

Znaleziono na: www.maremar.com.pl



MORZE

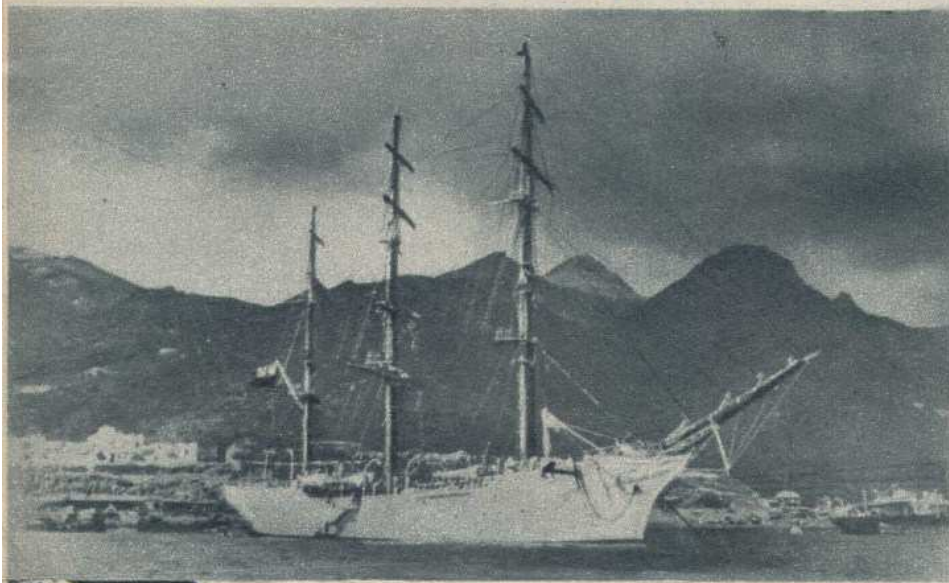
ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ



Z E S Z Y T 12 (22)

GRUDZIEŃ 1934 r.

Z „DAREM POMORZA” naokoło świata



„Dar Pomorza” na tle wysp Kanaryjskich



Parowiec, który zabrał pocztę z „Daru Pomorza”



Podnoszenie górnej marsareji



W kanale Angielskim

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Na pokładzie w niedzielne
popołudnie



Pod pełnymi żaglami



Podczas sztormu

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ KOLONIALNEJ

Nr. 12 (122)

Warszawa, grudzień 1934 r.

Rok XI

TREŚĆ NUMERU: 1. Zjazd Pomorzoznawczy; 2. Zbiorniki powodziowe — inż. M. Prokopowicz; 3. Prawda o „Elemce”; 4. Walka o handlowy tonaż — Nauticus; 5. Rok handlu zamorskiego — K. Zieleniewski; 6. Niemiecka akcja kolonialna — Fr. typ; 7. Kopenhaga — Santa Cruz — St. Kosko; 8. „Elemka” — okręt pionier — Michał Leszczyński; 9. Polonja rumuńska a polskie morze — St. Knauff; 10. Z wędrówki po wybrzeżu — kpt. dypl. Jerzy Zaremba; 11. 400-lecie Kanady — dr. G. Olechowski; 12. „Ślepy” pasażer — L. Cwalina. SPRAWY KOLONIALNE: 13. Osadnictwo w Paranie — M. Pankiewicz; 14. Przegląd Kolonialny; 15. Przegląd prasy polskiej na wychodźstwie; 16. Z życia marynarki wojennej; 17. Z ruchu wydawniczego; 18. Z życia organizacji; 19. Kronika.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ZJAZD POMORZOZNAWCZY

Naukowe Zjazdy Pomorzoznawcze mają już swoją tradycję. Zainicjowane przez Instytut Bałtycki w Toruniu, który głównie zajmuje się ich organizacją, poświęcają swoje prace każdorazowo jednej, określonej dziedzinie spraw. Ostatni, czwarty Zjazd, odbyty niedawno w Krakowie, zajął się zagadnieniem gospodarczo - rolnem na Pomorzu na podstawie dziesięciu referatów, rozesłanych uprzednio uczestnikom obrad. Z uznaniem podkreślić należy gruntowne i wszechstronne opracowanie tematu, doskonałe przygotowanie Zjazdu przez Instytut Bałtycki, którego prace, dotyczące spraw pomorskich i bałtyckich stanowią już poważny polski dorobek naukowy. Co więcej, Instytut Bałtycki, pobudził szereg zakładów naukowych, instytucji, wielu przedstawicieli polskiej nauki do samodzielnych badań pomorzoznawczych, obejmujących historię, etnografię, filologię, zagadnienia narodowościowe, stosunki gospodarcze i osadnicze, żeglugę morską i handel morski. Dość powiedzieć, że w okresie ostatnich dwóch lat sprawami temi zajmowało się już 24 instytucje naukowe i 116 badaczy, z którymi Instytut Bałtycki zdołał nawiązać kontakt. Czwarty Zjazd Pomorzoznawczy, w którym brało udział 164 uczestników, po wszechstronnem rozpatrzeniu spraw związanych z gospodarką rolną na Pomorzu, stanął na stanowisku, że zarówno przyczyny gospodarcze, jak i państwowe domagają się dalszej, intensywniej akcji osadniczej na Ziemi Pomorskiej. Nasz jedyny dostęp do morza — województwo pomorskie — musi być zwarale zaludniony przez polskich drobnych rolników. Chociaż Pomorze zamieszkałe jest w 90 proc. przez ludność polską, to jednak 22 proc. ogólnej powierzchni ziemi i to ziemi najlepszej znajduje się w rękach niemieckich. W północnych powiatach województwa poznańskiego, gra-

niczących z województwem pomorskiem, prócz ten jeszcze jest większy, bo wynosi 301. Ustawowy zapas ziemi, przeznaczonej na Pomorzu do parcelacji, wynosi około 120 tysięcy hektarów. Co najmniej ten zapas ziemi winien być rozparcelowany w ciągu paru najbliższych lat.

Po za sprawami osadnictwa na Pomorzu, ostatni Zjazd Pomorzoznawczy wysunął szereg kwestyj, będących również przedmiotem i naszych zainteresowań. Do nich zaliczyć należy: sprawę ożywienia stosunków naukowych i kulturalnych z krajami bałtyckimi i skandynawskimi, sprawę wszechstronnego zbadania roli Gdańska w życiu Rzeczypospolitej oraz wskazania dróg, którei nasza współpraca z Gdańskiem powinna postępować na przyszłość. Oddzielnie należy wymienić, powziętą przez Zjazd uchwałę w sprawie wyższej uczelni na Pomorzu. Nie przeszkadzając miejsca, ani charakteru przyszłej uczelni, Zjazd podkreślił nagłą potrzebę możliwie szybkiego jej uruchomienia, jako bardzo ważnej placówki kulturalnej i gospodarczej na Pomorzu. Wreszcie postanowiono przyszyły piąty Zjazd Pomorzoznawczy poświęcić zagadnieniom Gdyni, jako portu narodowego. W związku z powyższą uchwałą nie wątpimy, że i odpowiednie komórki organizacyjne LMK, a przede wszystkim Wydział Morski, staną do czynnej współpracy, celem należytego oświetlenia zadań i roli Gdyni w życiu Polski.

Zjazdy Pomorzoznawcze i praca Instytutu Bałtyckiego, jakkolwiek nie obejmują wszystkich dziedzin, będących przedmiotem zainteresowań Ligi, stanowią i stanowią będą cenne oparcie dla wielu naszych prac, pogłębiając wiedzę szerokiemi mas — Członków Ligi — w sprawach pomorskich i bałtyckich.

Nakład 130.000

Cena numeru zł. 1.20

ZBIORNIKI POWODZIOWE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Po klęsce tegorocznej powodzi pojawiły się w prasie artykuły, wskazujące na dewastację lasów, niedostateczną regulację łóżysk rzecznych i niedomagania istniejących obwałowań, jako na przyczyny katastrofy. Równocześnie wskazywano drogi, na których można znaleźć skuteczne środki ochronne, by katastrofy powodziowe nie przybierały na przyszłość rozmiarów tak wielkich, jak to miało miejsce w lipcu b. r.

Miedzy innymi poruszano sprawę stosowania do tego celu sztucznych zbiorników. Zbiorniki takie powstają w ten sposób, że dolinę rzeczna zamykamy zaporą, t. j. poprzecznym murem z kamienia, betonu lub żelazo - betonu, lub też groblą ziemną o dostatecznej wysokości, aby za nią utworzyła się przestrzeń o potrzebnej objętości do zatrzymania i zmagazynowania napływającej wody, którą następnie odprowadza się ze zbiornika odpowiednio do potrzeb, czy to aby uzyskać jednostajny dopływ wody do zakładów przemysłowych, czy żeby zasilic wodą kanały żeglugowe, lub powiększyć głębokość w rzekach żeglownych w okresach posuchy, czy też, by uzyskać konieczną wodę dla produkcji rolniczej w czasach braku opadów, lub dla zaopatrzenia osiedli ludzkich w wodę. Starożytny Egipt i Indie stosowały na wielką skalę budowę podobnych zbiorników.

Obok wymienionych celów możemy też zbiorniki stosować do wyrównania przepływu wód wielkich, a to przez uchwycenie i zatrzymanie w zbiorniku fali wielkiej wody i następnie wypuszczanie jej ze zbiornika przez czas dłuższy w ilościach mniejszych, nie wywołujących zalewów. Przyroda sama naprowadza na ten sposób nieszkodliwiania gwałtownego spływu wód przez zbiorniki naturalne. Takim zbiornikiem wyrównawczym dla Renu jest jezioro Bodeńskie, dla Rodanu jezioro Genewskie.

Oczywiście, że zbiorników sztucznych tych rozmiarów, jakie posiada przyroda, budować nie będziemy się kusili. Gdybyśmy encieli uchwycić i zatrzymać w zbiorniku wielkie wody Wisły, czy innej rzeki w jakimś punkcie, zamykającym dorzecze o obszarze tysięcy kilometrów kwadratowych, to zamiar taki musielibyśmy pozostawić w świecie fantazji. Jeśli jednak cofniemy się

do obszarów początkowych rzek, możemy w ich górskich dolinach znaleźć warunki, wśród których zastosowanie zbiornika dla zatrzymania fali wielkiej wody — nadmiaru wody — okaże się możliwe i celowe, gdyż na tych obszarach wielkie wody zwykle wyrządzają największe szkody tak w osiedlach, jak i we wszelkiego rodzaju komunikacjach, mostach, zakładach przemysłowych i t. p.

Taką działalność zbiorników nazywamy retencyjną, a zbiorniki spełniające to zadanie, nazywamy zbiornikami retencyjnymi lub powodziowymi.

Zbiorniki wyłącznie powodziowe z trudnością znajdują gospodarcze uzasadnienie. Zwykle dlatego wiążemy budowę zbiorników obok ochrony od powodzi z celami innymi, jednymi z tych, które wymieniliśmy na początku, t. j. rolniczymi, energetycznymi, żeglownymi i t. p. Wtedy zbiornik znajduje łatwiejsze uzasadnienie gospodarcze i finansowanie budowy, rozłożone na rozmaite czynniki gospodarcze, łatwiej dochodzi do skutku.

Z wyzyskaniem zbiorników dla celów ochrony od powodzi spotykamy się najwcześniej we Francji w dorzeczu Loary i rzeki Yonne, gdzie zbiorniki, budowane dla celów żeglugi, mają pewne objętości wolne, przeznaczone na pomieszczenie wielkich wód.

Więcej systematyczne zastosowanie zbiorników dla umniejszenia powodzi znajdujemy w Niemczech. Po raz pierwszy wkroczone na tę drogę w dorzeczu rzek Wupper i Rury oraz Roer w Westfalii i Prowincji Nadreńskiej. Łączna pojemność 17 zbiorników w dorzeczu tych rzek wynosi 88,6 milionów mtr. sześciu, głównym zaś ich przeznaczeniem jest uzyskanie siły motorycznej, zasilanie rzek w czasie posuchy, tudzież zasilanie miast w wodę.

Zmniejszanie wylewów przez powstrzymywanie wielkich wód stanowi tu cel uboczny.

W r. 1897 nawiedziła znaczną część Europy Środkowej niebywała katastrofa powodziowa, która dokonała bardzo wielu zniszczeń na Śląsku Pruskim. Na podstawie uchwalonej przez Sejm Pruski w związku z tem ustawy z r. 1900 wykonano szereg zbiorników w dorzeczu górnej Odry o celach reten-

cyjnych. Dla zatrzymania wielkich wód przewidziano 16 zbiorników w dorzeczu Nissy, Bobry, Kocowej i Kładzkiej Nissy o łącznej objętości 93 milionów m³, które razem zamykały dorzecze o powierzchni 2.203 km².

Niektóre ze zbiorników, oprócz ochrony od powodzi, miały za cel również wyzyskanie siły wodnej. Drugim większym przedsięwzięciem, które ma na celu ochronę od powodzi, przez zatrzymanie częściowo wielkich wód, jest budowa sześciu zbiorników na potokach źródłowych Nissy Łużyckiej w okolicy Liberca. Sześć zapór murowanych zamyka zlewnie o łącznej powierzchni 71,6 km² i magazynuje razem 8.105.000 m³ wody.

Dla ochrony od powodzi mają też znaczenie zbiorniki, wykonane w dorzeczu Wezery, a mianowicie na rzece Eder o objętości 202 milionów m³ i na rzece potoku Diemel o objętości 20 milionów m³. Obok ochrony od powodzi oba zbiorniki mają na celu poprawę żeglugi na Wezerze i wykorzystanie siły wodnej.

W szerokich rozmiarach przewidziano budowę zbiorników wody dla ochrony powodzi, dla nawodnienia i dla celów przemysłowych w Czechach. Odnosny program obejmował budowę zbiorników na pięciu rzekach i potokach, a mianowicie: na górnej Żabie, Upie, Welta-wie, Małszy i na Ottawie.

W Polsce, gdzie mamy na południu grzbiet górski Karpat o wysokich opadach i szeroko wysunięte wzgórza podkarpackie, pokryte gęsto osiedlami ludzkimi i poddane kulturze rolnej, przerżnięte liniami komunikacyjnymi dróg i kolei żelaznych z wielką ilością mostków, szereg kopalń i zakładów przemysłowych, częste powodzie, nawiedzające te okolice, kazały też myśleć o środkach zaradczych, między innymi też o zbiornikach. W latach 1908 — 1912 Wydział Krajowy we Lwowie przeprowadził badania szeregu dolin karpackich w dorzeczu Wisły i Dniestru, czego wynikiem było opracowanie projektu 7 zbiorników: 5 w dorzeczu Wisły i 2 w dorzeczu Dniestru. Pierwszy z nich, to zbiornik na Soły w Porąbce będący obecnie w toku budowy. Zbiornik ten ma na celu zatrzymanie części wielkiej wody z Soły dla zabezpieczenia od powodzi doliny tej

rzeki oraz miasta Krakowa. Przy pojemności 32,15 milionów m³ zbiornik zamyka dorzecze 1,023 m³ i obniża przepływ wielkiej wody z 1283 m³/sek. na 375 m³/sek., t. zn. przeszło trzykrotnie. Ponieważ zbiornik ten redukuje falę powodziową nie zupełnie o taką ilość, jak to jest potrzebne dla ochrony Krakowa od powodzi, dla uzupełnienia jego działania zaprojektowano drugi zbiornik na prawym dopływie Soły, potoku Łokawce w Moszczanicy o objętości 8,69 milionów m³, który miał obniżyć największy przepływ ze 190 m³ na 18 m³/sek.

Trzeci projektowany zbiornik w Zawoi na Skawicy, lewym dopływem Skawy, zamyka dorzecze 52,6 km² i przy pojemności 9 milionów m³ redukuje falę wielkiej wody ze 195 m³/sek. na 20 m³/sek., więc prawie dziesięciokrotnie.

Czwarty zbiornik na potoku Kościeliskim w Kościeliskach o pojem-

ności do 6 milionów m³ redukować miał falę wezbrane z 53 m³/sek. do 10 m³/sek., t. j. o 81 proc.

Piąty zbiornik na Czarnym Dunajcu we Witowie o pojemności 4,195 milionów m³ miał falę wielkiej wody redukować ze 165 na 50 m³/sek., czyli przeszło trzykrotnie.

W dorzeczu Dniestru zaprojektowano zbiornik na Orawie, dopływie Oporu w Hucie Korostowskiej. Projekt ten jednak w czasie zawieruchy wojennej zaginął. Drugi zbiornik zaprojektowany został na Łomnicy w Osmołodzie o pojemności 50 milionów m³, który miał redukować falę powodziową z 586 na 200 m³/sek.

Wszystkie powyższe 7 zbiorników ponadto miały dostarczyć siły motorycznej dla celów przemysłowych.

Z powyższego krótkiego przeglądu wynika, że system zbiorników, jako środka przeciwpowodziowego, w praktyce nie stosowano ani pro-

jektowano dla wielkich dorzeczy, dotychczasowe zastosowanie obejmuje tylko górne biegi rzek i wywiera wpływ na niewielkie obszary.

Jakkolwiek jednak zbiornikom, w rozwiązaniu kwestii ochrony od powodzi, nie można przypisywać dominującej roli, to jednak trzeba pamiętać, że i na małym obszarze może chodzić o ratowanie wielkiej wartości przed zniszczeniem i że chociaż małymi środkami zdążamy tylko do osiągnięcia celów najbliższych, suma poczyniń niewielkich może dać rezultaty wielkie. To też z powodu ostatnich wypadków powodziowych w kołach rządowych jest obecnie rozpatrywana możliwość zastosowania zbiorników na karpacczych dopływach Wisły, jako środka zapobiegawczego przeciw powodziom przy współdziałaniu z innymi środkami, jak zalesienie i regulacja wód.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PRAWDA O „ELEMCE”

W związku z pracami pionierskimi w dziedzinie handlu zamorskiego Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej zakupił w Kilonii używany żaglowiec motorowy p. n. „Cap Nord” o pojemności ca. 2,200 tonn, który nazwany został „Elemka”. Statek zakupiony został na podstawie protokołu, podpisanego przez specjalną komisję z ramienia Ligi, w skład której wchodził m. inn. kmdr. Ziolkowski, były komendant „Lwowa”, kmdr. Morgulec, profesor Szkoły Morskiej, kpt. wielkiej żeglugi Nowak, zaprzysiężony rzeczoznawca przy Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. Statek zakupiony został za 20 tysięcy mk. niemieckich, przyczem koszty niezbędnego remontu, ożaglowania itp. zostały zgóry określone na ca. 150 tysięcy złotych. Po nabyciu statek został zaasekuirowany na podstawie klasyfikacji, dokonanej przez „Germanischer Lloyd”.

Celem dokonania pełnego remontu w stoczniach krajowych — statek wypłynął z Kilonii do Gdyni na motorach pomocniczych, natrafił w drodze na silny sztorm (siła sztormu wynosiła 11 przy maksimum 12), doznał niewielkich stosunkowo uszkodzeń pokładu i został przyholowany — wobec uszkodzenia motorów — do portu w Sassnitz.

„Elemka” wypłynęła z Kilonii pod komendą oficera, mającego prawo prowadzenia statku w małej żegludze, zaś podróż Kilonia — Gdynia jest — według ustawy — małą żegluga.

Przed wypłynięciem z Kilonii rze-

czoznawcy z ramienia „Germanischer Lloyd” sprawdzili stan statku, przeprowadzili próby i uznali, że nadaje się on w zupełności do odbycia podróży do Gdyni, zaś oficjalny komunikat meteorologiczny portu w Kilonii nie przewidywał w tym dniu burz na Bałtyku. Przyczyną awarii statku był silny sztorm, który spowodował zatonięcie 2-eh parowców, znajdujących się wówczas w pobliżu „Elemki”. Kadłub statku nie został w czasie sztormu uszkodzony.

Po zapłaceniu ustalonej w drodze dobrowolnej umowy kwoty za przyholowanie do portu w Sassnitz, „Elemka” opuściła ten port i remontuje się obecnie w stoczni gdańskiej. Wybór stoczni zależał od Towarzystw asekuracyjnych, które pokrywają koszty naprawy uszkodzeń, spowodowanych przez awarię i one — a nie Liga Morska i Kolonjalna — dysponowały, w jakiej stoczni należy remont uskutecznić.

