zasadach eksploatacji. Szybkość jego dosięgnie 5 węzłów; będzie to więc najszybszy kuter na świecie. Poruszać go będzie dwutaktowy spalinowy motor Diesel-Sulzer, rozwijający siłę 1.400 KP. Motor ten będzie zbudowany w Saint-Denis w warsztatach „Compagnie de Constructions Mécanique — Procédés Sulzer”. Wszystkie aparaty pomocnicze będą elektryczne. Wielka szybkość tego kutra umożliwi kampanie w szybkim tempie.

Spuszczanie na wodę statków handlowych również było bardzo rzadkie spowodu małej ilości robót w doku; 28 czerwca „Les Chantiers et Ateliers de Provence” spuściły na wodę statek „Kilissi”, przeznaczony do transportu bananów i zbudowany dla towarzystwa „Chargeurs Réunis”. Statek ten jest identyczny z „Kolente” i „Kakoulina” już zbudowanych w tych stoczniach dla tego samego towarzystwa. Długość jego wynosi 104 m., szerokość 14 m. 80; pełny ładunek wynosić będzie 1.800 ton. Urządzenia wewnętrzne pozwolą na przetransportowanie 45.000 do 50.000 kłoci bananów. Statek ten zacznie kursować we wrześniu na linii Bordeaux — Konakry.

29 lipca „Les Chantiers et Ateliers de la Seine Maritime” spuściły na wodę transportowiec „Le Trafi”, przeznaczony dla firmy „Worm et Cie”. Statek ten, którego ładunek może wynosić 4.800 ton różnorodnego towaru ma 71 m. 67 długości i 10 m. 40 szerokości. Wedle zwyczaju tych stoczní statek został spuszczony na wodę zupełnie wykończony i udał się wprost do Rouen, aby wziąć swój pierwszy ładunek.

26 czerwca „Les Ateliers et Chantiers de la Loire” spuściły na wodę w Saint-Nazaire dla marynarki wojennej łódź podwodną 1-ej klasy „Conquérant”, której wyporność wynosić będzie 1.379 ton na powierzchni i 2.060 ton w zanurzeniu. Będzie ona poruszana przez dwa dwutaktowe motory Diesel-Sulzer o sile 3500 KP. każdy; szybkość przewidziana ma wynosić 18 węzłów na powierzch-

ni. W zanurzeniu, ta łódź podwodna będzie poruszana przez motory elektryczne o sile 2000 KP.; szybkość przewidziana — 10 węzłów. Uzbrojenie składa się z jednego dział 100 mm., jednego dział 37 mm., jednego karabinu maszynowego i 10 rur torpedowych.

W końcu czerwca „La Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire-Penhoet” oddała do dyspozycji marynarki wojennej nowy krążownik zakładcz min „Emile Bertin”, którego pierwsze próby znakomicie wypadły. Podczas pierwszej próby, w przeciągu czterech godzin statek ten osiągnął średnią szybkość 35 węzłów; na wymierzonych dystansach szybkość średnia osiągała prawie 36 węzłów (na trzech dystansach), a na dwóch dystansach — nawet je przekroczyła. Kontrakt z firma Penhoet przewidywał, że w ośmiodziennej próbie maksymalnej mocy, szybkość musi wynosić 34 węzły. Można więc śmiało powiedzieć, że „Emile Bertin” całkowicie wypełni warunki, przewidziane w kontrakcie co do mocy maszynowni szybkości okrętu. Charakterystyka jego jest następująca:

długość	177 m.
szerokość	16 m.
zagłębienie średnie	5 m.
wyporność Washington	5080 ton

Uzbrojenie składa się:
z 9 dział 152 mm., umieszczonych w trzech basztach potrójnych,
z 4 dział przeciwlotniczych 90 mm.,
z 8 dział przeciwlotniczych 37 mm.



Krążownik, stawiacz min, „Emile Bertin” zbudowany dla marynarki francuskiej przez stoczní de Penhoet

z 2 rur torpedowych potrójnych 550 mm.