Szybie żagli dla „Elemki” powierzone przedsiębiorstwu krajowemu, a mianowicie Stoczni Yachtowej w Gdyni. Liga Morska i Kolonjalna jest pierwszą instytucją, która szybie wielkich żagli (2,500 mtr²) powierzyła krajowej wytwórni. Stocznia sprowadziła w tym celu instruktorów z Danii, którzy nauczyl naszych robotników kroju i szycia żagli. Dla przykładu zaznaczamy, iż przed przybyciem instruktorów, szyjących na godzinę około 12 mtr. bieżących, robotnicy nasi szyli 2-3 mtr., teraz szyją do 7 mtr. na go-

dzine. Płótno na żagle dla mniejszych jednostek (jak „Iskra” lub „Harcerz”) jest wyrabiane w kraju, płótno dla większych żaglowców (jakimi są narazie „Elemka” i „Dar Pomorza”) — może być wyrabiane w Polsce, o ile fabryki będą miały zagwarantowany zbyt takiego płótna. Na żagle dla „Elemki” zakupiono więc płótno w Danii, t. j. tam, gdzie kupuje go „Dar Pomorza”. W sprawie tej porozumieliśmy się zresztą z miarodajnymi czynnikami w Ministerstwie Przemysłu i Handlu i zrobimy wszystko, aby przemysł nasz mógł być wykorzystany na przyszłość pod tym względem w całości.

Reasumując — stwierdzamy, że cena „Elemki” jest uważana przez fachowców za bardzo niską a sama transakcja — za wyjątkowo korzystną okazję. Nawiasowo zaznaczamy, że jeśli chodzi o „Dar Pomorza” (pojemność ca. 1700 tonn), to cena jego — wraz z remontem — wyniosła sumę kilkakrotnie większą od kwoty, podanej w notatce I. K. C. z dnia 13 listopada r. b.

Już wyszedł z druku Nr. 2
SPRAW MORSKICH
I KOLONJALNYCH
zawierający bogatą treść i liczne ilustracje.

Prenumerata roczna wynosi zł. 10, egzemplarz pojedynczy zł. 3.

Adres administracji: Warszawa, ul. Widok 10.

WALKA O HANDLOWY TONAŻ

Międzynarodowe rokowania nad sprawą zastoju handlowego, które mają rozpocząć się w połowie przyszłego miesiąca w Londynie, odbywać się będą pod niezbyt pomyślnymi auspiciami.

Najważniejszą kwestię stanowić będzie niewątpliwie sprawa zmniejszenia liczby okrętów handlowych. O tem, że naogół istnieje nadmiar tego rodzaju statków, świadczy globalna suma tonażu — 65 milj. ton, która przewyższa o 16 milj. ogólnościatowy tonaż przedwojenny, gdy równocześnie po wojnie zmniejszył się światowy obrót towarów.

Już w latach 1930—1932 pomniejszono ogólnościatowy tonaż statków handlowych o 12 milionów, a w latach 1933-34 o dalsze 10,7 milionów.

Taką drogą stopniowego zredukowania możnaby kroczyć i nadal i wybrnąć może z tej arcyprzykłej sytuacji, w jakiej znalazły się towarzystwa żegluga morskiej, gdyby nie opór kilku państw, które zamiast pomniejszać liczbę okrętów, czynią wszystko, aby własny tonaż powiększyć. Stanowisko tych państw spowodowało konieczność jak najszybszego zwołania konferencji, mającej ustalić normę tonażu, jaki ma obowiązywać w przyszłości wszystkie państwa morskie.

Anglia wysuwała swego czasu propozycję doprowadzenia cyfry tonażu światowego do stanu, jaki istniał w roku 1913. Okazuje się jednak, że propozycja ta jest, wręcz niemożliwa do przeprowadzenia. Liczebność i pojemność okrętów handlowych poszczególnych państw uległa po 21 latach najrozmaitszym przesunięciom — ponadto kilka państw, które przed wojną nie odgrywały na morzu żadnej roli, budują własną marynarkę handlową.

Nieco więcej szans mogłaby mieć propozycja Norwegii, która zaproponowała ograniczenie tonażu na każdym poszczególnym statku. W myśl projektu tego mógłby każdy handlowy okręt przewozić tylko ograniczoną ilość ładunków, aby przewozem pozostałej ilości towaru można było zatrudnić i resztę okrętów. W myśl tego samego projektu należałoby w budujących się obecnie statkach ograniczyć również pojemność i przestrzeń, przeznaczoną na przewóz towarów i pasażerów.

Ograniczenie jednak tonażu na statkach handlowych byłoby mo-

żliwe jedynie wtedy, gdyby odnośne przepisy dało się rozciągnąć na wszystkie towarzystwa żegluga morskiej i gdyby przepisy te były przez wszystkich respektowane.

Poza wyżej wymienionym projektem wysuwa się cały szereg innych propozycji, mających na celu ograniczenie handlowej floty światowej i postawienia jej na stopie, odpowiadającej obecnym wymagom światowego obrotu handlowego, jednakże realizacji wszystkich tych pomysłów przeciwstawiają się dwie główne przeszkody, a mianowicie: subwencjonowanie przez państwa towarzystw żegluga morskiej oraz zagadnienia walutowe.

Japonia, sięgająca w zasadzie po parytet z Anglią i Ameryką, wysuwa jednocześnie projekt zniesienia proporcji wszelkich kategorii statków i zastąpienia jej ograniczeniem globalnem. To znaczy, że każde państwo miałoby prawo budować takie statki, jakie mu są potrzebne.

Koncepcja ta była już dyskutowana, lecz odrzucono ją, jako niebezpieczną, gdyż nie zapobiega żeglugowej rywalizacji na morzach. Wiemy ponadto, że Japonia forsuje obecnie wszelkimi siłami rozbudowę nie tylko floty wojennej, ale również i marynarki handlowej. W ostatnich miesiącach zaczęło obsługiwać linię między Japonią a Stanami Zjednoczonymi 9 nowych motorowych statków, zasilanych przez państwo, o pojemności po 9.000 ton każdy. W najbliższym czasie zbudowana będzie cała japońska flotylla najnowocześniejszych okrętów, które rozwijać będą po 18 i pół węzłów na godzinę. Flotylla ta ma służyć do transportu pasażerów i towarów, a przytem ma odpowiadać największym wymaganiom nowoczesnym.

Japoński plan subwencjonowania i modernizowania okrętów jest zasadniczo bardzo prosty i polega na zdemontowaniu wszystkich starych okrętów, przyczem jednak w miejsce każdego wycofanego okrętu budować się będzie nowy.

Podobnie, jak Japonia, przeprowadzają i Włochy swój plan rozbudowy tonażu. Niedawno donosiła prasa włoska, że obsługa linii morskiej między Italią a południową Afryką będzie zupełnie zmodernizowana kosztem 450.000 funtów szterlingów. Na linii Genua — Południowa Afryka zaprowadzono regularne połącze-

nie statków handlowo-pasażerskich o pojemności 20.000 ton. Towarzystwo „Italia-Somalia-Linie” zapoczątkowało od 1 listopada b. r. regularne podróże trzech wielkich okrętów handlowych między Genuą, Neapolem, Sycylią i Gdynią. Po raz pierwszy w dziejach żegluga włoskiej rozpoczęła się też jej handlowa penetracja na wody Bałtyku.

Wszystko wskazuje, że Italia pragnie uniezależnić się od zagranicy, zwłaszcza od tranzytowego handlu hanzeatyckiego, który zajmował się dotąd transportem owoców do Skandynawji i że dostawa włoska odbywać się będzie własnymi siłami.

Anglia zdaje sobie sprawę z tej niebezpiecznej konkurencji włoskiej, to też przystąpiła również do modernizacji swojej żegluga południowo-afrykańskiej. Pomijając budowę olbrzyma morskiego „Queen Mary”, który kursować będzie na północnym Atlantyku, zasługuje na uwagę 8 nowych okrętów motorowych, budowanych w zakładach „Union Castle Line” oraz 4 statków motorowych, budowanych w stoczni „Harland i Wolf” w Belfaście. Wszystkie te okręty mają być wykończone już w ciągu jednego roku.

Skoro mowa o Anglii, to warto tu jeszcze nadmienić, że istnieje tam obecnie kilka obozów, zajmujących się reorganizacją marynarki handlowej. Są zatem zwolennicy narodowej supremacji floty handlowej, domagający się wielkich subwencji na budowę nowych statków handlowych, są reprezentanci kierunku „klasycznego”, sprzeciwiający się wszelkim subwencjom, tacy, którzy wierzą w powodzenie międzynarodowej akcji w sprawie ograniczenia tonażu. Zwolennicy tego odłamu właśnie, domagają się przyspieszenia zapowiedzianych obrad międzynarodowej konferencji morskiej w Londynie.

Poza temi dwoma obozami istnieje niewielka grupa ludzi, których plany sięgają czasów Olivera Cromwella i jego programu, ujętego 1651 r. w słynnych jego „Aktach nawigacyjnych”. Proponują oni zaprowadzenie specjalnego opodatkowania wszelkich towarów, które dochodzić będą do angielskich portów na statkach, płynących pod obcą banderą.

Polska nie może wobec wszystkich tych spraw zachować się obojętnie i musi zawczasu dostosować swoją politykę morską do nowych wymagań.

ROK HANDLU ZAMORSKIEGO

Wymiana międzynarodowa surowców i towarów przemysłowych rozgałęzioną jest dziś pomiędzy wszystkimi kontynentami.

W ogólnym dorobku tego handlu dziedzina przywozu i wywozu szlakami morskimi i oceanicznymi stanowi specjalnie ważną pozycję. Nie ma dziś na całej kuli ziemskiej takiego państwa czy kraju, któryby w mniejszym lub większym stopniu pewnych produktów lub narzędzi z najodleglejszych stron świata nie sprowadzał.

Handel zamorski jest częścią składową, a czasami nawet wyłączną całego obrotu handlowego, np. Anglii, czy Japonii, wwozu i przywozu, w granicach danego obszaru politycznego i celnego. Polski handel zamorski rozwija się i potężnieje od chwili, gdy zaistniały warunki, stwarzające pełną niezależność polityczną i gospodarczą Rzeczypospolitej Polskiej.

Ścisłe obliczenia obrotów morskich handlu polskiego w ciągu jednego roku, 1933-go, piętnastego naszej Niepodległości — pokażą dokładnie, jak ćwicząc płuca Narodu w tym kierunku, stał się szerokim i głębokim oddech Polski, twarzą ku morzu zwróconej.

W roku tym obroty towarowe zamorskie Gdyni dosięgły **6.102.866 ton**; dodając do tej liczby cyfrę około 100.000 ton, stanowiących obroty towarowe Gdyni drogą wodną z wnętrzem kraju i z w. m. Gdańskiem otrzymujemy cyfrę **6.207.736 ton**, w czym na wywóz przypadło **5.235.162 ton** i na przywóz **870.704 ton**. Każdy z nas winien dobrze zapamiętać, że dzięki tym cyfrom Gdynia zajęła **pierwsze miejsce** wśród portów na całym Bałtyku, przesuując się i w stosunku do innych portów świata na wyższy szczebel tabeli portów, idąc przebojem poprzez ogarniającą świat cały depresję gospodarczą.

W porównaniu z ubiegłym, 1932 rokiem, był to wzrost prawie o jeden milion ton. Analizując pozycję przywozu, obejmując według statystyki naszego handlu zagranicznego 42 rubryki główne, widzimy, że wzrost przywozu objął tak surowce zamorskie, wwożone dla potrzeb przemysłu krajowego, jak i gotowe fabrykaty i półfabrykaty zagraniczne, których Polska nie produkuje, lub nie posiada. Zaledwie

znikoma ilość artykułów w tych czterdziestu paru rubrykach wykazuje spadek lub utrzymanie się w normach z roku 1932.

W dziale wywozu wysuwa się rekordowy wywóz drzewa z polskich lasów na rynki angielski, belgijski i egipski w ilości 238.800 ton wobec 47.133 w poprzednim roku. Wywóz węgla i koksu wykazał dalszy wzrost o 270.000 ton, osiągając 4.427.274 ton węgla i 57.284 ton koksu, przy czym węgiel polski objął już zasięg 22-ch rynków zamorskich. Nowym artykułem wywozowym, skierowanym do Anglii i jej kolonii, okazały się materiały pędne w ilości 10.180 ton.

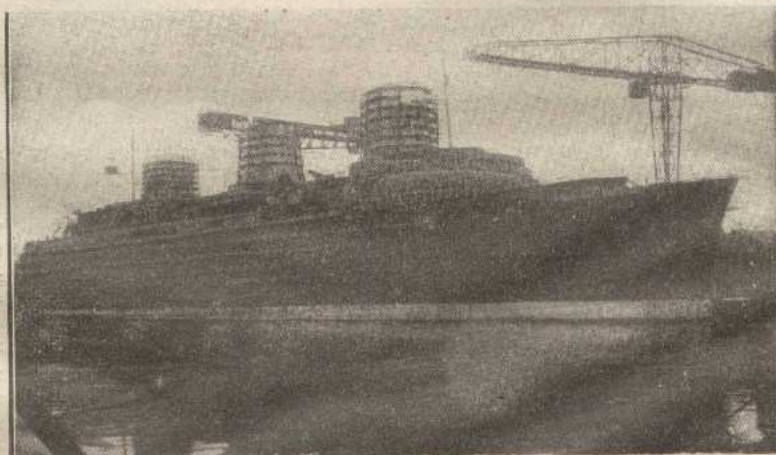
Cyfry obrotu gdyńskiego powyżej zacytowane i scharakteryzowane, zdobyte zostały dzięki wielkim wysiłkom czynników gospodarczych i spowodowały po roku 1932 — największej depresji — wydatne odprężenie.

W tym samym czasokresie jednego roku ruch portowy w Gdańsku osiągnął w rubryce **przywozu 493.167 ton** i **wywozu — 4.659.726 ton**. Zwraca tu uwagę znacznie większa rozpiętość tych liczb, niż w Gdyni — w sumie zaś obrót ten, **5.152.893 ton**, jest niższy od gdyńskiego.

W kolumnie cyfr, charakteryzujących ruch wywozowy towarów z Polski przez Gdańsk, przytłaczającą większość tworzą trzy liczby: 3.206.638 ton węgla i olejów mineralnych, 803.764 ton drzewa, jako materiału i wyrobów z drzewa, oraz 547.090 ton artykułów spożywczych, gdzie dominuje zboże, ten

klasyczny od wieków produkt polski, idący w świat za pośrednictwem Gdańska, który dotąd dzięki specjalnej organizacji handlowej — wyłącznej sytuacji w tej dziedzinie spółki „Syndicat der Danziger Exporteure für Polnische Landesprodukte” — posiada niejako faktyczny przywilej na ten rodzaj operacji handlowych. Ze strony sfer rolniczych niejednokrotnie poddawano krytyce ten stan rzeczy i prawdopodobnie w najbliższych latach nastąpią korzystne dla polskiego rolnictwa zmiany w utartym systemie wywozu drogą morską naszych produktów rolniczych. Tylko całkowite przejęcie w polskie ręce handlu zamorskiego zbożem może doprowadzić do wyrobienia polskiemu ziarnu „wysokiej marki” na rynku światowym.

Jeśli do wszystkiego powyższego dodamy, że przewozy na liniach regularnych polskich — „Żegluga Polska”, „Polbryt” i „Pol. Transatlant. Tow. Okretowe” wzrosły w r. 1933 do 243.702 ton wobec 178.576 w poprzednim, zorientujemy się jeszcze lepiej, jak na etapie kryzysu światowego, w latach depresji i stagnacji tylu gospodarczych komórek ładowych, front morski polskiej gospodarki narodowej, jak organizm młodzieńczej istoty, zmienia się, rosnąc na oczach naszych. Bo za tym rozwojem stoi na straży nie tylko wola rozumna i świadoma polskiej racji stanu, ale i cały spłot sił organicznych, rezerwuarów drzemiącej energii, żywotnych i najzdrowszych popędów, które sumują i bilansują się w cyfrach statystycznych.



Normandie — największy okręt transatlantycki, budowany we Francji (79.000 ton).

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



NIEMIECKA AKCJA KOLONIALNA

„Kolonialne żądania niemieckie są żądaniami niemieckiej młodzieży, niemieckiego narodu”.

„Dajcie nam nasze prawa do kolonii”.

„Oddajcie nam nasze kolonie”.

„Domagamy się swobodnej przestrzeni dla ludnościowego rozwoju przeludnionych Niemiec”.

„Żądanie kolonii nie jest żadnym luksusem, ale zmuszająca konieczność z dziedziny gospodarczej, kulturalnej i duchowej: kolonie są uzewnętrznieniem indywidualności narodu”.

„Otrzymamy znów kolonie, jeśli tak będziemy chcieli — nie otrzymamy ich, jeśli naród tego nie zechce”.

Oto niektóre hasła, wygłaszane stale w niemieckiej prasie kolonialnej i rozbrzmiewające coraz donośniej wśród społeczeństwa niemieckiego, które z niebywałym zapalem podjęło akcję domagania się zwrotu kolonii, utraconych w ostatniej wojnie światowej.

„W 1884 roku w dniu 5 lipca po raz pierwszy powiała niemiecka flaga na zachodnim wybrzeżu Togo”. Temi słowami były gubernator niemieckiej Afryki Wschodniej (Tanganiki, Ruanda - Urundi i Zanzibaru) dr. Schnee, prezes Niemieckiego Towarzystwa Kolonialnego oraz Związku Kolonialnego Rzeszy, w odezwie, wydanej z okazji jubileuszu kolonialnego, przypomniał narodowi niemieckiemu tak ważną dla niego datę, której w roku bież. przypadło 50-ciolecie, obchodzone z wielką uroczystością w całym Niemczech. „Posiadamy pełnię świadomości, że owocna przyszłość narodu niemieckiego może być tylko wtedy, gdy nastąpi rozszerzenie posiadłościami kolonialnymi zbyt małej powierzchni rodzinnego kraju... Należy wytrwać w walce o zwrot niesłusznie zabranych nam kolonii” — kończy dr. Schnee odezwę.

Zewnętrznym wyrazem, manifestacją niemieckich dążeń do odzyskania kolonii, było ustanowienie „Dnia Kolonialnego”, obchodzonego w dniu 1 lipca r. b. nadzwyczaj uroczystości i wyznaczonego na przyszłość na pierwszą niedzielę lipca. Drugą manifestacją było uroczyste posiedzenie Kolonialnego Związku Rzeszy w Kielu i defilada b. wojskowych w uniformach kolonialnych ze sztandarami kolonialnymi oraz imponujące uroczyste otwarcie „Niemieckiej Wystawy Kolonialnej 1934” w Kolonii przy udziale 7.000 osób (na sali), umundurowanych b. wojskowych kolonialnych, przed-

stawicieli władz, zrzeszeń, organizacji i delegacji z całego kraju.

Symbolem władania — w dalszym ciągu — koloniami było uroczyste przekazanie przez ministra generała Goeringa tradycji wojska kolonialnego Niemieckiej Afryki Wschodniej pierwszemu oddziałowi policji krajowej. Takiego samego, symbolicznego przekazania tradycji wojska kolonialnego Kamerunu — przy zastosowaniu pełnego ceremoniału wojskowego — dokonał gen. Epp w Kolonii.

„Niemiecka Wystawa Kolonialna 1934” jakkolwiek rozmiarami swemi daleką była od tych wspaniałości, jakie rozciągała ostatnia wystawa kolonialna w Paryżu (w r. 1931) i co tylko zakończona, portugalska wystawa kolonialna w Oporto, to jednak była prawdziwą oryginalnością, albowiem ogród botaniczny dostarczał w obfitości wszelkich egzotycznych roślin użytkowych i ozdobnych, które podziwiać można było w ich pełni owocowania, a więc trzcinę cukrową, orzeszki ziemne, krzewy bananów, kawy, herbaty, bawełny, sisalu, drzew kakao, kawkowych oraz palm i różnych innych roślin podzwrotnikowych, wśród których pomieszczano chaty murzyńskie i domki farmerów.

Zgromadzono tu także zbiory sztuki murzyńskiej, broń myśliwską (łuki, strzały, dzidy, oszczepy, tarcze, toporki i t. p.), świetnie wykonane maski typów murzyńskich, ozdoby murzyńskie, stroje rytualne i t. p. Mapy, tablice, wykresy statystyczne, obrazy, fotografie, wypisane hasła kolonialne i wiele oryginalności uzupełniały wystawę.

Specjalną uwagę zwracały domki farmerów w otoczeniu podzwrotnikowej roślinności.

Celem tej wystawy nie był tylko zwykły pokaz kolonialny, zwykły przegląd eksponatów byłych kolonii niemieckich, ale wywołanie wspomnienia dawnego, kolonialnego władztwa niemieckiego; wykazanie ścisłego związku pomiędzy sprawami ekonomicznymi Rzeszy i dobrobytem narodowym; zademonstrowanie produktów kolonialnych, bez których — jako własnego źródła produkcji — Rzesza nie może istnieć; wreszcie uzmysłowienie konieczności dążenia do odzyskania kolonii — wywołania czujności wobec wyla-

niających się możliwości zagrożenia mandatów kolonialnych.

Wystawa przemawiała obrazowo do uczucia i rozsądku niemieckiego narodu, wykazując mu jasno i dobitnie, iż bez kolonii nie może istnieć, jako samodzielny, niezależny organizm gospodarczo - polityczny.

I nie ulega żadnej wątpliwości, iż wystawa cel swój osiągnęła w zupełności, wytwarzając uczucie, które można było nazwać „łęsknotą kolonialną”, trwałe i niczem niezaspokojone pragnienie odzyskania utraconych kolonii.

Niemcy nie tylko nie wyrzekli się kolonii, ale przeciwnie, postanowili je odzyskać. W tym celu stworzyli cały poważny aparat organizacyjny, zmobilizowali i odpowiednio nastawili opinię własnego społeczeństwa, silnie oddziaływując swymi sugestiami na obce społeczeństwa, zwłaszcza krajów kolonialnych, stworzyli specjalną propagandową literaturę i prasę oraz wprzęgli do pracy tej najtęższe mózgi z dziedziny ekonomicznej, nie szczędząc poważnego wysiłku finansowego.

To, co obecnie odbywa się w Niemczech w zakresie propagandy kolonialnej, godne jest uważnej i krytycznej obserwacji; jakimi środkami i sposobami, naród, pozbawiony w zupełności kolonii, dąży jednak do ich zdobycia; jaką przymocem rozwija aktywność; jak mobilizuje swe siły; jaką wytwarza psychikę we własnym społeczeństwie; z jaką odwagą i śmiałością wysuwa swe żądania pod adresem krajów kolonialnych; z jaką wytrwałością i pomysłowością to czyni; jak ciekawej używa argumentacji, wykazując, iż kolonie musi posiadać, oraz co będzie wielce interesujące; jakie skutki wywołuje jego akcja kolonialna.

Wysiłek podjęty godny jest celu. I bodaj czy nie sprawa kolonialna jest właśnie tym ważkim czynnikiem, który skłania Niemców do powtórnego wysłania swego przedstawiciela do Ligi Narodów, aby na tym międzynarodowym terenie skutecznie bronić niemieckich interesów kolonialnych, poważnie zagrożonych w dziedzinie mandatów kolonialnych.

Dla nas, jako narodu, który podjął ideę kolonialną, niemieckie wysiłki kolonialne przedstawiają szczególnie zainteresowanie.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

KOPENHAGA – SANTA CRUZ

Tym razem stanowczo rację mieli ci, którzy twierdzili, że piękną pogodę, którą się podróż zaczęła, dostaliśmy tylko poto, aby na statku wszystko na morski sposób upakować i umocować. Bo i jakże mogło być inaczej? Za tydzień wypadło porównanie dnia i nocy, a każdy żeglarz dobrze wie, że okres porównania, to okres największych nieporządków na morzu. Hulają wtedy wichry, leją deszcze, fale wdzierają się na pokład.

W ubiegłym roku, gdy „Dar” o tej porze ruszył do Brazylii, na morzu Północnym i w Kanale mineało go aż dziewięć „niżów”.

Już w Kopenhadze barometr pokazywał „na zmianę”. I rzeczywiście, wychodząc nocą z 20 na 21 września, musieliśmy już wkładać nieprzemakalne płaszcze. Do Skagen było jako tako. Raz pracowały żagle, to znów wyręczał motor. Tu jednak trzeba było zastopować. Ze Skagerraku wiał przeciwny wiatr o dużej sile. Ze względu na dość bliskie brzegi, duński i norweski, lawirowanie niewieleby dało, przysięgłszy żałoga była jeszcze bardzo młoda, a Jammer Bucht*) ostrzegł przed eksperymentem.

Po dobowym postoju niepomyślny wiatr osłabł. Kotwica poszła w górę i znów na kilka godzin ruszyły motory. Barometr jednak znów mówił prawdę. Wieczorem mieliśmy już wiatr o sile 7 — 8 stopni (siła wiatru mierzona jest dwunastostopniowo skalą Beauforta), w nocy zaczęła się ulewa, szkwały chwilami osiągały siłę 10 i 11 stopni.

W tych warunkach trudno było się dziwić, że większość naszych młodych uczniów pochorowała się i albo była zupełnie niezdolna do służby, albo też pełniła ją opieszale. Na szczęście chłopcy szybko wrócili do formy. A byli naprawdę potrzebni. Te „resztki”, które zostały na pokładzie, dość szybko wyczerpały się przy ciągłej pracy zwiżania i rozwijania żagli, zwrotach, służbie na sterze, na oku i t. p. Tu nie od rzeczy będzie wtrącić małe spostrzeżenie, jak napozór nie nie znaczące rzeczy wywierają na ludzi wpływ. Pełniący służbę „na oku” ma obowiązek meldować oficerowi służbowemu wszystko, co

zauważył przed statkiem. Kierunek, w którym coś dostrzegł, określony jest od linii diametralnej statku na prawo i na lewo w rumbach**). Otóż dotychczas nie zdarzało się, by rumb był innego rodzaju, niż męskiego. Tymczasem na początku tej podróży nowoprzyjęci kandydaci w wielu wypadkach meldowali, że „na dwie rumby widać to i to”. Z pewnością na zmianę rodzaju wpłynęło tu nic innego, jak Rumba.

Zeszłoroczna historia się powtórza. Dzień po dniu są burzliwe i chłodne. Po pierwszym niżu przychodzi drugi, potem następne. A wiatr wciąż przeciwny.

Wreszcie 28 września nieco słabnie i tak wytrzymuje przez kilka dni. Przystajemy wreszcie obijać się o brzegi Anglii i Danii, Anglii i Niemiec, Holandji i Belgii. Żagle i motor pozwalają wejść do kanału Angielskiego.

Dnia 30 września, w niedzielę, mamy pierwsze w tej podróży nabożeństwo.

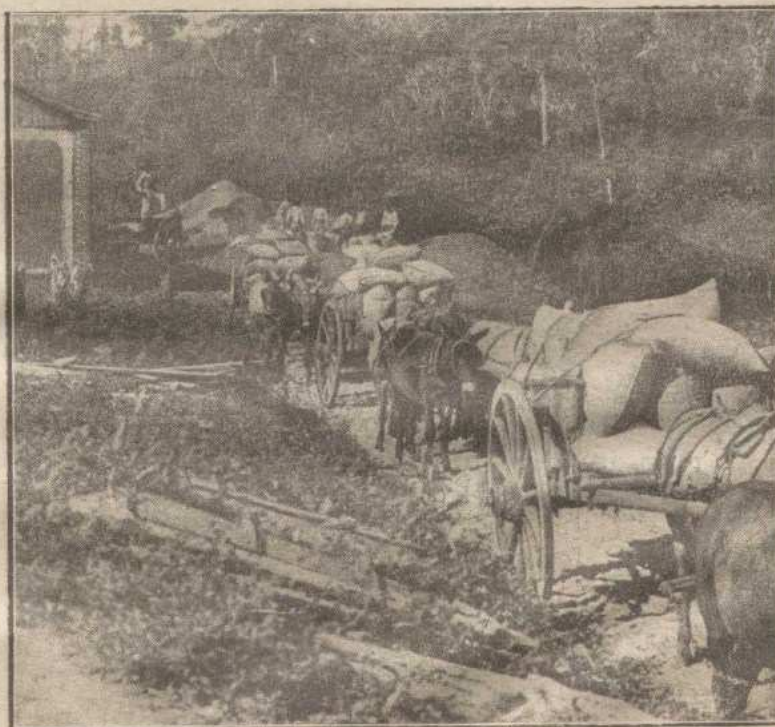
Z okazji święta, kiedy prócz służby i pracy alarmowej, obsada statku jest wolna od zajęć, lekarz okre-

towy prosi o pół godziny dla siebie. Odbywa się przegląd czystości. Kilku niefortunnych leniów, którzy w okresie sztormów zbyt stronił od słodkiej wody i mydła, piorunem wylatuje z szeregów i pędzi do umywalni. Na słońce wyjeżdżają do przeglądu hamaki. Potem w robocie są szafki z bielizną i ubraniem. A w południe zostaje wezwana do ambulansu pierwsza partja „do szczepienia”. Z początku w prawą, a po kilku dniach w lewą pierś zastrzykuje lekarz szczepionkę, która ma chronić od czerwienki, tyfusu i duru brzuszego. Po każdym zastrzyku dwie doby wolne od zajęć; wypełnione pojękiwaniem i złorzeczeniami szczepionego.

W niedzielę i święto żałoga poza służbą oddaje się rozrywkom i wypoczynkowi. Na pokładzie gra patefon. W międzypokładzie jazz, który wciąż jednak nieco szwankuje. Niektórzy tańczą, inni czytają, piszą lub poprostu drzemią. Pod wieczór rozlegają się pieśni.

W dniach 1 i 2 października statek w dalszym ciągu lawiruje. W kanale pogoda także nie jest sprzyjająca. Wiatr przeciwny, o sile 5 — 6, pochmurno. W dn. 3.X wczesnym rankiem mijamy przylądek Dunge-

**) Rumb jest to kat, odpowiadający 1/4 części koła, równa się 11¼°.



Transport kawy z plantacji w Sao Paulo — Brazylija

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



*) Zatoka na „żelaznym brzegu” Jutlandii, która stała się cmentarzem wielu żaglowych statków.

ness. W dniu tym otrzymujemy przesłaną przez dyrektora Szkoły Morskiej depeszę z życzeniami od Pana Marszałka Piłsudskiego. Depesza zostaje odczytana po zbiórce na wieczorną modlitwę. Kapitan Maciejewicz mówi o szczególnych obowiązkach, jakie z okazji tej podróży ciąży na każdym członku obławy. Potem głośnym echem rozlega się na wodach kanału trzykrotny okrzyk „niech żyje”, który entuzjastycznie wznosimy na cześć najpierwszego obywatela Rzeczypospolitej.

4 października znowu dostajemy porządny sztorm z deszczem.

Ulewa jest tak silna i gwałtowna, że oczu otworzyć na wiatr niepodobna. Morze wygląda, jak pole podczas śnieżnej zadymki. Nie, tylko biały pył. To krople deszczu, rozpylone przez wiatr pędzi wichura po powierzchni przybitych fal. Zachód słońca nie dobrego nie wróży. Kolor nieba jest jakiś złowrogi.

Nocą płyniemy pod mocno skróconymi żaglami. Zawieszone jedna nad drugą dwie czerwone latarnie oznajmniają, że mamy ograniczoną zdolność manewrowania. Wkrótce znowu jesteśmy pod brzegiem angielskim i znowu błyska latarnia w Dungeness. Z dziobu i z rufy co chwila mijają nas statki parowe. W tę noc, kiedy my się kręcimy na miejscu, mogą iść dokąd chcą.

O 6 rano w dn. 5 października stajemy pod Dungeness na kotwicy. Zamiast obijać się o brzegi, kapitan

woli zużyć czas na pilniejsze roboty okrętowe. Zresztą w ciągu dwóch tygodni chłopcy porządnie się napracowali i na jedną noc nieprzerwanego niczem snu dobrze zasłużyli.

Po dobie postoju idziemy dalej. Lawirujemy, puszcza motor, staramy się wydostać z Kanału na szersze wody Atlantyku. Nie jest to łatwe zadanie. Niejeden z dawnych marynarzy umie je jednak dobrze ocenić, bo oto coraz jakiś statek parowy zbacza z kursu, podchodzi do „Daru” i salutuje banderą.

Wreszcie 8 października o północy tracimy z oczu światło latarni morskiej na przylądku Lizard i wychodzimy na Atlantyk. Tu już co innego. Zaczynamy odrabiać utracone i spóźnione mile. Zamiast, jak przedtem, kilkunastu mil na dobie (licząc po linii prostej i w „dobrym” kierunku), robimy teraz średnio 160. Wyobrażamy sobie miny tych, którzy na podstawie pierwszego okresu tego odcinka naszej podróży zwątpili w powrót „Daru” za rok.

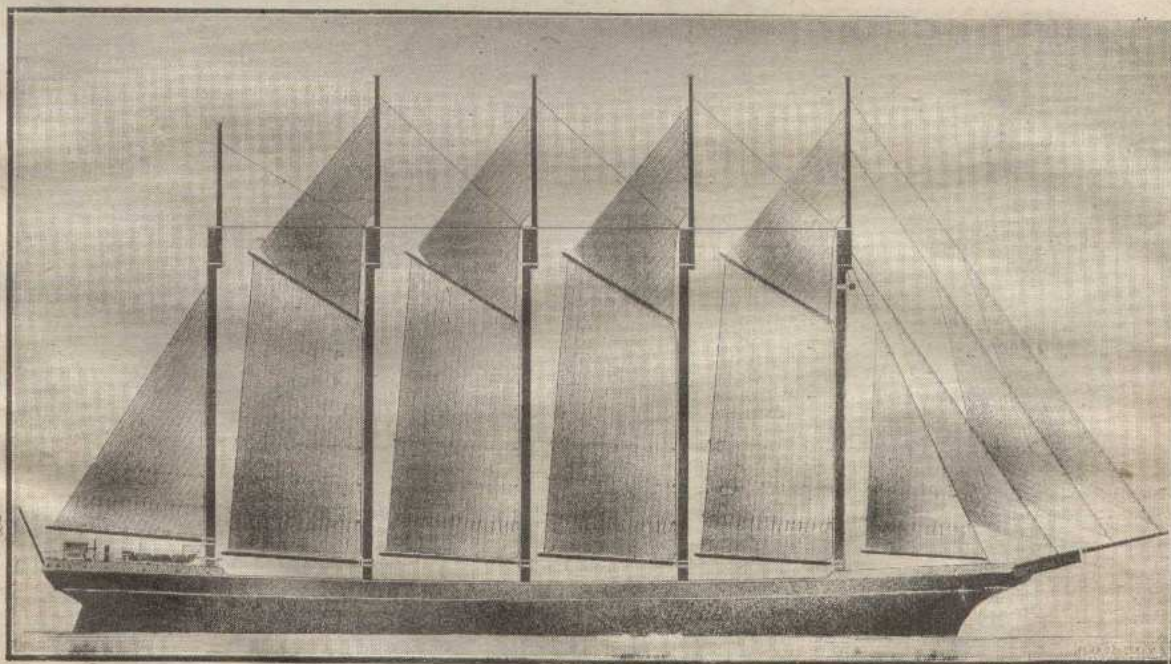
Wraz z przyjściem północno-wschodniego passatu opuszczają nas zazdrosne myśli o parowcach. Statek sunie z szybkością do 10-ciu węzłów, a czyni to bez wysiłku, lekko i miarowo kołysząc się z boku na bok. Niema dymu, niema wibracji kadłuba. Jest słońce i błękit nieba i morza. Temperatura ponad 20° C. Rozpoczęły się już obowiązki dla wszystkich poranne ką-

piele, odbywające się pod strumieniem wody z węża, bijącym z siłą 8 atmosfer. Woda uderza z taką siłą, że trzeba dobrze wesprzeć się na nogach, by nie upaść. Sam kapitan wychodzi na poranną kąpiel i nie daruje nikomu.

W noc z 15 na 16 października mijamy Maderę, pozostawiając ją po prawej burcie o kilkanaście mil. Gdyby nie konieczność nadrobienia straconego czasu, prawdopodobnie zaszlibyśmy do Funchalu, chociażby tylko na rendez-vous z belgijskim statkiem szkolnym „Mercatorrem”, z którym od kilku dni utrzymujemy łączność zapomocą radja. Mamy na nim kilku znajomych oficerów zarówno z czasów wspólnego postoju na Martynice, jak i z Gdyni, którą ten statek odwiedził jesienią ubiegłego roku. Poza tem na „Mercatorze” posiadają aparat filmowy i prosili „Dar Pomorza” o „pozowanie”. Możliwe, że zobaczymy się jeszcze w Santa Cruz, lub dalej, „Mercator” bowiem także idzie na Pacyfik, na wyspy Wielkanocne, mamy więc kawał drogi wspólnej.

Nad ranem 17 października błyska na horyzoncie światło latarni morskiej na Teneryfie, a rankiem tegoż dnia mijamy wschodni cypel wyspy. O 11-ej na maszt „Daru Pomorza” wzlatuje flaga pilotowa i wkrótce potem rzucamy kotwicę w porcie Santa Cruz.

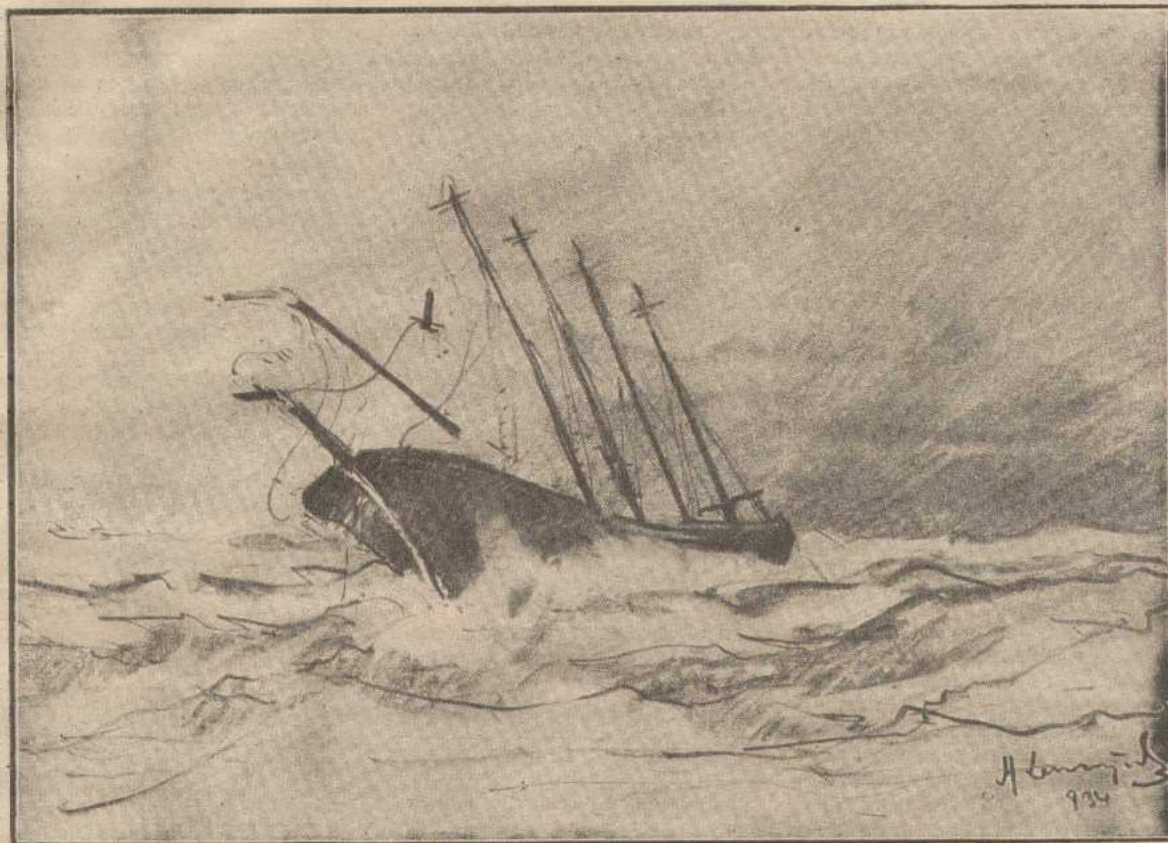
Rozpoczyna się „porządek portowy”.