Oprócz tego statek ten jest tak urządzony, aby móc umieścić na górnym pokładzie dwa rzędy min po 500 kilo na szynach, które mogą być zakładane z tylnego pokładu. Można również pomieścić dwa hydroplany, startujące przy pomocy katapulty, modelu patentowanego „Penhoet”. Okręt posiada sześć kotłów opalanych mazutem, systemu patentowanego „Penhoet”. Posiada on również cztery rzędy a sile największą, przewidzianą dla maszynowni wynosi 102.000 KP. „Emile-Bertin” jest pierwszym statkiem przy budowie którego zastosowano w dużej mierze elektryczne spawanie. Spawania te zostały wykonane podług przepisów arsenałów i w porozumieniu z inżynierami marynarki, specjalistami w tych kwestiach. Dla budowy „Emile-Bertin”, stocznia „Penhoet” założyła naokoło swoich doków rozdzielczą sieć energii elektrycznej niskiego napięcia, obsługowaną przez centralną stację o czterech konwertorach, wydzielającą prąd 1.000 amperów o 45 wolt dla każdego konwertora. Stocznia „Penhoet” jest pierwszą stocznia we Francji, która wykonała instalację tego rodzaju dla rozdzielni prądu do elektrycznego spawania.

W początkach lipca parlament uchwalił nową transze programu morskiego (transza 1934), która przewiduje budowę pancernika liniowego wyporności 26.500 ton typu „Dunkerque”, kontrtorpedowca typu „Mogader” łodzi podwodnej pierwszej klasy wyporności 1500 ton i łodzi podwodnej drugiej klasy wyporności 700 ton.

Postanowiono, że ten drugi pancernik liniowy, który będzie się nazywał „Strasbourg”, będzie budowany przez przemysł prywatny, aby nie obciążać arsenału w Brest, zajętego budową pancernika „Dunkerque” i bieżącymi naprawami drugiej eskadry. Po rozważaniu, marynarka wojenna wybrała stoczní „Penhoet” w Saint-Nazaire i „Strasbourg” będzie budowany w doku, w którym był budowany wielki transatlantyki okret pasażerski „Normandie”. Aby dać prace, w miarę możliwości, innym stoczniom, które są zagrożone bezrobociem, postanowiono, że poważne zamówienia będą zrobione przez stoczní „Penhoet”, w niektórych stoczniach, mianowicie tych, które się znajdują przy ujściu Loire’y. Olivier Quéant.



REMINGTON KSIĘGUJĄCY

MASZYNA DLA KAŻDEGO PRZEDSIĘBIORSTWA

Tow. Przemysłowo-Handlowe
BLOCK-BRUN, S. A.
 WARSZAWA — HOTEL BRISTOL
 Oddziały w większych miastach

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



LIGA MORSKA i KOLONJALNA

po zastosowaniu w swej buchalterji

REMINGTONA KSIĘGUJĄCEGO

pisze do nas:

„..... niniejszem wyrażamy opinię o maszynie do księgowania systemu REMINGTON „model 23-D, nabytej przez nas w grudniu r. ubiegłego. Na maszynie tej pracujemy 7 „miesięcy, co nam dało możność stwierdzić jej główne zalety, jakimi są: wydajność „pracy i łatwość obsługi.

„Przy systemie, daleko posuniętych oszczędności administracyjnych, stosowanym „w naszej instytucji, maszyna nabyta u WPanów oddaje nam poważne usługi.

„Pozatem podkreślamy, że firma WPanów dołożyła swych starań, dając dokładne in- „strukcje w okresie początkowym pracy na maszynie, oraz na każde nasze wezwanie „okazywała niezwłocznie pomoc do czasu całkowitego i dokładnego opanowania no- „wego systemu pracy przez nasz własny personel”.

Z poważaniem
 LIGA MORSKA i KOLONJALNA.



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

STOCZNIE I WARSZTATY
NANTES
(L. I.)
LE TRAIT
(S. I.)
LA COUR - NEUVE
(SEINE)



Kontrotorpedowiec „CASSARD”, 43,4 węzłowa — 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 Zakłady E. Garnier i Faure Beaulieu — Aparaty Rateau.