Plan ożaglenia szkunera „Elemka”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl





Awarja „Elemki” dnia 13 października r. b.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



MICHAŁ LESZCZYŃSKI

„ELEMKA” - OKRĘT PIONIER

W sierpniu b. r. w mieście Kilonji został zrealizowany jeden z zasadniczych punktów programu morsko - kolonialnego Ligi przez podpisanie aktu kupna statku.

Rozmach, szeroki pogląd, tempo i energię krystalizowania dojrzałej pionierskiej idei polskiej na morzu ujął w swe ręce gen. Orlicz - Dreszer.

Kapitał zaangażowany w polski handel morski, o czym tutaj pisać nie będę, w budowę portu, stworzenie floty, dziś szukać musi nowych dróg.

Kapitał ten stworzył olbrzymi warsztat pracy dla najróżnorodniejszych sfer społeczeństwa, wyzwolił siły drzemące od szeregu stuleci i sił tych w pędzie teraz powstrzymać nie można, narzucają one coraz silniej konieczność działania, postępu i ujęcia, które tylko właściwym łożyskiem pokierować należy.

Kupiec polski musi badać rynki

dla zbytu polskich towarów przy równoczesnym poszukiwaniu frachtów powrotnych; środek transportu morskiego — okręt polski musi szukać nowych dróg, nowych linii i nowych połączeń komunikacyjnych.

Do realizacji tego programu siłą rzeczy narzuca się fakt potrzeby pioniera - okrętu, który dotrze do nowych portów, przetrze nowe linie okrętowe, będzie ich szukał i badał.

Flota polska takiego okrętu nie posiada.

„Dar Pomorza” jest okrętem szkolnym dla przyszłych oficerów marynarki handlowej. Okręt ten nie może równocześnie spełnić tego zadania, związany programem Szkoły Morskiej; wyposażony w materiał naukowy, nawigacyjny i szkolny niesie dumnie banderę polską po szerokim świecie, dodatkowo spełniając zaszczytną rolę białoskrzydłego ambasadora Rzeczypospolitej.

Polskie Towarzystwa Okrętowe, spełniając swoją pracę transportową na odcinkach linii regularnych, Linja Gdynia — Ameryka, Polsko - Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe, Linja Bałtycka, wreszcie węglowe - Żegluga Polskiej i Polskarob, pozostające na kontraktach z odbiorcami węgla i drobnicy.

Statki te typu czysto transportowego nadają się jedynie do roli transportera i nie są wyposażone do roli, jaką ma spełniać okręt pionier.

Komisja powołana przez Ligę Morską i Kolonialną do rozpatrzenia ofert na statki dające się przerobić do tego celu, w osobach inspektora technicznego inż. kmdr. Morgulca, p. kmdr. komendanta pilotów portu w Gdańsku Ziółkowskiego, zaprzyjęzycznego eksperta dla spraw awaryjnych kpt. Nowaka Kazimierza oraz przedstawicieli Ligi Morskiej i Kolonialnej w osobach p. Makarczyka Janusza i Bartoszczyka Jana, po zapoznaniu się z rolą, jaką okręt pio-

nie ma wykonać, zdecydowała kupno 5-cio masztowego statku o pojemności ca 2200 ton, typu ożaglenia szkunera, od właściciela armatora duńskiego.

Kadłub statku, zbudowany z budulca kanadyjskiego w roku 1918 w Vancouver (Ameryka) jest zdrowy; mocne złącza żelazne dają gwarancję dłuższej zdolności roboczej, niż normalnie wymagane od statku drewnianego (25 — 30 lat) dla amortyzacji kapitału.

Statek wyposażony jest w dwa motory spalinowe typu Diesla o siłę każdy 300 HP., długość kadłuba wynosi 83 mtr., szerokość 14 mtr., zanurzenie 7 mtr., wysokość masztów 43 mtr. od pokładu, liczba masztów 5.

Z powyższych danych wynika, że jest to okręt żaglowy wielkiego typu, przeznaczony do żeglugi oceanicznej.

Okręt ten poza okazijną ceną kupna 20.000 RM. i koniecznym remontem, który pozwoliłby mu być zwykłym żaglowym transportowcem, musi przejść szereg przeróbek zasadniczych, potrzebnych dla celów Ligi i Komisja wybrała obiekt najdogodniejszy dla robót tego rodzaju.

Przeróbki projektowane, związane są z przebudowaniem wnętrza okrętu na pomieszczenie większej liczby załogi, praktykantów — ludzi o kwalifikacjach handlowych, którzy mają przejść na statku dobrą szkołę bezpośredniego zetknięcia się z warunkami i manipulacjami transportem morskim.

Przeróbki będą dotyczyć: ładowni, pomieszczenia stałej załogi i oficerów, oraz wyposażenia pomieszczeń w urządzenia, pozwalające przebywać okrętowi we wszystkich klimatach kuli ziemskiej.

Okręt dostaje nowe ożaglowanie

wzmocnienie takielunku oraz zamianę trzech kolumn masztów na żelazne.

Dla zorientowania czytelnika, który jest członkiem Ligi Morskiej i Kolonijalnej i ma prawo wglądu w jej dyspozycję kapitałem społecznym, przytoczę szereg cyfr porównawczych, zaangażowanych w poczynaniach okrętowych Ligi.

Pierwszy statek motorowo — żaglowy Ligi Morskiej i Kolonijalnej — pionier polskiej bandery handlowej, po wszelkich wyżej wymienionych i uskuteczniionych pracach, wyposażony w sprzęt żeglarski, zdolny do podjęcia swojej roli na morzu, kosztować będzie 200.000 zł. Ochrzczony został mianem „Elemka”. Statek parowy „Lublin” o pojemności 2.000 ton kosztował 40.000 funtów szterlingów po kursie 26 zł. = 1.040.000 zł.

Porównując ceny 1 tonny nośności „Lublina” i „Elemki”, otrzymujemy:

„Lublin — 2.000 ton kosztował 1.040.000 zł., a więc koszt tony wynosi 520 zł.

„Elemka” — ca 2.200 ton, koszt 200.000 zł., a więc za jedną tonę wypada 100 zł.

Z powyższego wynika, że 1 tona budulca, z którego jest zbudowana „Elemka”, budulca zdrowego i mocnego, z przypadającą nań obróbką materiału, żelazem, żaglami i częścią wyposażenia kosztuje około 100 zł. Okręt szkolny „Dar Pomorza” kosztuje kilkakrotnie więcej, niż podaje I. K. C.

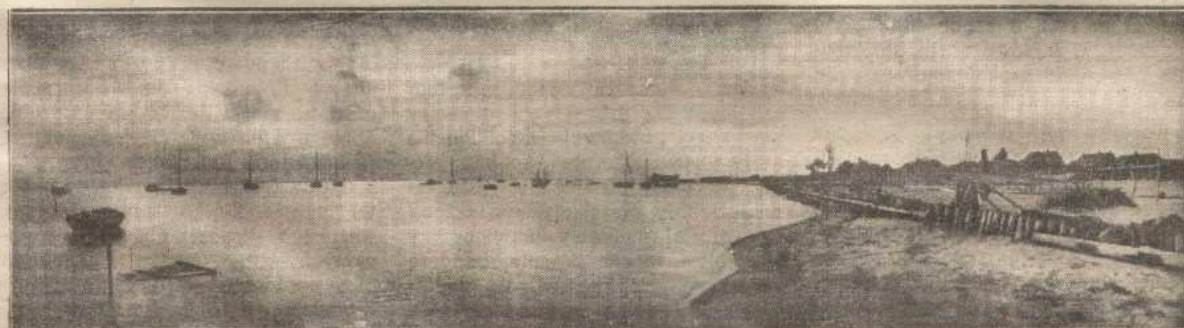
„Ilustrowany Kurjer Codzienny” zbyt skwapliwie i bezkrytycznie podał swego czasu we wzmiance „Jeszcze „Elemka”” cyfrę 250.000 — 300.000 zł., pisząc o „Darze Pomorza”, że tyle kosztował ten doskonały okręt. Nie wątpię, że „Dar Pomorza” jest okrętem doskonałym.

zbudowanym w roku 1912, lecz chciałbym wiedzieć, na czym ma polegać „gruchowatość” „Elemki”, której jeszcze dotychczas nikt nie widział i o opinie o niej nie zapytywał.

Chyba nie na tem ona się opiera, że „Elemka” przeszła bardzo ostry sztorm na morzu Bałtyckiem, podczas którego wiele okrętów zginęło, lub było uszkodzonych poważnie.

Widocznie dziwnym zrządzeniem losu i jej pierwszy rejs musiał przejść ciężki chrzest morza, podobnie jak swego czasu przeszedł go „Dar Pomorza” w dużo groźniejszej formie, bo z koniecznością opuszczenia statku przez załogę, ratowanej przez stację ratunkową u brzegów Bretanii.

„Jeszcze Elemka” — myślę nad temi dwoma słowami. Czyżby to było możliwe, żeby statek, który jeszcze nie został zaliczony w poczet floty, którego fotografii nawet społeczeństwo nie widziało, już miał być czymś przykrem, nudnym i męczącym czytelników? Czy tych parę fałszywych wzmianek w prasie ludzi, którzy nawet swego nazwiska nie podali, miały wyczerpywać temat o okręcie, o którym dopiero zacznie poważnie się pisać. Bo nie tylko o okręcie samym, lecz o jego niezmiernie ważnej roli okrętu pioniera, która ma odegrać, mówić się będzie. Okręt — który dopiero, według programu, ma dźwignąć się 1-go stycznia 1935 r. z otaczającego go roboczego pyłu stoczni, by otrząsnąć z siebie sieć niepotrzebnych rusztowań, zabłysnąć strzelistością swoich ogromnych, skośnych żagli na błękitnym niebie, które pociągną za sobą lśniąca czerń ciężko załadowanego kadłuba i skierują się w jasną smugę słońca, padającą przez nasze okno na świat — Gdynię. Pożegluje „Elemka” na pełne morze, obarczona misją specjalną, tworzącą a piękną!



Zatoka Pucka od strony Kuźnicy

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



POLONJA RUMUŃSKA A POLSKIE MORZE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Tuż za graniczną miedzą za Śniatynem, Zaleszczykami i Kutami, na ziemi rumuńskiej żyje przeszło 80 tys. Polaków.

Rzecz jasna, że mówiąc o Polakach w Rumunii, musimy się zatrzymać na największym, najlepiej stosunkowo zorganizowanym skupieniu polskim na Bukowinie. Stolicą niejako Polonii tutejszej, ośrodkiem jej życia narodowego, kulturalnego i społecznego są Czerniowce, ongiś siedziba namiestnika Bukowiny, dziś 120-tysięczne, prowincjonalne, rumuńskie miasto, żyjące w dużej mierze wspomnieniami przeszłości, miasto, które pomimo swej plemiastoletniej przynależności do państwa rumuńskiego, zachowało do dziś wyraźnie niemiecki charakter.

Nie od rzeczy będzie wspomnieć o strukturze społecznej skupienia polskiego na Bukowinie. Większość stanowi tutaj wieś polska, potomkowie chłopów galicyjskich, sprowadzonych na Bukowinę w połowie minionego stulecia, wieś, która mimo, że tu i ówdzie uległa wpływom rumuńskim, czy ukraińskim, naogół utrzymała się. Specjalnie ciekawe są tu osady górali ze Spisza i Orawy, zwanych się „Słowakami” zresztą niesłusznie. Lud to dorodny, odporny, pracowity. Interesującym może będzie szczegół, że lwia część służby domowej w Czerniowcach rekrutuje się z dziewcząt polskich, przybywających do miasta z wiosek góralskich. Wieś ta dziś zacofana i biedna, przy pewnym wysiłku może wydać z siebie szereg dzielnych, twardych jednostek.

Oprócz wsi istnieje na Bukowinie, w przeciwieństwie do Besarabii, gdzie przeprowadzono radykalną reformę rolną, liczne i wcale zasobne ziemianstwo polskie, trzymające się jednak w większości na uboczu od ogólnego nurtu życia polskiego. Po miastach i miasteczkach napotykamy wcale liczny żywioł rzemieślniczy, który jednak w okresie powojennym podupadł bardzo materialnie, co nie mogło się nie odbić ujemnie na jego więzi organizacyjnej i wreszcie inteligencji. Poza Bukowiną spotykamy w dużej części zruszczoną wieś polską w Besarabii, rozproszony żywioł urzędniczy po miastach, osiedla robot-

ników przemysłowych i górników w Siedmiogrodzie i nieco emigracji powojennej, żywiołu niestalego, który prędzej czy później skazany jest na powrót do Polski.

Zatrzymując się dłużej na inteligencji, jako na czynniku predestynowanym z natury rzeczy do odegrania roli przodowników społecznych, zgóry zaznaczyć należy, że zaciążyły na niej w sposób ujemny wpływy austriackie, wiara niemal wyłącznie w karierę urzędniczą, znikoma ilość ludzi, oddających się zawodom wolnym, niezależnym. Rzecz prosta, że urzędnik w pracy narodowej zawsze będzie w tym wypadku skrzepowany, że trudniej jest mu o inicjatywę, że nie może posiadać dostatecznej swobody ruchów, zwłaszcza, gdy pracuje jako działacz mniejszościowy. Jeszcze w tragiczniejszym położeniu jest młodzież, kończąca wyższe szkoły rumuńskie. Prostu skazana jest ona, oprócz kilkunastu jednostek, które znalazły zatrudnienie w szkolnictwie polskim, czy w przedsiębiorstwach prywatnych, na przyjmowanie jakiegokolwiek posady w oddalonych prowincjach i stopniowe utonięcie w obcym morzu. Z drugiej strony społeczeństwo jest zbyt słabe materialnie, aby mogło dla niej stworzyć samodzielne warsztaty pracy.

Przed młodą Polonią w Rumunii stanie niedługo pytanie: Co dalej? Powiedzmy, że polskość posunie się jeszcze naprzód, że zostaną odrobione, obecnie istotnie duże zaniedbania kulturalne, że społeczeństwo nabierze niezbędnego hartu i scali się ostatecznie... Jednak bez pozytywnego rozwiązania postawionego wyżej pytania, polskość w Rumunii będzie musiała ograniczyć się do biernego trwania, a co zatem idzie do marazmu.

Pytań tego rodzaju nie da się rozwiązać bez dania całej akcji polskiej na tym, bezwzględnie ważnym terenie, podstaw ekonomicznych. Zresztą prawda ta jest zbyt obecnie w Polsce doceniana, abym ją miał na tem miejscu udawać.

Mówi się często o Polonii rumuńskiej, jako o pewnego rodzaju pomoście między narodami rumuńskim i polskim, czynnikiem, którego racelnym zadaniem jest spowodowanie

wzmacnienia więzów, łączących dwa zaprzyjaźnione państwa. Istotnie jest to rola naturalna, którą przy pewnym wysiłku z ich strony Polacy zamieszkali w Rumunii, mogliby z powodzeniem wypełnić, jako ludzie znający dobrze język i kraj, w którym im zamieszkiwać przyszło.

Trzeba jednak wciągnąć tę Polonię w krąg polskich zainteresowań gospodarczych na terenie rumuńskim, zainteresować ją bliżej w dziele polskiej ekspansji, której droga na Bliski Wschód wiedzie przez Czerniowce — Bukareszt — Konstancę — Konstantynopol, szlak będący naturalnym przedłużeniem linii Gdynia — Warszawa — Lwów. Wiadomymi przejawami tej ekspansji są samoloty Polskich Linii Lotniczych „Lot”, docierające obecnie przez Sofię do Salonik, a w przyszłości zapewne jeszcze dalej, jest nasza „Polonia”, dziś największy okręt pasażerski, kursujący stale między Konstanca, a Haifa są wreszcie, kapitały polskie, lub pochodzenia polskiego, pracujące wcale pomyślnie w Rumunii. Tutaj pragnąłbym do rzucić uwagę, że dziś w większości są to kapitały dzikie, bardzo luźno naogół związane z planami i drogami ekspansji polskiej, których wpływ z Polski nie równoważy bynajmniej zysków, jakie powinny one przynosić. W tych warunkach, przy wzrastającej z roku na rok penetracji ekonomicznej polskiej w głąb państwa rumuńskiego, związane z nią Polonii jest jedyną możliwością dania jej jakiegoś trwałego gruntu, podstawy. Oczywiście trudno marzyć w tym wypadku o akcji masowej, raczej należałoby ograniczyć się do przodujących jednostek młodej inteligencji polskiej, dać im możliwość uzyskania niezbędnej w tym wypadku wiedzy, a później możliwość znalezienia zarobku tam, gdzie pracuje polski kapitał, uniezależnić je materialnie.

Rozważaniom tym dałem tytuł „Polonia rumuńska, a polskie morze”. Chodziło mi o to, że morze, Gdynia, wygranie przez Polskę batalii o nie tylko teoretyczne, ale i praktyczne zdobycie własnego dostępu do morza, narzuca z nieprzepartą siłą konieczność wciągnięcia tych skupień polskich zagranicą,

kóre mają pewne możliwości pod tym względem: w służbę polskiego pochodzą w świat szeroki. Między Bałtykiem, a morzem Czarnym istnieją dawne wiekowe związki i pokrewieństwa, które dziś znowu nabierają rumieńców życia. Ze strony rumuńskiej mnożą się oferty pod adresem Gdyni, której znaczenie obecne dla Polski, a przyszłe dla Rumunii poczynają się rozumieć i doceniać. Prowadząc propagandę za naszym morzem na terenie rumuńskim, wiążąc silnymi węzłami wy-

brzeża Bałtyku z wybrzeżami czarnomorskimi, nie zapominajmy o tym, że w akcji tej nie godzi się zapominać o Polakach w Rumunii, którzy po odpowiednim okresie przygotowawczym mogą nam oddać spore usługi, torując drogi, idąc w awangardzie. Z drugiej strony damy tutejszym skupieniom polskim możliwości nie tylko przetrwania, ale i rozwoju, nie dopuścimy do tego, aby na rzucone wyżej pytanie „Co dalej?” nie znalazła się pozytywna odpowiedź: rzecz prosta, że

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

naszkicowane tutaj ledwie zadanie nie jest łatwe, ani proste. Ale jeśli jest w ogóle możliwe, winno być systematycznie krok za krokiem wykonywane.

Dając Polonii w Rumunii cel prosty, jasny i sprecyzowany, a zarazem pewne wskazówki, jak do niego dążyć, pozyskując dla tego celu jednostki wybrane, stworzymy i tutaj wypróbowaną siłę polską, która nam odda duże usługi w realizacji polskiej racji stanu.

MS

kpt. dypl. JERZY ZAREMBA

Z WĘDRÓWKI PO WYBRZEŻU

Nie pamiętam już, jak powstał w naszym gronie projekt pierwszego zwiedzenia wszelkich nieznanymi lub mniej znanych zakamarków naszego wybrzeża. Prawdopodobnie zagłębiając się, jak zwykle, w szczegóły różnych map, porównując piękne, najnowsze wydanie arkusza „Gdynia” naszego W. I. G. *) ze starą makulaturą niemiecką lub dawnymi reprodukcjami — musiałem zastanowić się nad faktem, że spędzając od 10 lat urlopy nad morzem, nie wiem, co to jest, a raczej jak wygląda „Szpyrk”, „Beka” i t. p. Przypuszczam zresztą, że i czytelnicy moi, nawet ci fanatycy morza polskiego, nie potrafią na poczekaniu dać odpowiedzi na te pytania.

„Szpyrk”? — Jedziemy oglądać! Już nie tylko „Szpyrk” lecz i „Beka” i cała „Kepa Swarzewska”, a dalej jeszcze „Lisi Jar”, a nawet „Piaśnica” i „Jezioro Żarnowieckie” — nęcą wyobraźnię.

Narada wojenna. Dyskusja. Decyzja. Metodą praocjów: pieszo!

Program przewiduje marsz wybrzeżem (patrz szkic): Mechelinki, Rewa, Szpyrk (!), Beka, Rzecewo, Puck, Swarzewo, Wlk. Wieś, Rozewie, Lisi Jar, Jastrzębia Góra, Karwia, Jezioro Żarnowieckie.

Idziemy. Słońce mimo wczesnej godziny doskwiera. Nawet dosyć silny wiatr od morza nie jest w stanie zważyć mocy słonecznej. Idziemy samym skrajem urwistej Kępy Oksywskiej.

Widok zupełnie wyjątkowy: na wschód, t. j. na prawo od nas, lśni i mieni się cudna tafla zatoki Puckiej, ograniczona na dalekim horyzoncie cienką linią Półwyspu Helskiego. Na zachód, t. j. na lewo od nas najzwyklejsze, ale jakże piękne pola i łąki, pola i jeszcze pola... My

zaś posuwamy się również zwykłą ścieżką polną — tylko, że ścieżka idzie samym brzegiem urwiska, oddzielającego nas od morza. Nadzwyczajne wrażenie robi to nagłe, a tak dla naszego brzegu charakterystyczne przejście od lądowo — polskiego krajobrazu do widoku morza!

Po godzinnej wędrówce schodzimy urwistym i zalesionym jarem na dół, na plażę. Mijamy moło kwarantanny. Droga malownicza, lecz dosyć uciążliwa. Plaża urywa się kilkakrotnie. Nie chcąc wchodzić na urwisko, słusznie uważając, że nie jest to miejsce na uprawianie taternictwa — zmuszeni jesteśmy omijać przeszkodę od strony wody. Brniemy więc odważnie w przezroczystej toni.

Przed nami migać zaczynają jakieś budowle — nader zresztą skromne. Wywiązuje się gorąca dyskusja: „Mechelinki”. — „Nie — Rewa”, ktoś wśród ogólnej wesołości oświadcza „Puck”!

Były to Mechelinki. Zwykła nadbrzeżna — kaszubska wieś. Niebywały pęd postępu, rozbudowy, jasnego pędu w przyszłość — tak typowy dla całego prawie naszego wy-

brzeża — nie dotknął tej cichej ustronności. Poza napisem na sklepie nie się od czasów niemieckich nie zmieniło i o dziwo: nic nie wybudowano! Kilkanaście domków dosyć schludnych, otoczonych nieschludnymi gnojówkami, kury, kilka krów, kilka łodzi.

Za Mechelinkami kończy się Kępa Oksywska i prawie od razu wzrok sięga ponad Mostowent Elotem i rzeczką Strzemieniem od Kępy Puckiej, oddalonej w linii powietrznej o jakieś 6 km. Urwisty brzeg zmienia się w kilka płaszczystych wydm, a dalej ciągnie się poziomo niczym nieprzerwana, zupełna płaszczyna na zielonych łąkach, przegrodzona od zachodu, prawie na horyzoncie rzędem drzew. Jest to szosa, prowadząca z Chylonii poprzez Kępę Oksywską na Puck.

Iść coraz ciężiej. Piasku więcej i jest on jakoś bardziej drobny, sypek i grzeski. Ale widać już blisko rzad budynków — Rewa.

Dodaje to otuchy. Przecież za Rewą znajduje się pierwszy cel i początkowy powód naszej wędrówki — sławetny, tajemniczy „Szpyrk”.

Przejście nasze przez Rewę wywołuje nielada sensację. Strażnik graniczny, prowadzący pogawędkę ze starym Kaszubem, urywa nagle i patrzy na nas ze zrozumiałym zdziwieniem, z domieszką niemniej zrozumiałej podejrzliwości.

Krótką pogawędką załagadza sytuację. Zasięgamy „języka”. Szpyrk jest tuż, lecz dalej do Beki poprzez Strzemień — przejść trudno.

Mijamy Rewę. Tutaj czeka nas nagroda za dotychczasowe trudy! Naprawdę warto oderwać się od ruchu gdyńskiego, portu, plaż, dźwięków i dancinów, aby zobaczyć to dziwne zjawisko przyrody.

Wprost na północ wystrzela jakby naturalne, wąskie moło piasczy-



*) Wojskowy Instytut Geograficzny.



Szpyrk — na lewo zatoka Pucka

ste. Półwysep — jakby miniaturowy Hel. Długość znaczna, zdaje nam się, że nawet bardzo znaczna. Mapa poucza, że ciągnie się ten Szpyrk aż prawie na półtora km w głąb zatoki. A ponieważ szerokość jego wynosi zupełnie jednostajnie od 6 — 10 metrów — więc idąc niemi, odnosi się wrażenie chodzenia wprost po wodzie. Czysty piasek. Żadnej roślinności. Tylko liczne kałuże pełne ciepłej wody i dużych kłębowisk piany. Trochę wyrzuconych na brzeg roślin wodnych.

Szpyrk tworzy rodzaj małej zatoczki — na poczekaniu ochrzczonej przez nas „Szpyrkówką” — w dużej zatoce Puckiej.

Najbardziej zdumiewa i czaruje wzrok stan wody w obu zatokach, sprzeczny zdawałoby się z logiką. Otóż duża zatoka na prawo od nas jest lustrzana, spokojna i poważna. Mała — przedstawia kotlewisko spienionych, jak na takie maleństwo, dużych bałwanów, białych baranków, grzywaczy. Gdzieś przed nami za końcem Szpyrka wzburzona zatoka łączy się ze spokojnym „małym morzem”.

Z trudem odrywamy się od czarującego obrazu. Ale trudno — czas nagli. Zegarki wskazują już godz. 11.

Iść ciężko, piasek coraz bardziej sypki. Kępy trawy zdradliwe i nieraz ostre.

Etap ciężki. Więc te pięć kilometrów do ujścia Strzemia towarzystwo roziąga się w długi łańcuszek pochylonych postaci z trudem powłóczących nogami. Wszystkim przyświeca nadzieja rychłego odpoczynku i posiłku.

Niestety! Człowiek strzela...

Ujście Strzemia łatwe do przejścia w bród, ale dalej... Jakies kłębowisko szuwarów, moczarów, kępek zdradliwie połyskującej wody! A Beka tak blisko! Ręką sięgnąć!

Wysłany zwiąd, przez usta swo-

jego dowódcy i jedyne go uczestnika, trzynastoletniego beniaminka wyprawy — melduje o możliwości przejścia ścieżkami w lewo mniej więcej na Mrzezino.

Korowód podupadłych trochę na duchu postaci sunie w nieznana dal.

To była przeprawa! Równe, zielone łąki okazały się bardzo podmokłe i poprzegradzane całym systemem, całą siecią głębokich rowów, dosyć szerokich, aby przeskakiwanie było połączone z ryzykiem. O tem przekonali się niektórzy, zapadając się nieraz po pas to w wodę, to w podejrzanego wyglądu „zupkę”.

Skutkiem tego wygląd gromady jeszcze bardziej malowniczo odcinał się na tle krajobrazu.

Ale wszystko ma swój koniec. Na szosie zakańczamy rozdział Szpyrk i otwieramy następny: Beka.

Rozdział nielada: przecież mapa wskazuje wyraźnie, że naprzeciw kilku chałup, tworzących miejscowość Beka, istnieje wyspa na morzu. Wyspa wąska, piaszczysta, bez większej roślinności — atoli zawsze wyspa.

Nikt nie wiedział, że Polska postada wyspę morską! Z drugiej strony wypytywani poprzednio rybacy gdyńscy, szyprowie, kapitanowie różnych statków — zgodnie oświadczali, że niema żadnej wyspy, a na powołanie się na mapę odpowiadali wzruszeniem ramion.

Przekonamy się więc sami.

Gorączka odkrywcy ogarnia wszystkich, najbardziej nawet zgłodniałych i zmęczonych. Mokre łąki ciągną się dalej w nieskończoność, my zaś kroczymy po wynalezionej ścieżce — bez wyczynów sportowych.

Na dużej łące, gładkiej i zielonej, samotny Kaszub walcem, zaprzężonym w konia, walcuje trawę. Po zwalcowaniu trawa rośnie gęściej i

równiej. Obrazek, przypominający Hyde Park w Londynie, lecz na tle pustkowi trochę dziwnie, w każdym razie „nie swojsko” wygląda.

Beka — dwie, trzy biedne chałupki, nieodzwonny pastuch z krowami. Brzeg zarośnięty szuwarami. Wyspy ani śladu. Rozczarowanie. Autorytet Wojskowego Instytutu Geograficznego spada, jak dolar na giełdzie. Lecz eureka! Oddzielona kilku krokami od lądu zupełnie płytka cieśninka, zarośnięta częściowo szuwarami, piaszczysta, niepozorna, odsłania się naszym oczom ta „wyspa”.

Rację ma W. I. G. — jest wyspa i kartograficznie zupełnie dobrze przedstawiona na mapie. Rację mają i poczciwi marynarze, nie uznając wyspy. Dla nich naturalnie niema: ani jej nie widać od morza, ani zamieszkać, ani wykorzystać!

Lecz dla nas istnieje. Jedyna wyspa morska Rzplitej. Istnieje tem bardziej, że narówni ze Szpyrkiem powiększa się stale, przysparzając obszaru Najjaśniejszej. Może kiedyś urośnie na prawdziwą, dużą wyspę? Chociaż rosnąć, równocześnie zamula coraz bardziej „cieśninę” i prędko połączy się z lądem, zamieniając „wyspę” na jeszcze jeden obok potężnego Helu i małego Szpyrka, najmniejszy półwysep.

Cofamy się kawałek pod osłonę wzgórz Kępy Puckiej. W zacisznym kącie rozbijamy obozowisko. Jest późne popołudnie. Rozpalone ognisko potrzasa pióropuszem dymu. Skwierczą na patelni jajka z bekonem. Gotuje się herbata. Odpoczywamy i rozmawiając o dalszej drodze, napawamy się widokiem zatoki, przebytymi wrażeniami. Zmęczenie gdzieś ucieka.



U podnóża Kępy Oksywiekiej

400-LECIE KANADY

W naszej starej Europie niema mowy o tworzeniu się nowych narodów. Każdy kraj na tym starym kontynencie od wieków zajęty jest przez jakiś naród, którego historia i kultura formowały się we własnym kotle, oczywiście w związku z całą historią Europy od epoki Grecji i Rzymu. Nie wyłącza to oczywiście pewnych przeobrażeń nietylko obyczajowych ale i psychicznych w narodach Europy, choćby przez wzajemne działanie na siebie przy coraz ściślejszych stosunkach między narodami, wytwarzanych dzięki ułatwieniom komunikacyjnym; ale przemiany są nieznaczne i niezmiernie powolne, wymagające niemal tysięcy lat.

Co innego jednak dzieje się w krajach nowych, jak naprz. Kanada, o której specjalnie mówić będziemy, gdzie cała historia kraju liczy zaledwie 400 lat, gdzie cała ludność biała powstała z imigracji i gdzie do niedawnych czasów ta imigracja była najzupełniej wolna i dowolna.

Kanada obchodziła w tym roku właśnie 400-lecie swego istnienia dla cywilizacji. Odkryta przez Francuza Cartier w 40 lat po podróży Kolumba, zbadana potem przez wielkiego eksploratora Champlain'a, również Francuza, należała Kanada do Francji aż do r. 1713-go, kiedy pokój w Utrechcie oddał Anglii klucze do „przedpokojów” Kanady — Akadii, ze strony Atlantyku, a od zatoki Hudsona — od strony Oceanu Lodowatego. Wojska angielskie pod dowództwem Wolfe'a wkraczały coraz głębiej i w roku 1761-ym skończyło się tu panowanie Francji.

Rewolucja Francuska wykopała przepaść pomiędzy dawną macierzą a nową Francją Kanadyjską. Rewolucja ta bowiem była bardzo niepopularna w Kanadzie wśród ludności konserwatywnej i bardzo katolickiej.

Poważniejsze zaludnienie Kanady przez rasę anglosaską zaczęło się dopiero po oderwaniu się Stanów Zjednoczonych od Anglii. Albowiem lojalni Anglicy, zamieszkujący ówczesne kolonie angielskie w Północnej Ameryce, oburzeni rewoltą tych kolonij i oderwaniem się ich od Korony, gremialnie przenosili się do Kanady. Wówczas Kanada na dobre zaczęła się stawać dwujęzyczną kolonią angielską.

Oficjalnie Kanada jest państwem należącym do Związku Brytyjskiego i uważana jest za kraj anglosaski o kulturze angielsko-amerykań-

skiej. Już to ostatnie jednak określenie nie jest ścisłe, bo sama kultura angielsko-amerykańska, jaka się wytworzyła w Stanach Zjednoczonych, to znaczy u najbliższego sąsiada Kanady, na którym ona stale się wzoruje, jest jeszcze dziś znakiem zapytania. Przecież w Stanach Zjednoczonych połowa ludności jest pochodzenia nie anglosaskiego. Ale w Kanadzie sprawa jest jeszcze bardziej skomplikowana i bardziej dla kultury anglosaskiej wątpliwa.

Olbrzymi kraj, zwany Kanadą, tyle, co cała Europa, a dokąd wysłała już Polska pół miliona swoich obywateli na emigrację, ma zaledwie niecałe 10 milionów mieszkańców, w tem zaledwie trzecia część jest anglosasów, ale i tu jeszcze mamy do czynienia z trzema grupami, mianowicie — Anglikami, Szkotami, niezmiernie licznym i bardzo odrębnie trzymającym się odłamem, i wreszcie Irlandczykami, katolikami, którzy raczej się łączą w małżeństwach z innymi katolikami odłamami ludności, niż z protestantami angielskiego pochodzenia.

A więc dwie trzecie ludności Kanady, to nie anglosasi. Któż oni są?

Otóż przedewszystkiem połowa z nich, a więc znów prawie trzecia część całej ludności — to Francuzi z rasy i języka, potomkowie pierwszych kolonistów europejskich w tej części globu. Jeżeli się zważy, że Francuzi kanadyjscy są najbardziej rozrodczym narodem na świecie, to łatwo przewidzieć, że część anglosaska ludności Kanady, gdzie rodziny nie mają więcej dzieci niż dwoje, troje, będzie stale ustępowała liczebnie Francuzom.

Ale wchodzi teraz w grę jeszcze ostatnia trzecia część ludności, złożona z kilkudziesięciu różnych ras i narodowości, reprezentujących niemal wszystkie narody świata. Stopniowo, przez małżeństwa mieszane wytworzy się, oczywiście, z czasem nowy zupełnie typ narodowy, nowego Kanadyjczyka, którego jaźń fizyczna i duchowa jest dziś jeszcze zagadką. Optymiści twierdzą, że wyrośnie z tego naród o wielkiej tężyźnie, który będzie skupiał w sobie wartości dodatnie wszystkich tych narodów, z których pochodzili wychodźcy. Pesymiści znów utrzymują, że potomkowie tych imigrantów mogą dziedzićć po przodkach i wnieść do nowej rasy — tworzącej się dopiero, nietylko zalety, ale i niedostatków i wady

starych ras.

Najbardziej jednak ciekawą jest przyszłość Kanady jeszcze z tego względu, że imigranci nie rozsiedlają się równomiernie po całym olbrzymim kraju, lecz skupiają się głównie albo po wielkich miastach, albo też w trzech centralnych prowincjach — Manitoba, Saskatchewan i Alberta. I tu jest właśnie ten ciekawy kocioł, gdzie gotuje się ta nowa, przyszła rasa kanadyjska z kilkudziesięciu pierwiastków. Bo inne prowincje rozwijają się w innych warunkach, a mianowicie — prowincja Quebec jest przeważnie francuska, a prowincja nazwiskiem — Brytyjska Kolumbia jest prawie wyłącznie angielska. Inne znów trzy prowincje nadmorskie są mieszane anglo-francuskie z przewagą elementu angielskiego i małą tylko przymieszką obcych ras. W ten więc sposób tworzą się w Kanadzie niejako cztery narody, z których największą zagadką będzie ten w prowincjach centralnych, gdzie na ten naród przyszłości złożą się około 60 różnych ras.

W tym kotle narodów, ras, języków, obyczajów Polacy zaczynają odgrywać coraz poważniejszą rolę, szczęśliwie bowiem nie rozsypali się po całym olbrzymim kraju, lecz są względnie skupieni. Więc przedewszystkiem po miastach prowincji Ontario, gdzie pracują na fabrykach. W niektórych miasteczkach stanowią już poważny odsetek ludności, a potem jako ludność rolnicza skupieni są w prowincjach centralnych, lecz głównie jednak w prowincji Manitoba.

Dziś Polacy w Kanadzie posiadają już poważne organizacje społeczne, liczne polskie kościoły, szkoły, czytelnice, biblioteki, kluby, teatry amatorskie, pisma, co razem waleśnie przyczynia się do utrzymania polskości i jej promieniowania.

Jeżeli imigracja do Kanady będzie wznowiona, to możemy śmiało kierować tam część naszego wychodźstwa, gdyż warunki przyrodnicze są tam dla Polaków bardzo sprzyjające, wolność w tym kraju zupełna, a już nakreślone szlaki skupień pozwolą na grupowanie się Polaków coraz ściślej, a w ten sposób na wytwarzanie ośrodków polskich, które nie przepadną nigdy dla Polaki, przeciwnie, które kiedyś odegrać mogą w naszych stosunkach ekonomicznych i innych rolę poważną.

"ŚLEPY" PASAŻER

LEONARD CWAŁINA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Kapitan Dubny spojrzał sennie na horyzont, ziewnął szeroko, wytrząsnął popiół z fajki, stuknąwszy cybuchem o parapet reilingu, i z wyrazem najwyższego niezadowolenia, powoli, jak duży, utuczony buldog, zlał ze stopni, prowadzących z mostku kapitańskiego na pierwszy pokład okrętu.

SS. „Weltowa” minęła już cypel Helu i wyszła na otwarte morze. Teraz świeży wiatr, hulający swobodnie po tamtej stronie półwyspu, przejechał się falą zimną po brudnych pokładach, a morze zaczęło mlaskać coraz głośniej o stalowe burty okrętu.

Na głównym pokładzie bosman, trzymając w dwóch garściach koniec węża, jeździł strumieniem wody po całym pokładzie, patrząc z satysfakcją, jak woda zmywa pokryte pyłem węglowym zrzęby luków, stalowy pokład, żółte gaje i niewyraźnego koloru fajszburtę. Trzej marynarze w wysokich butach gumowych zmiotali szczotkami brudne strumienie wody do waterwejsów, skąd przez otwory w burcie ściekały do morza.

Kapitan Dubny nie raczył — rzecz prosta — spojrzeć na ten djabelnie przalaczny obrazek. Szarpnął okrągłą klamkę drzwi, przesadził ostrożnie swe grube nogi przez wysoki próg i wszedł do salonu.

Steward Konopka uprzątnął już stół, talerze, półmiski i srebro stolowe — przynosił do pentry i teraz stara się wywabić dużą plamę z zielonego sukna, gdyż inspektor Morzon, podczas obiadu, przewrócił, kieliszek z winem, chcąc zademonstrować, w jaki to sposób zabił własnoręcznie dwóch krwiożerczych Indian w ujściu Amazonki.

Kapitan Dubny przeszedł powoli przez salon, spojrzał bokiem na poplamioną serwetę, wydał z siebie kilka przytłumionych dźwięków, które brzmiały, jak pomruki chrapającego mopsa, i powolnym, przewalającym się krokiem, nieczem duży kudłaty niedźwiedź, wszedł do swojej kabiny.

Zaledwie zdołał wyswobodzić swą barczystą postać z obszernego płaszcza, gdy trzy dyskretne puknięcia w drzwi zmąciły ciszę kabiny.