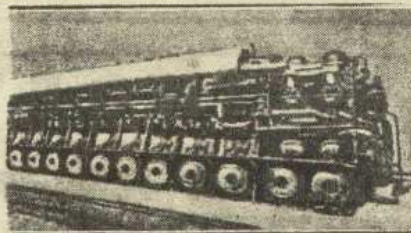
Krążowniki, Kontrotorpedowce, Torpedowce, Awizo, Kanonierki, Łodzie podwodne, Statki pasażerskie, towarowe, statki cysternowe, Trawlery, Holowniki, Jachty, Półgłębaki, Turbiny systemu Rateau i Bauer-Wach, Motory Diesel typu M. A. N.



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

ZARZĄD GŁÓWNY
PARIS (8-e)
55.
BOULEVARD
HAUSSMANN

WSZELKIE ZAPYTANIA
NALEŻY KIEROWAĆ
POD TYM ADRESEM



Motor typu M. A. N. o sile 3000 H. P. do łodzi podwodnych. Wyłączność na Francję S-té G-té de Constructions Mecan.

CHANTIERS & ATELIERS AUGUSTIN-NORMAND LE HAVRE (FRANCJA)



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

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH
I STATKÓW HANDLOWYCH
SPECJALNOŚĆ: Budowa łodzi podwodnych,
wszelkie środki i przyrządy do wylądowania min.
Motory Diesel'a wszelkich mocy stałe i morskie
ZAŁOŻONE w r. 1728.
SIEDZIBA: 81, BOULEVARD FRANÇOIS I-er
LE HAVRE — FRANCJA.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Do
Twoich
włosów



Neo-Silvikrin!

Stosuje się przy
łupieżu i swędzeniu głowy.
Do nabycia we wszystkich właściwych sklepach.
Prosimy żądać wyraźnie Neo-Silvikrin.
Na żądanie wyślemy bezpłatnie próbkę.
Adres: 140

Wyciąć i z podaniem dokładnego adresu na-
desłać w kopercie do firmy
LABORATORJUM SILVIKRIN
GDAŃSK, Büttchergasse 23-27.

TOWARZYSTWO ZODIAC

STEROWCE

BALONY SFERYCZNE —
BALONY NA UWIEZI —
GAZOMETRY



SPADOCHRONY

WINDY i TENDRY
BALONOWE

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

Tel.: Wagram 84-09

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



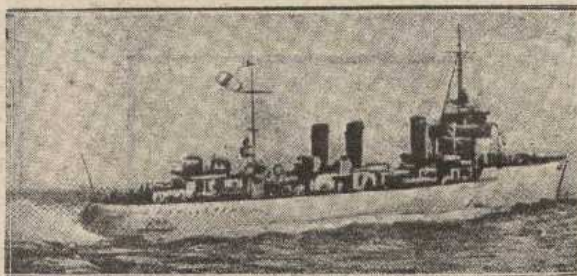
PENHOËT

Budowa

OKRĘTÓW wojennych i STATKÓW handlowych

wszelkich typów i rozmiarów

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



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

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

Dawniej Zakłady CLAUDE & HATION & TISSONIER

AERAZUR

Spółka Akcyjna o kapitale 1000.000 fr.

KONSTRUKCJE LOTNICZE

58 Boulevard Galliéni. Issy-les-Moulineaux

Tel. Michelet 30-00 & 36-01.

SPADOCHRONY

siedzeniowe i plecowe
Rynsztunek spadochronowy

LOTNICTWO BALONOWE

Balony nauwielkości obserwacyjne
Balony wolne — Gazometry
Windy i tendry
Windy o wielkiej mocy
Różne materiały

URZĄDZENIA PRZENOSNE

specjalne dla celów lotniczych

Laboratoria fotograficzne. Meteorologia. Warsztaty. Pogotowie techniczne i t. d.

CENY OGŁOSZEN

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

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

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

Wydawca: Liga Morska i Kolonialna

Redaktor: Janusz Lewandowski

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

POLSKA WYPRAWA NA SPITSBERGEN



Na morenie lodowca Nathorsta

ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4349214



Na lodowcu Finsterwaldera



Góra lodowa



Obóz główny



Na przełęczy

Przy pracy



Komunikat radiowy do kraju



Odpoczynek

ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-430 Szczecin
tel. 091 4341214

WIOSKA MURZYŃSKA
W LIBERJI