— Wejść!! — huknął kapitan Dubny tak głośno, że szklanki w drewnianej ramie ozwały się przeciągłym dyszkan-tem.

Z czapką w rękę, trzema naszywkami na każdym rękawie i zakłopotaną miną pierwszy oficer ukazał się w drzwiach kabiny. Był to młody człowiek o długiej, czerwonej, jak szyja Indyka, twarzy.

— Przepraszam, panie kapitanie — rzekł pierwszy. — Ślepy pasażer zakradł się na statek — przelknął, nabrał tchu i dokofczył — Złapałmy go przed chwilą. Jest tutaj właśnie...

Po tych słowach zrobił ruch głową w kierunku salonu, czy też prawej burty — niewiedomo — gdzie blinda cze-

kał już widocznie na niemiłe widzenie się z kapitanem.

Kapitan wyprostował się w fotelu, stuknął ciężką dłonią o blat biurka i rzekł z pasją: „a ścierwa...” poczem tonem groźnym i nie rakującym nic dobrego dokończył — Sprowadzić go tutaj!

Ślepy pasażer był zaledwie 15-letnim chłopcem i wystrachony wyraz jego niebieskich oczu, płowa czupryna i nerwowe ruchy nadawały mu piętno sztubaka z ostatniej ławki, który znieśnacka został wyrwany przez profesora i oczywiście nadzielił wadził teraz po twarzach kolegów.

— Skąd jesteście? — huknął kapitan Dubny tak tubalnym głosem, że chłopak zmalował o cal i spojrzał ze strachem na pierwszego.

Rzuciwszy okiem na cztery złote naszywki i groźną minę kapitana Dubnego, odrzekł drżącym głosem: — Z Włocławka, proszę pana admirała.

Starszy oficer przygryzł wargi, lecz spowolniał natychmiast, gdyż nawet cień uśmiechu nie prześlizgnął się po twarzy jego zwierzchnika.

— Uczeń? — spytał ostro kapitan.

Chłopak opuścił zatrważone oczy i rzekł jakby ze wstydem: — Tak jest, proszę pana admirała.

Kapitan Dubny spojrzał nań surowo i spytał jeszcze głośniej: — Jakież się dostał na statek?!!

Chłopak poczerwieniał, jak piwonja, i zupełnie cicho, tak że ledwie go było słychać, odrzekł: — Po sznurku, panie admirała...

Kapitan miał trochę kłopotu z utrzymaniem swojej oficjalnej powagi.

— Hm... Po jakim sznurku? — spytał trochę łagodniej.

Chłopiec, myśląc, że burza już minęła, odezwał się teraz śmiejąc: — A po tym, co to okręt jest nim do brzegu przywiązany. Chciałem koniecznie dostać się na okręt, panie admirała — i potem tonem nieomal konfidencjonalnym — Chciałem zobaczyć cały świat...

— Oh — odezwał się kapitan. — Romantyk, ha? — i zwracając się do oficera, rzekł: — Pośle pan tego szczeniaka do kuchni. Kucharz ma 10 dni czasu, żeby rozwiać jego romantyczne marzenia. W porcie, aż do odpłynięcia, zamknąć go w magazynie na trzy spusty i trzymać na chlebie i wodzie. Rozumie pan?

Oficer skinął głową. — Tak jest, panie kapitanie! — i wzięwszy chłopaka za łokieć, pchnął go lekko w kierunku drzwi.

— Romantyk!... — mruknął kapitan Dubny. — Ha...

Chłopak z miejsca został przydzielony do pożytecznej funkcji skrobania kartofli. Kucharz otrzymał ścisłą instrukcję i w przerwach między siekaniem

mięsa a smażeniem kotletów, pracował nad rozwiewaniem pięknych wizji o romantycznych przygodach, które doniedawna chodziły po głowie młodego pasażera.

Bohaterskie przygody ograniczyły się teraz do ścisłego wykonywania licznych rozkazów kucharza Zielonki i znoszenia ze stoicyzmem barwnych epitetów, którymi ten przyozdabiał swoje zlecenia dla dodania im siły i efektywności.

„Kartofle obrać, lebiego!” huknął kucharz Zielonka w swoim królestwie garnków, rondli i kociołków. — „Kocioł wyszorować na glanc, ofermojedna” — „Podłogę wypucować!” — „Węgiel pod kuchnię, węgiel!...”

Chłopak obierał kartofle, szorował kotle, mył podłogę i podrzucał węgiel pod płytę, co chwila przerywając jedną czynność, żeby zacząć drugą i, nie dokonczając, wrócić do pierwszej, gdyż zdaniem kucharza Zielonki rozpraszanie wizji polegało na dawaniu kilku rozkazów naraz w jak najkrótszym okresie czasu.

Zaledwie chłopak chwycił za gamek, żeby postawić go na płycie, już podał inny rozkaz, potem znowu inny, potem jeszcze inny i chłopiec mialł się po całej kuchni, jak oparzony.

— Pomyje wylać! — wrzasnął kucharz pod koniec obiadu, gdy chłopiec zabrał się do czyszczenia maszyny do siekania mięsa.

Chłopak rzucił robotę, schwycił za pełne wiadro odpadków, lecz w połowie drogi przystanął niezdeterminowany. — A... a dokąd, panie kucharzu?

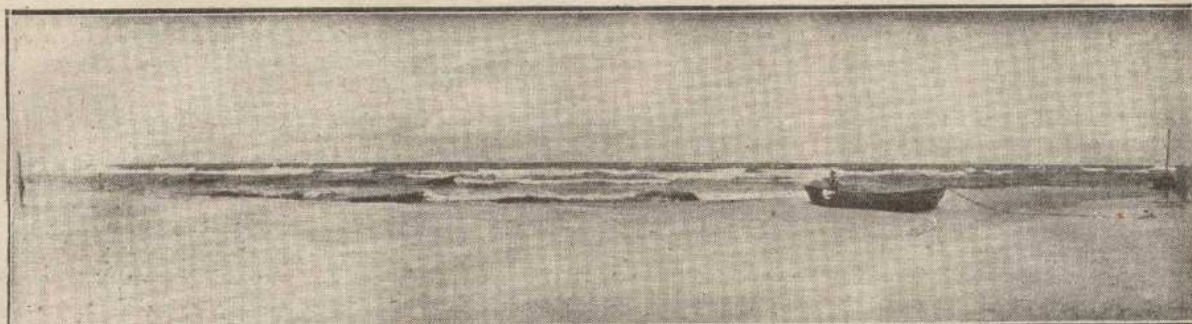
Kucharz spojrzał na niego z wyrazem obrażonego wieprza. — Panie szefie, mówi się, niedojda! — poczem ręką, uzbrojoną w duży nóż kuchenny, wskazał w kierunku drzwi, pokładu, waterwejsów i morza. Chłopiec, nie wiedząc, co wybrać, podszedł do waterwejsu i już w nieświadomości swojej miał przechylić kubeł z pomyjami, gdy kucharz ryknął z kambuza.

— Za burtę, ofermoj! Z odwlecznej strony!!

Stosując się do instrukcji swego zwierzchnika, chłopiec podniósł z wysiłkiem kubeł, postawił go na krawędzi reilingu i przechylił wiadro, lecz silny porыв nord-ostu podchwycił żółtą broję, cisnął nią w twarz blindy, bryzgnął odpadkami w kierunku dziobu i zawiesił dwa makorony na złotych guzikach munduru kapitana Dubnego, który, obleczony w szaty kapitańskiej powagi, akurat wychodził z salonu.

Kapitan Dubny uniósł się z wściekłości na palcach i zacisnął bezzilnie pięść. — A ścierwa!! — wrzasnął, jak zraniony tygrys. Twarz jego nabrzmiała purpurą, a oczy wyszły z orbit. — A ścierwa!!!

Chłopak nie czekał. Z wypróżnionym kubeł w rękę i ociekającą twarzą,



okrążył kambuz, szybko podskoczył do drugich drzwi i otworzył je na rozszerz. Kucharz Zielonka schwycił się z przerażeniem za głowę, gdyż wiatr przeleciał ze świstem przez cały kambuz, a jego piękny, biały, kucharski kotłak unosił się w powietrzu, zawirując śmiesznie nad stołem i, jak biały ptak, wyfrunął z kuchni, sadzając się o jakieś 10 metrów od burty okrętu, na wzburzonych falach Bałtyku.

O ile pierwszy dzień dla chłopca obfitował w szereg nieprzyjemnych wypadków, o tyle noc minęła niewygodnie co prawda, lecz zupełnie spokojnie na zwyczaj lin konopnych w bliskim sąsiedztwie puszek od farby, talii, bloków i malarzkich pędzli, w ciasnym pomieszczeniu okrętowego magazynu, dokąd kapitan Dubny kazał zamykać go co noc za karę udekorowania jego munduru resztkami oficerskiego obiadu.

Wypadki potoczyły się wartkim nurtem dopiero nad ranem. Rano bosman Maleta, Kaszub z Helu, zdjął potężną kłódkę z drzwi magazynu, otworzył je powoli i huknął włąb ciemnego pomieszczenia:

— Wstawać tam! Wstawać! Do kuchni! Pyrki skrobać! — poczem zamachał rękami przed swoim nosem i zawołał głośno: Hohoho!!! — co miało oznaczać, że rozkaz ma być natychmiast wykonany.

Chłopiec wygrzebał się ze zwaju lin i wyskoczył z magazynu. Przetarłszy oczy, spojrzał zasnętym wzrokiem na bosmana i rzekł niewinnie: — Czy to już tak wcześnie, proszę pana?

— Pyrki skrobać!! — powtórzył bosman ponuro, wskazując kciukiem w kierunku kuchni, i żeby unaocnić swoje zlecenie, dał chłopakowi kopniaka z tyłu, nastawiając go na kurs, który miał zaprowadzić go do kambuzu.

Chłopak ruszył po stalowym pokładzie w kierunku kuchni, a bosman, stukając obcasami swoich drewnianych trepek, skierował się w stronę kubyka. Zaledwie jednak zdążył przesadzić nogę przez próg, gdy zzewnątrz doszedł go krzyk przeciagły i przeraźliwy; kłang — kłang — kłang telegrafu zadzwieczało wściekle na mostku, a marynarz stojący „na oku”, jakby płuca swoje chciał rozzerwać w strzępy, krzyknął, jak oparzony:

— ...Człowiek za burtyqqq!!!

Bosman w jednym pantoflu — drugi zgubił po drodze — wyskoczył, jak błyskawica, na pokład, bystrym wzrokiem

rzucił na morze i z tyłu, już za rufą, dojrzał płową głowę chłopca, borykającego się ze wzburzonymi falami.

Koło ratunkowe świsnęło w powietrzu i spadło z pluskiem na fale; okręt zadrztał, jak zranione zwierzę — w maszynię dano kontrparę; kapitan, wychylony poza rejlینگ warknął wściekle — „A ścierwa...”; kucharz na pierwszym pokładzie wyjęczał się siarczyście i wspomniął coś o „zatrąconej lebie-dzie”, a bosman, momrocząc pod nosem, swoje hamburskie zokłęcia, kilkoma susami wskoczył na górny pokład, gdzie kilku marynarzy uwijało się już szybko koło łodzi ratunkowej. — Hohoho!!! zarzycał na cały głos, zamachał rękami, jak wiatrak i, chwyciwszy łódź za burtę, pospół z marynarzami starał się wykreślić ją nazewnątrz. — Hohohoh!!!

Szybko spuszczone szalupę na morze. Z bosmanem na rufie i czterema marynarzami na wiosłach łódź odbiła się od statku, uderzywszy uprzednio o burtę okrętu. Zaledwie odpłynęli parę jardów, gdy jeden z marynarzy machnął w pośpiechu wiosłem i runąwszy wtył, rozkrwawił sobie głowę o krawędź ławki. Mimo wszystko wiosłował, jak szaleńcy, zbliżając się szybko w stronę płowej głowy, która to wylatniała się, to chowała za karkami wzburzonego morza. Byli już zupełnie blisko, gdy bosman z przerażeniem dostrzegł, że woda wartkim strumieniem sączy się do łodzi, przez szwy zluźowanego poszycia. Szybko rozzerzał się za czerpakiem. Nie było czerpaka. Schwycił najbliższą siedzącą marynarza za nogę, ściągnął but gumowy i w gorączkowem pośpiechu, czerpiąc wodę z dna szalupy, wyrzucił go za burtę. W tejże chwili marynarz na dziobie schwycił niedoszedłego topielca za głowę i soczyście i satysfakcją wymamrotał „a bradiago...”; poczem dodał kilka uwag o jego rzekomo złem pochodzeniu.

— ...dezorganizuje mi cały statek — ciągnął kapitan, przechadzając się nerwowo po miękkim dywanie kajut kompanii. — Od czasu, jak wytaszczył go pan z trumny, wszystko pokiełbasilo się na tym okręcie. Szalupa rozbita w drobniaki, wiosła połamane, jeden marynarz chodzi z obwiązaną głową, o mały włos nie straciłem bosmana i czterech ludzi załogi, a teraz znowu ten pożar...

Przystanął i spojrzał surowo na pierwszego, który posłusznie wysłuchiwał tej

długiej litanii nieszczęść. — Czy pan już obliczył szkody, wyrządzone przez pożar w magazynie okrętowym?

— Tak — odrzekł oficer. — Liny, talie i bloki spalone. Farba oczywiście nie do użytku. Pozostały dwa pędzle malarzkie, trzy haki i siekiera strażacka bez trzonka. To wszystko.

— A ścierwa!! — zaklął kapitan Dubny i potem, wskazując palcem na oficera, rzekł groźnie. — To wszystko pańska wina, panie. Gdyby pan był trzymał załogę krótko za mordę, jak należy, odwachowy nie zasnąłby przy trapię. A gdyby nie zasnął — ten szczeniok nie dostałby się tutaj na statek. Spalone, ha? Jak on to zrobił?

— Zaprószył ogień, panie kapitanie — odrzekł oficer. — Ciesza pierwszy zauważył pożar. Ledwieśmy blindę wyciągnęli stamtąd. Nic mu się nie stało wprawdzie, ma podpalone rzęsy, brwi no i trochę włosów na głowie.

— Szkoda, że nie więcej — mruknął kapitan Dubny i po namyśle dodał groźnie: — Wpakować go do komory kółwicznej! Trzymać go tam po 12 godzin na dobę. Niech rdzę obija z łańcucha. Zmordować go do siódmego potu! Dać mu najcięższy młotek i najcięższy szmergiel. Ma oszlifować mi łańcuch, jak lustro. Rozumie pan?

— Tak panie kapitanie — odrzekł oficer szybko i widząc, że nieprzyjemna konferencja została skończona, wyszedł z salonu.

★

Najcięższy młotek na SS. „Weltawie” ważył 12 funtów, lecz kapitan Dubny pomylił się mocno, sądząc, że fakt ten może ujemnie wpłynąć na stan duchowy i fizyczny młodego aspiranta do morskogo fachu. Chłopak był romantykiem i chociaż oblepiony mulem i rdzą łańcuch kotwiczny niewiele posiada romantycznego uroku, zawsze z morzem ma więcej wspólnego, niż kartofle i odpadki kuchenne, które doniedawna kubitami musiał wyrzucać za burtę.

Znalazłszy się w głębiach komory kotwicznej, chłopak uważał to raczej za awans, niż karę, i nie mogąc ukryć swego zadowolenia, spytał bosmana z entuzjastycznym brzmieniem w głosie:

— Czy to ja mam oskrobać ten łańcuch, proszę pana?

— Skrobać, skrobać — odrzekł bosman ponuro i zrobiwszy kilka gwałtow-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

nych gestów w powietrzu, zawołał: — Hohohoho! poczem, stukając swemi trepkami, ruszył w stronę pokładu.

No, ale to była przynajmniej praca. Ująwszy młotek w obie dłonie, chłopiec zabrał się do roboty i gdy o 12-ej bosman wrócił do komory, żeby z miejsca wyrzucić swoje niezadowolenie, nawet jego trytyczne oko nie mogło dojrzeć żadnych usterek i zamierzone przemówienie ograniczyło się do lekkiego burknięcia:

— No! Na obiad iść! — rzekł bosman, wskazując na otwór luku. — Prędeż, prędeż! Hohohoho...

— W tej chwili, proszę pana — odparł chłopiec. — Tylko mnie się zdaje, że ten kotek co tu luzem w tych dziurkach chodzi, trzeba zamocować — przy czem wskazał bosmanowi na szklę, z której szpindel wylał prawie że do połowy.

— O diabło! — zaklął bosman i gorączkowo zabrał się do roboty, naprawiając brak, który niezawodnie przyczyniłby się do utopienia kotwicy i trzech przesła łańcucha kotwicznego.

Mimo że bosman nikomu nie wspominał o tem, tegoż jeszcze wieczora pozwoił blindzie zjeść kolację w kubryku, a nie na korytarzu, jak zwykle, i gdy któryś z marynarzy zaczął wyprobowywać swój dowcip na chłopcu, odezwał się: „Cicho tam!”, poczem, żeby nie posądzono go przypadkiem o jakiś sentyment, kazał chłopkowi po spożyciu kolacji wynieść się na zbity łeb, żeby nie plątał się pod nogami.

Gdy chłopak wyszedł posłusznie na korytarz i objął się koło drzwi kubryka, cieśla okrętowy, siedzący za stołem przetańczał ręką i zauważył sennie: — Psiakrew, wyrzuciłem za radio trzysta złotych, jak w błoto! Nie gra, cholera. — Poczem elegentem ruchem przyłożył dwa palce do ust i trysnął strumieniem śliny do przymocowanej spluwaczki.

— To pan ma radio — odezwał się chłopak z entuzjazmem. — Niech pan mi je pokaże. Ja się znam na tem, ja...

Gdy cieśla spojrzał na chłopca, w oczach jego można było wyczytać wszystko, oprócz zaufania, lecz wskutek nalegań bosmana radio przyniesiono do kubryku, postawiono na stole i chłopak zasiadł do roboty.

Otoczony przez sześciu, rosnących marynarzy, chłopiec, ku przerażeniu cieśli, wypatroszył pół zawartości radjoodbiornika, z miną eksperta rozejrzał się po rozebranych częściach, powkładał spowrotem do szafki, pokręcił gałkami. — W aparacie coś zadudniło, zachrobotało i ciepły głos kobiety oświadczył, że pani Irena Wiesławska wygłosi odczyt o pielęgnowaniu urody w miesiącach letnich — poczem nada skrzynkę kosmetyczną i kilka uwag o schorzeniach naskórka.

Głosy protestu rozległy się w kubryku i chłopiec natychmiast nastawił aparat na inną stację, gdzie naśladowca

dzikich zwierząt produkował się ze swym repertuarem.

Razem wzięwszy, efekt był wspaniały i chłopiec od razu urósł w oczach całej załogi. Efekt był jeszcze większy, gdy następnego dnia blinda naprawił zegarek kieszonkowy drugiego mechanika i dwurzędową harmonję starszego marynarza Eugenjusza Włodawki.

Gdy wieść o uratowaniu kotwicy i trzech przesła łańcucha dotarła do kapitana, ten zrobił łagodniejszy wyraz twarzy i rzekł. — No, przynajmniej jedną pociechę mamy z tego szczeniaka — poczem obliczywszy, że bądźco bądź kotwica i trzy przesła łańcucha są więcej warte, niż łódź ratunkowa i spalone bloki w magazynie, wydał rozkaz, żeby przeniesiono go do kuchni.

Kucharz Zielonka i teraz niewiele pociechy miał z chłopaka, gdyż ten na wstępie zaznaczył swoją obecność rozbiciem trzech filiżanek, wywróceniem kółka z zupą, wypuszczeniem do kuchni kota Szatana, który ścignawszy befszytki kapitański ze stołu, wytaszczył go na pokład i zawłókszy pod łódź ratunkową, podzielił się nim z psem okrętowym Neptunem.

W południe, gdy kucharz Zielonka uwił się po kuchni, chłopak wlał mu pod nogi i Zielonka, nie mogąc znaleźć punktu oparcia, runął całym ciężarem na rozgrzany blat kuchni. — Uważaj, cholera! — ryknął na całe gardło, lecz teraz w głosie jego można było wyczuć odciśnięcie szacunku i poważanie.

W Malmö stali dwa dni, i dwa dni chłopak spędził pod kluczem, gdyż jego chęci zobaczenia całego świata nie gwarantowały, czy nie zwieje przypadkiem ze statku. Starszy marynarz Włodawka postarał się uprzyjemnić mu

chwile samotności, przynosząc do naprawy zepsuty pulweryzator, przyrząd elektryczny do tatuowania i maszynkę do strzyżenia włosów, wzamian za co wtajemniczył go w sztukę splajosowania lin i robienia węzłków.

Po wypłynięciu z Malmö, chłopca, na usilne jego prośby, przydzielono do wachty drugiego oficera. Zresztą kucharz Zielonka sam postarał się o to, żeby ustrzec swój kambuz od kompletnej zagłady.

Podróż minęła spokojnie i gdy SS. „Wełława” przybiła do kiej, chłopiec, ujrawszy postać swego ojca na nabrzeżu, odezwał się do marynarza Włodawki:

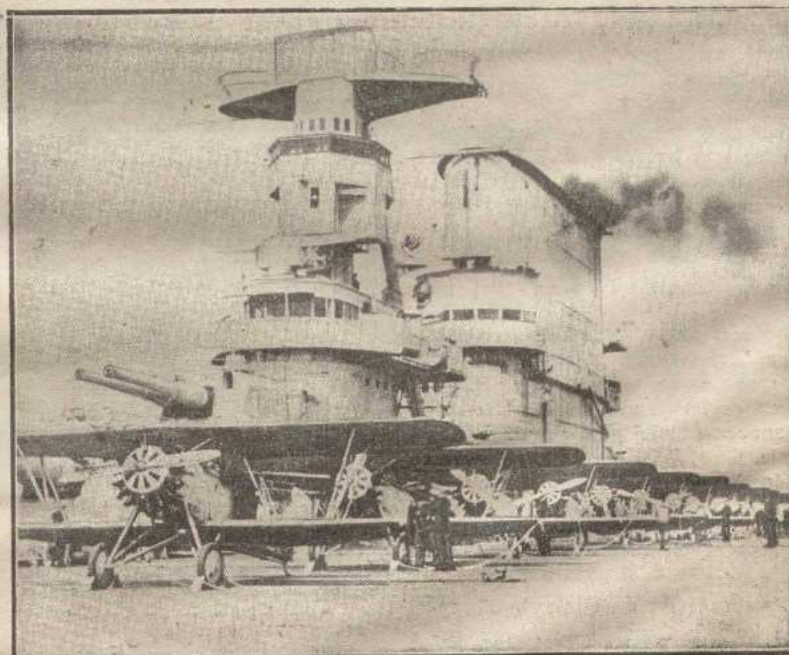
— No, a teraz znowu lanie dostanę — i z rezygnacją dokończył: — Już trzecie z rzędu, panie bosmanie.

Ojciec blindy był sympatycznym panem o łagodnych manierach i spokojnym wyglądzie i trudno było wyobrazić go sobie w roli koczującego oprowcy.

— Co ja mam zrobić z tym nicponiem — rzekł do pierwszego oficera, gdy ten wręczał chłopca w jego ręce. — Już trzeci raz ucieka mi z domu. Kłopotu mam z nim coniemlars.

Oficer namyślił się chwilę i rzekł: — Myśmy też mieli z nim trochę kłopotu, ale razem wzięwszy, ten chłopak to dobry materiał na marynarza. Niech pan go odda do Szkoły Morskiej. Z niego będą ludzie.

— Ja, to je dobry precerz — zauważył bosman Maleta, a kucharz Zielonka, stojący w pobliżu, wydał pogardliwie wargi i nie powiedziawszy ani słowa, niezadowolony ruszył do swego kambuza.



Samoloty wywiadowcze na pokładzie „Lexington’a”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAG
MAGEMAR

S P R A W Y K O L O N J A L N E

OSADNICTWO w PARANIE

W numerze 3-im „Morza” za miesiąc marzec b. r. zamieściliśmy szereg informacji o akcji kolonizacyjnej w Paranie — Brazylii.

Podaliśmy tam warunki kolonizacji rządowej w Marquez de Abrantes, opisaliśmy kolonizację wielkiego koncernu angielskiego na północy Parany (Londrina, Nowa Vlast) i Parańskiej Spółki Kolonizacyjnej (Nowa-Wola), założonej przez Polaków parańskich. Obecnie możemy się podzielić z Czytelnikami wiadomością, że wkrótce przystąpimy do organizacji własnego osadnictwa na obszarze siedmiu tysięcy hektarów, tworzących t. zw. rezerwat indyjski, położony na zachód od osiedla Tres-Bichos i „vendy” Jana Pogorzelskiego, największej faktorii handlowej w tych okolicach. Rezerwat indyjski ze strony południowej graniczy z dużą kolonią polską Apucarana, ze strony zachodniej z polską kolonią Candino de Abreu, a od strony wschodniej z niewielkim osiedłem Tres Bichos, w którym też znajduje się kilka rodzin polskich.

Kolonję Apucarana zamieszkuje około 250 rodzin polskich i kilkanaście niemieckich. Okolica malownicza, gęsta urodzajna. Klimat cieplejszy, niż w innych miejscowościach zaludnionych przez Polaków, to też polscy osadnicy sadzą tutaj sporo trzciny cukrowej, z której pędzą wódkę, sieją ryż górski, uprawiają nasze jarzyny. Wogóle kolonistom powodzi się dobrze.

Jedyną przeszkodą w rozwoju gospodarczym kolonii jest odległość od kolei, wynosząca 160 kilometrów i związane z nią trudności zbytu produktów, które częściowo się przewożą przez hodowlę nierogacizny, transportowanej pieszo do kolei.

Na szczęście w Brazylii podatek od ziemi jest tak mały, że nie wchodzi w rachubę, na ubranie byle drelich wystarczy, a przeto rolnik potrzebuje znacznie mniej gotówki niż w Europie.

Za Apucarana znajduje się t. zw. rezerwat indyjski, który rząd parański dekretem z dnia 7 czerwca 1934 r. odstąpił Lidze Morskiej i Kolonijalnej na osadnictwo.

Za tym terenem ciągnie się olbrzymia kolonia Candino de Abreu, położona między rzekami Ivahy (Iwai) i Ubashino (Ubazyjno), gdzie się już

osiedliło ponad tysiąc rodzin kolonistów. Okolica bardzo bogata, ziemie dobre, las doborowy. Kazimierz Giuchowski, pierwszy konsul R. P. w Paranie, w swojej książce o osadnictwie polskim w Brazylii pisze o tych okolicach: „Jutro zapewne stoi przed nimi (t. j. kolonistami) otworem. Kiedyś, kiedy drogi, a potem i koleje przetną ten bogaty kraj, będzie to kraina mlekiem i miodem płynąca. Warunki po temu są... Dziś, kto ten kraj zobaczy, zachować musi głęboko w duszy obraz czarownych tych okolic, malowniczych wzgórz, cudnej, wstęgi rzeki Ivahy”.

Opinie kolonistów polskich w Paranie pokrywają się z oceną, wymienionych terenów przez konsula polskiego w Kurytybie.

Jako redaktor „Wychodźcy” otrzymałem w roku 1925 następujący list od kolonistów, zatytułowany: **Gdzie szukać ziemi dla polskiego chłopca.**

„W sprawie emigracji tak dla polskiego wychodźstwa ważnej i obecnie aktualnej, my koloniści dwóch sąsiadujących z sobą kolonii: Apucarana i Candino de Abreu, na ogólnym zgromadzeniu, odbytym dnia 7 czerwca 1925 r., powzięliśmy następujący wniosek, oparty na długoletniej, wypróbowanej praktyce własnej.

Aby mieć spokojny i niezależny byt, chłopcy polscy jest nieodzownie potrzebny odpowiedni kawałek własnej, urodzajnej ziemi, położonej w miejscowości o zdrowym klimacie. Jak dotychczas z małymi wyjątkami kolonizacja rządowa (brazylijska) poniekąd chybiała celu, gdyż albo była prowadzona na ziemiach nie bardzo urodzajnych, albo, co gorsza, na ziemiach nieurodzajnych i o ciężkich warunkach klimatycznych. Z chwilą jednakże, kiedy zostały objęte pod kolonizację ziemie w nadzwyczaj urodzajnej dolinie rzeki Ivahy o zdrowym klimacie sytuacja zmieniła się. Położyły napływać tysiącami tuczone świnię do Ponta Grossy. Ryż produkowany na naszych koloniach, zaczął już nabywać należytego rozgłosu — niestety jednak ostatnie dwa lata niebawomiej suszy wywóz tegoż przerwały. Jeżeli jednak przyszłe lata, co się spodziewać należy, nie będą tak suche, to w krótkim czasie, przy dobieraniu odpowiednich nasion i należytem maszynowym oczyszczaniu, ryż nasz na rynkach parańskich powinien zająć jedno z pierwszych miejsc.

W pasie, położonym tuż przy rzece Ivahy, i w miejscowościach, szczęśliwie osłoniętych przed zmiennymi przeciągami, udaje się nieźle trzcina cukrowa. W miejscowościach zaś dalej od rzeki posuniętych zwłaszcza w ostatnich latach mieliśmy doskonale urodzaje pszenicy, żyta i wogóle zbóż, należących do stref umiarkowanych. Poza tem oprócz wielu innych roślin udaje się doskonale mandjoka, kartofle, warzywa i t. p. Z małymi wyjątkami w ostatnich dwóch latach

z powodu fenomenalnej suszy zasiewy kukurydzy i fasoli poprzepadały w całym stanie, a u nas jednak dzięki silnej ziemi, ostatecznie nie wiele ucierpiały tak, że prawie każdy kolonista ma tak dla siebie, jak i na zbyst.

Na kolonii Apucarana, jako już dawniej założonej, spotyka się gospodarstwa, przedstawiające wartość do kilkuset tysięcy milrejsów — jednakże i na nowozałożonej kolonii Kand do do Abreu już mamy kolonistów którzyby ponieśli szczeni do siedmiu tysięcy, swych gospodarstw nie sprzedali — wszak kolonia dopiero od trzech lat jest zapoczątkowana.

Atoli ważną wadą naszych kolonii jest wielka ich odległość od drogi żelaznej (Apucarana 160 km., a Candino de Abreu 170 km.). Komunikacja z Ponta Grossa zapomocą, jak dotychczas, nieźle utrzymywanej przez rząd federalny drogi kolowej niezupełnie odpowiada potrzebom kolonii. O wiele bliżej byłoby do nowo-budowanej się odnogi kole żelaznej Rio do Peixe, jednakże, jak narazie jesteśmy od niej oddzieleni ogromnym lasami, przez które nawet ścieżki nie prowadzi. Należy jednak mieć nadzieję, że droga ta dotrze aż do nas, gdyż chociaż powoli jednakże stale zbliża się w nasze strony. Do końca marca r. b. wykończono znów 15 km., łącząc w ten sposób stację Pinhalao. Odnoga ta pozostaje tam, dokąd już obecnie dotarła, nie może, gdyż w przeciwnym razie nie miałyby racji bytu, a z chwilą gdy dojdzie do doliny rzeki Ivahy, już znacznie zaludnionej w górnym swym biegu, będzie miała rozwój zapewniony.

Niestety z tem objętej pod kolonizację rządową federalną, już niewiele zostało. Tuż przy kolonii Kand do do Abreu są olbrzymie tereny prywatne, które jak słychać, właściciele chcą na własną rękę rozkolezować. Dla polskiej kolonizacji nadalyby się owe tereny bardzo, jednakże tylko dla wychodźców zamożniejszych ze względu na dość wysoką cenę, prawdopodobnie od 50 do 70 milrejsów za alker = 2½ hektara, w r. 1925 płacono za złotego dolara 8 milrejsów. Ale tuż poza ziemiami prywatnymi rozciągają się olbrzymie tereny rządowe (przypuszczalnie około dwudziestu tysięcy kilometrów kwadratowych), któreby się w zupełności nadały pod polską kolonizację. Z tem te, jak dotychczas, stoją porosłe jedyną bujnym lasem, prawie przez nikogo niezamieszkałym. Otóż gdyby rząd polski wszedł w odpowiednie porozumienie z rządem brazylijskim, mógłby się nadać ziemie te pod kolonizację uzyskać. Nadmienię przytem należy, że odległość od drogi żelaznej wcaleby się nie zwiększyła, a przeciwnie zmniejszyła, ponieważ tereny owe położone są od nas na północny wschód, to znaczy w stronie nowobudowanej się kolei.

Wszak, jeśli emigracja polska ma być konieczna i na większą skalę objęta, to przecież byle kawałkiem ziemi takowej się nie zadowolni, a właśnie głównie tutaj na wielki obszar można liczyć.

Jedźcie jedynie na ziemię, na ziemię urodzajną i o zdrowym klimacie, a przy pracy w stosunkowo krótkim czasie zdobędziecie spokojny i niezależny byt.

Upoważnieni przez kolonistów w Candido de Abreu: Michał Pytlak, Kazimierz Pazio, Franciszek Niemiec.

Upoważnieni przez kolonistów z Apucarany: Tomasz Koźluk, Adam Patyrala, Franciszek Pengerowski.

Wbrew przewidywaniom kolonistów z Apucarany i Candido de Abreu, budowę bocznicy kolejowej wstrzymano i dopiero teraz omawia się sprawę wznowienia jej budowy. Na przedłużonej bowiem wymienionej linii kolejowej znajdują się złoża węgla, o których eksploatacji mówi się coraz więcej. Możemy przeto się spodziewać, że budowa kolei istotnie zostanie wznowiona i że nasi koloniści w Apucaranie i Candido de Abreu doczekają się tak upragnionej drogi. Rzecz jasna, że po przeprowadzeniu kolei wartość kolonizowanego terenu znacznie wzrośnie.

Działki ziemi wielkości 25 hektarów na rezerwacie indyjskim będą

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

sprzedawane osadnikom w granicach około 70 milrejsów (dzisiaj około 25 złotych) za hektar.

Cena dokładna zostanie ustalona po dokonaniu niezbędnych pomiarów i ustaleniu typu samej kolonizacji. W każdym jednak razie będzie to najtańsza kolonizacja w Paranie.

Marzenie kolonistów z z Apucarany i Candido de Abreu zaczyna się realizować. Dnia 7 czerwca 1925 roku powzięli uchwałę o potrzebie kolonizacji nad rzeką Ivaí, dnia 7-go czerwca 1934 roku — Liga Morska i Kolonjalna w osobie swojego przedstawiciela, gen. Strzenińskiego, podpisała z rządem parańskim umowę o kolonizacji 7 tysięcy hektarów i miejmy nadzieję, że w ciągu 1935 roku cały ten obszar skolonizuje, osadzając na nim 150 — 200 rodzin.

Michał Pankiewicz.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

W sprawach mandatowych zaszedł pewien fakt, który w ustosunkowaniu się arajów kolonialnych do mandatów może mieć poważne znaczenie.

Mianowicie: Japonia fortyfikuje wysepki na Oceanie Spokojnym, które ma w swej władzy z tytułu mandatu. W Lidze Narodów sprawa ta jest obecnie rozważana, albowiem na podstawie obowiązujących zastrzeżeń, w koloniach mandatowych nie wolno urządzać żadnych fortyfikacji.

Wprawdzie Japonia wystąpiła z Ligi Narodów, niemniej jednak pozostały w mocy wszystkie prawa obowiązujące mandatariusza, bez względu na to, czy należy do Ligi Narodów.

Czy i jaką akcję podejmie Liga Narodów przeciw Japonii, zabraniając jej wojskowego umacniania tych wysepek, jest sprawą bardzo ważną, albowiem stanowisko Ligi, zajęte wobec Japonii, będzie zapewne orientacją dla innych państw kolonialnych, posiadających mandaty.

★

Portugalską wystawę kolonialną w Oporto (która odbyła się w r. b.) zwiedziło 1.500.000 osób. Portugalskie siery kolonialne, gospodarcze i rządowe wykazują nie tylko zadowolenie z wyników osiągniętych w dziedzinie kolonialnej w związku z tą wystawą, ale zachęcone pełnym powodzeniem wystawy, postanowiły urządzić w r. 1936 w Lizbonie jeszcze większą wystawę kolonialną o charakterze międzynarodowym. W tym celu wkrótce mają być wysłane specjalne zaproszenia do

państw kolonialnych o wzięcie udziału w projektowanej wystawie.

★

Nie p'ra żadnej wątpliwości, że Unia południowo - afrykańska jest jednym z najbogatszych krajów świata, gdzie odsetek ludzi bogatych i zamożnych jest bardzo duży. Świadczy o tem chociażby ilość ponad 100.000 samochodów osobowych (nie licząc motocykli, samochodów i autobusów w liczbie 61.230), przypadających na białą ludność, liczącą zaledwie 1.800.000 osób.

Ale też kraj ten jest równocześnie zbiorowiskiem badające największej — stosunkowo — ilości ludzi białych, t. zw. „białych biedaków“, którzy znajdują się w położeniu wprost paradoksalnym. Nie wolno im bowiem wykonywać pewnych prac, gdyż rzekomo nie odpowiada to ich godności, jako panom i władcą kraju. Natomiast z braku pracy i zarobku cierpią niejednokrotnie skrajny niedostatek. „Biali biedacy“ żyją w Unii w nędzy obok przepychu bogaczy, których kopalnie złota wywoziły w 1933 r. złota wartości 1.750.000.000 zł., a samych dywidend wypłaciły 355 milj. zł., nie licząc dywidend z kopalń diamentów, węgla i t. p.

Według sprawozdania „Carnegie Corporation“ już w 1928 r. ci „biali biedacy“ tworzyli 34% ludności białej (t. j. ponad 600.000), a obecnie w okresie kryzysu gospodarczego, który dotknął również i Unię, liczba ich poważnie wzrosła. Celem rozwiązania tego zagadnienia została zwołana ostatnio do Kimberley specjalna konferencja, której zadaniem miało być obmyślenie sposobów, jakie na-

leży zastosować dla dopomożenia tym biedakom.

Wyłoniony podkomitet zgłosił aż 99 wniosków. W konferencji wzięli udział ministrowie: oświaty, pracy oraz komunikacji, gubernatorowie prowincji, delegaci wyznań religijnych, władze miejscowe, przedstawiciele sfer rolniczych, kupiectwa i organizacji społecznych.

★

Ciekawe zjawisko miało miejsce ostatnio na jeziorze Alberta, a mianowicie, na powierzchni jeziora pojawiła się niezwykle duża ilość martwych ryb i hipopotamów. Dyrektor urzędu badań geologicznych Ugandy, badając to zjawisko twierdzi, iż powodem tej katastrofy był podziemny, podjeziorny wybuch gazów naftowych. Twierdzenie to opiera na fakcie znalezienia śladów istnienia ropy naftowej, a mianowicie nad brzegami jeziora Alberta, tak po stronie Konga Belgijskiego, jak i Ugandy, w formie wycieków ropy.

W związku z tem mają być wkrótce podjęte głębokie wiercenia w poszukiwaniu ropy naftowej.

★

W Afryce Środkowej, w Kongo Belgijskim, została urządzona kilkudniowa uroczystość pod nazwą „tydzień miasta Elizabethville“. Na uroczystość tę złożyło się urządzenie targów, wystawy rolniczej, wystawy turystycznej, konkursu urządzeń sklepowych okien wystawowych, dwa międzymiastowe mecze piłki nożnej, zawody tenisowe oraz pokazy miejscowych wyrobów przemysłowych i rzemieślniczych. Zupełnie jak w Europie.

★

W Ruanda Urundi (belgijskiej kolonii mandatowej) grasowała w r. b. z wyjątkowym natężeniem epidemia tyfusu. Wyjątkowo zakażone wioski murzyńskie izolowano zupełnie, otaczając je kordonem policji. W niektórych okolicach zmarła 1/3 ludności, która zachorowała na tyfus.

Lekarze zaszczepili przeciwtyfusowymi szczepionkami 4 milj. tybuców.

★

Władze kolonialne mają częstokroć nie mało kłopotu ze zwalczaniem tajnych organizacji murzyńskich i zabobonów. Wśród plemienia Lumbwa w Kenii natrafiono na ślad tajnej organizacji, zwanej „Ośmiu silnych“, kierowanej przez czarowników-znachorów, którzy w liczbie kilkuset steroryzowali bardzo liczne plemię i popełnili wiele zbrodni.

Wśród znanego ze śmiałości i odwagi plemienia Samburu (również w Kenii), szerzą się zbrodnie rytualne

i organizacja „Ośmiu silnych” zaczyna przejawiać swą działalność. Tubylcy zabijają członków innych plemion, zanurzając końce dzid w krwi mordowanych. Pomiedzy ofiarami zbrodni tych znalazł się również i syn naczelnika plemienia Kikuyu.

Mordy te o charakterze rytualnym przybrały takie rozmiary, że gubernator zmuszony był zastosować surowe kary, a zaniepokojeni plantatorzy spowodowali nawet interpelację w Izbie Gmin w Londynie.

Na dwie wioski, w których wykryto sprawców mordu, nałożono karę 900 funtów szterl. (tj. około 24 tysiące zł.), jak na możliwości murzyńskie wprost olbrzymią. Pomimo iż plemionom tym zakazano nosić dzidy i wogóle je posiadać, wypadki zabójstw na tle rytualnym stale się powtarzają.

Południowa Rodezja przystąpiła do budowania dróg asfaltowych. W b. r. ma być wykończona jedna droga długości około 200 km., a w ciągu najbliższych 3-4 lat ma być zbudowanych takich dróg ponad 2.000 km. Drogi te są zbudowane z asfaltu nie tylko dlatego, że konstrukcja ich wypadła taniej, ale i dla

tego też, że Rodezja spodziewa się — gdy będzie mieć dobre drogi — napływu turystów z Unji, którzy już obecnie zwiedzają Rodezję, przybывая na własnych samochodach.

W koloniach francuskich często zdarzają się wypadki nadawania tubylcom odznaczeń, ale w koloniach angielskich należy to do rzadkości. albowiem Anglicy odznaczają tubylców tylko za czyny wyjątkowe, podczas gdy administracja kolonialna francuska stosuje zasadę odznaczania tubylców za czyny i zasługi w stosunku do Francji.

To też odznaczenie przyznane przez króla angielskiego Murzynowi F. Omara w Ugandzie jest zdarzeniem niepowtarzalnym.

Budowa mostu na Zambezi, łączącego Nyasę z Mozambikiem dobiega końca. Ostatni filar jest już wykończony. Będzie to najdłuższy most w Afryce, o długości 3 i pół km.

Całkowite wykończenie mostu, aż do oddania go dla ruchu kolejowego i wozowego, nastąpi w połowie kwietnia przyszłego roku. Budowa trwa już półtora roku i będzie kosztować około 70.000.000 zł.

Z PRASY POLSKIEJ NA OBCYZYNIE

Jak wynika z korespondencji p. J. Wzorek, zamieszczonej w piśmie polsko-brazylijskim „Lud” najmłodszą kolonią w Brazylii w stanie Santa Catharina jest osada, złożona z dwudziestu polskich mieszkańców. Osada ta nosi nazwę Riodareia i istnieje zaledwie siedem lat. Po osiedleniu się tu pierwszych Polaków zaczęły znikać okoliczne bory, a na ich miejsce wyrosły piękne łąny kukurydzy i pszenicy. Założono też wkrótce wielki polski młyn zbożowy oraz kuźnię. Widać też, że tamtejsi Polacy posiadają duży zmysł organizacyjny, gdyż zorganizowali T-wo „Rolnik”, zbudowali „Dom Towarzystwa”, gdzie prowadzone są lekcje języka polskiego przez tymczasowego nauczyciela oraz chór polski. W dniu 18-tym sierpnia b. r. urządzono tu (po raz pierwszy w tej kolonii) obchód: Wymarsz Legionów i Cud nad Wisłą. Gorliwym opiekunem tej kolonii jest ks. O. F. Gaździcki, który pomaga również w pracy tamtejszemu nauczycielowi.

Argentynski Komitet Pomocy dla Powodźian w Polsce, podaje do wiadomości szlachetny gest rządu argentyńskiego, który po raz pierwszy, ze względu na ogrom katastrofy, zezwolił kolonii cudzoziemskiej na naklejanie specjalnych znaczków na listach. Sumy w ten sposób uzyskane, przeznaczone są na powodźian. Według danych „Głosu Polskiego” Polacy w Argentynie do dn.

tu na 32-gi Międzynarodowy Kongres Eucharystyczny.

Dalej „Głos Polski” stwierdza, że uczuć polskich nie osłabiła przesłuchań, ducha katolickiego nie umniejszała obca. Prymas Polski zastaje tutaj małą Polskę, mniejszą liczebnie, ale nie mniej katolicką.

Prezydium Centralnego Związku Polaków w Brazylii powołało do życia wydział prasowy, który już normalnie pracuje, jak oświadcza „Gazeta Polska” w Kurytybie. Wydział prasowy wydawać będzie co tydzień biuletyn prasowy, zawierający krótkie wiadomości o sytuacji politycznej Europy Środkowej i wszelkich problemach, dotyczących sytuacji ogólnie — politycznej Polski i Brazylii, jak również o życiu Polaków, rozsiadanych po całym świecie. Ponadto biuletyn zawierać będzie zarys spraw C. Z. P. jego ideologii i ważniejszych poczyną.

Delegaci na Drugi Zjazd Polaków po powrocie z Polski w wywiadzie, udzielonym przedstawicielowi „Gazety Polskiej” w Kurytybie podkreślają, że Polska mogłaby spróbować od tamtejszych kolonistów polskich nasienie rycynusowe, orzeszki soi i tungi. Olejarnia np. w Gdyni, jedna z największych, a może i największa w świecie, zakupuje w Indochinach kokosy i soję w Mandżurji za 10 milionów złotych rocznie, jako surowiec do wyrobu smarów, olejów etc. Dalej wśród zakupów, jakie Polska może robić u kolonistów polskich idą: kawa, bawełna, którą ostatnio produkowano w stanie Sao Paulo, a którą interesowały się fabryki w Łodzi, gdyż przewyższa jakością bawełnę, sprządzaną z kolonij angielskich, dalej owoce brazylijskie, jak pomarań-

9-go października b. r. zebrali na powódźian w Polsce 12.000 złotych.

„Głos Polski” z Buenos Aires pisze, że społeczeństwo polskie w Argentynie, witano całym sercem Prymasa Polski Kardynała Hłonda, oraz księży Biskupów: T. Kubinę, Stanisława Okoniewskiego i Karola Radońskiego, którzy przybyli



Starkiem motorowym przez górę! Komunikacja wodno-lądowa pomiędzy Osterode i Elbingiem w Prusach Wschodnich

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



cze, banany i ananasy. Obecnie, mają w Polsce pokup pomarańcze brazylijskie, bardzo elegancko i praktycznie opakowane, przywożone zapewne za pośrednictwem Niemiec.

Wzajemian za towary kolonialne może Polska eksportować szyny, parowozy, wagony, drobne żelazko, rury, których jest największym i najlepszym producentem w świecie i lniane tkaniny.

★

Od pewnego czasu daje się zauważyć wśród społeczeństwa polskiego w Brazylii zainteresowanie sprawą powstania stałej polskiej linii okrętowej na przestrzeni Gdynia — Brazylija. Na łamach prasy polskiej w Kurytybie pojawiają się artykuły, sugerujące czynnikom miarodajnym w Warszawie przyspieszenie realizacji przedsięwzięcia. Ostatnio w artykule „Zacznijmy od fundamentów”, ogłoszonym w „Gazecie Polskiej” w Kurytybie autor zaleca raczej przygotować przedtem grunt brazylijski, zanim zostanie utworzona linia okrętowa. Jako receptę podaje propagandę wyrobów polskich wśród innych narodowości oraz obowiązek kupowania przez tamtejszą Polonię towarów polskich. Ze zwiększonym zbytem towarów polskich na rynku brazylijskim Polska również nabywałaby produkty brazylijskie, co razem przyczyniłoby się do powstania polskiej linii okrętowej.

Do uwag autora należy dodać, że wina małego zbytu towarów polskich w Brazylii nie leży całkowicie po stronie tamtejszej Polonii, lecz również szukać jej należy w pewnej bierności przemysłowców i sfer handlowych w Polsce. Sprzedawca musi przecież poznać osobiście swojego klienta, poznać jego gust i wymagania, co się nie da skutecznie drogą korespondencji. Polonja miejscowa może być ze swej strony użyteczna dla kupca polskiego, służąc mu jako punkt oparcia i źródło cennych informacji w nieznanym kraju.

★

„Wiadomości Codzienne” z Cleveland podają, że zgodnie z deklaracją współpracy ze Światowym Związkiem Polaków z Zagranicy, którą delegacja Polonii Amerykańskiej złożyła na II-gim Zjeździe Polaków z Zagranicy i w myśl oświadczenia, że sprawa akcesu do Światowego Związku Polaków załatwiona będzie przez Sejm lub zarządy organizacji, Zarząd Związku Narodowego Polskiego na specjalnym posiedzeniu uchwalił przystąpienie do Światowego Związku Polaków z Zagranicy.

★

Jak donosi „Dziennik Zjednoczenia” w Springfield Mass., w pierw-

szej połowie września b. r. odbył się 4-ty sejm Zjednoczenia Polsko-Katolickiego, drugiej największej organizacji polskiej w Stanach Zjednoczonych. Oprócz spraw ściśle lokalnych Sejm wysłuchał sprawozdań delegatów na II-gi Zjazd Polaków z Zagranicy, uchwalając jednogłośnie votum zaufania swojej delegacji. Sprawy przystąpienia do Światowego Związku Polaków z Zagranicy postanowiono przekazać nowemu zarządowi.

★

Na posiedzeniu kwartalnym Ligi Morskiej i Rzemecznej w Chicago wysłuchano sprawozdań delegata na II-gi Zjazd Polaków z Zagranicy w Warszawie, p. Ryszarda Matyszczaka. Na wniosek delegacji uchwalono jednogłośnie akces do Światowego Związku Polaków z Zagranicy.

Dzięki staraniom niestrudzonego pracownika L. M. R. kom. p. Jana Borowskiego została zorganizowana

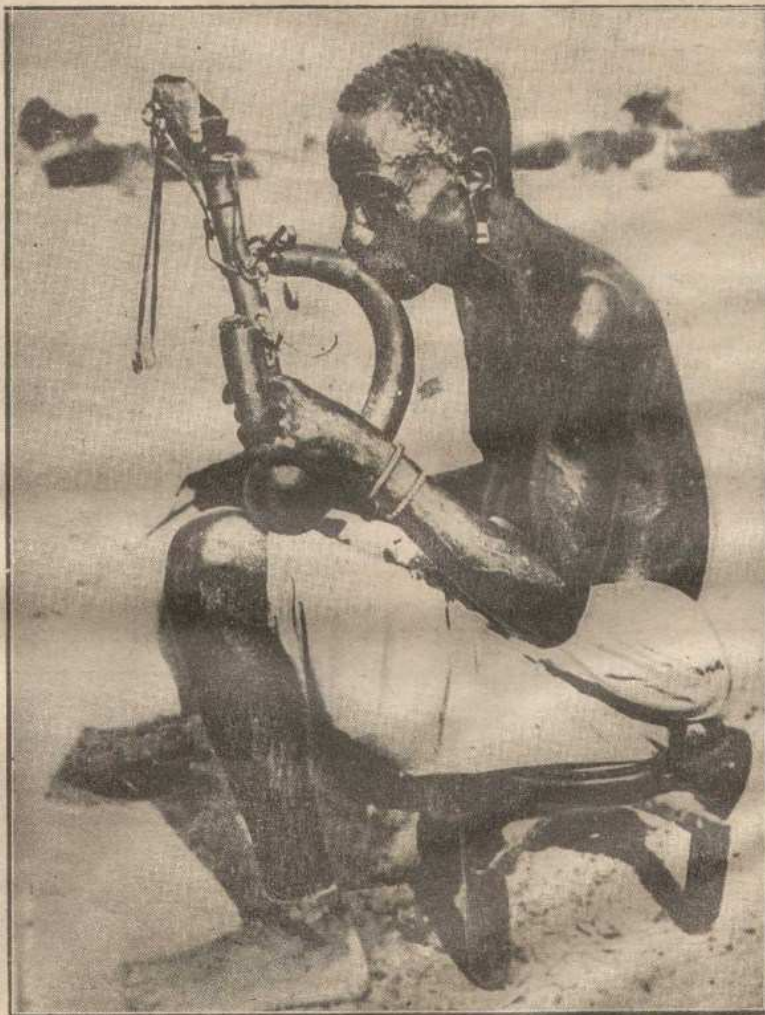
orkiestra L. M. R. przy Zarządzie Centralnym.

Niedawno powstały nowe oddziały L. M. R.: w Detroit, Mich; Jersey City, N. Y.; w Chicago, Ill., p. n. „Zew Morza” oraz organizuje się nowy oddział w Chicago.

★

22-go października odbył się, jak donosi „Dziennik Związkowy”, Zjazd Kupiectwa ze stanu Michigan, na którym zapadła bardzo doniosła uchwała. Postanowiono utworzyć powszechny Wielki Związek Wszystkich Kupców Polskich w Ameryce, obejmujący istniejące już Związki Kupiectwa po rozmaitych miastach lub tworząc takie związki tam, gdzie nie istnieją. Postanowiono następnie wysłać młodzież kupiecką z Ameryki na studia do Polski, a nadto nawiązać liczne kontakty z organizacjami w Polsce dla stworzenia handlu wymiennego między Ameryką a Polską.

Stanisław Betzecki.



Murzyńska fajka wodna

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

ROKOWANIA JAPOŃSKO-AMERYKAŃSKIE W LONDYNIE.

Rokowania japońsko-amerykańskie na temat ograniczenia zbrojeń morskich pogłębiają z dniem każdym przepaść, dzielącą poglądy obu stron. Dalsze rozmowy wydają się najzupełniej bezcelowe, o ile jeden z obozów nie wysunie ostatecznie jakiejś tezy pojednawczej; a tego trudno jest się spodziewać.

Obecne stanowiska wyglądają następująco:

a) Japonia żąda zupełnego parytetu z Ameryką, globalnego ograniczenia tonażu z zachowaniem zupełnej swobody, co do rozbięcia go na poszczególne kategorie, zniesienie awjomelek, jako jednostek wybitnie zaczepnych, a pozostawienie łodzi podwodnych, jako środków obronnych.

b) Stany Zjednoczone natomiast wysuwają wnioski diametralnie przeciwne: bezwzględne pozostawienie obecnego stosunku 5:3 z Japonią, ograniczenie tonażu w poszczególnych kategoriach, pozostawienie awjomelek, a natomiast zniesienie łodzi podwodnych.

Zajęcie tak skrajnych stanowisk daje się łatwo wytłumaczyć olbrzymią przewagą sił morskich Stanów Zjednoczonych; lecz od chwili podpisania traktatu waszyngtońskiego potęga Japonii wzrosła do nieprzewidywanego wówczas stopnia, i w znacznym mierze usprawiedliwia jej uporczywe stanowisko na temat ograniczeń sił morskich.

Traktat waszyngtoński ograniczył zespół pancerników japońskich do 10 jednostek, uzbrojonych w 88 ciężkich dział, o ogólnej wyporności 300.000 ton, przyczem nakazał on przerwanie budowy superdreadnoughtów, uzbrojonych w działa 406 mm., nad którymi roboty były bardzo posunięte. Natomiast w myśl tegoż traktatu flota amerykańska rozporządza 18 pancernikami ogólnej wyporności 525.000 ton i 172 ciężkimi działami; nie są to wprowadzone nowe jednostki, jednakże w ciągu ostatnich lat zostały one wydane zmodernizowane przez zamianę systemu napędowego, powiększającego szybkość i rejon pływania, oraz przez zwiększenie donośności artylerji i wzmocnienie opancerzenia.

W dziale krążowników również przewaga jest po stronie amerykańskiej. Wprawdzie w roku 1924, jednostkom typu „KINUGASA”, 7100 ton, 6 dział 203 mm., 33 węzłów, Amerykanie przeciwstawili słabszy typ „OMAHA”, 6800 ton, 10 dział 152 mm., 34 węzłów; lecz już w roku 1928, w odpowiedzi na osiem krążowników typu „NASHI” i „ATAGO” (10.000 ton, 10 dział 203 mm., 33 węzłów, 14.000 mil rejonu pływania), Stany Zjednoczone wybudowały aż 15 jednostek typu „PENSA-COLA” i „AUGUSTA” (9 — 10.000 ton, 10 dział 203 mm., 33 węzły, 13.000 mil rejonu pływania) tak, że ostatecznie Japonia posiada w tej kategorii 26 jednostek, Stany Zjednoczone zaś 25 lecz bezporównania potężniejszych.

Przewaga amerykańska uwidatnia się jednak najjaskrawiej w działach awjomelek. Japonia posiada trzy jednostki tego typu, ogółem 60.000 ton, zabierające 140 samolotów, podczas gdy Stany Zjednoczone mają 4 okręty ogólnej pojemności 91.000 ton, z 360 zaokrętowanymi aparatami lotniczymi.

Natomiast w dziale kontrtorpedowców i torpedowców Japonia góruje najwyraźniej, i to zarówno pod względem ilości posiadanych jednostek (nowoczesnych oczywiście), jak i pod względem cech bojowych. Ostatni typ „FUBUKI” wzbudził podziw techników morskich całego świata: 1.750 ton, 6 dział 130 mm., 40 węzłów, 6000 mil rejonu pływania. Ameryka zaś zupełnie zaniechała lekkie siły osłonowo-wywiadowcze, posiadając w chwili obecnej jedną tylko jednostkę tego typu, która nie przekroczyła granicy wieku. Ostatnie manewry wykazały ten brak, to też w czasie swego ostatniego pobytu w bazie morskiej na wyspach Hawajskich, prezydent Roosevelt zapowiedział budowę 65 torpedowców, uzbrojonych w 9 aparatów torpedowych i 6 dział 140 mm.

Wreszcie umowa londyńska przyznała obu stronom parytet w dziale łodzi podwodnych, lecz i tutaj Japonia ma znaczną przewagę: posiada ona bowiem o 24 jednostek więcej, niż Stany Zjednoczone, a poza tem stocznie jej, po wielu mozolnych studiach i doświadczeniach, doszły do typów o wybitnie wysokich walorach wojсковych.

Taktyka admiralacji japońskiej byłaby niezmiernie uproszczona, gdyby tematem obrad były tylko umowy waszyngtońska i londyńska: wystarczyłoby poprostu wypowiedzieć je. Na jej nieszczęście jednak, z umowami temi łączy się jeszcze traktat o fortyfikacjach nad brzegami Oceanu Spokojnego, dający Japonii znaczne korzyści, chociażby w postaci zakazu utworzenia nowej bazy dla floty amerykańskiej na Alasce (o 2.000 mil tylko od Japonji).

Problem jest do tego stopnia zawiły, że pomimo krótkiego terminu, pozostającego dla sygnatariuszy, celem wypowiedzenia się za lub przeciw wymienionym umowom, nikt nie śmie przewidywać ostatecznego wyniku obrad. Prasa fachowa wydaje jedynie komunikaty codziennych obrad, z dnia na dzień wyczekując sensacyjnego zwrotu.

(Termin wypowiedzenia umów upływa z dniem 31 grudnia b. r.).

★

POLSKA. We wrześniu b. r. podpisana została umowa na budowę jednego minowca, który otrzymał już nazwę O. R. P. GRYP. Roboty tej podjęła się stocznia braci Normand w Hawrze, która dostarczyła już marynarce wojennej łodzie podwodne: „RYS”, „WILK” i „ŻBIK”.

Nowa ta jednostka o wyporności około 2200 ton, z załogą, składającą się z 200 oficerów i szeregowych, przeznaczona będzie nietylko do stawiania min, lecz również do praktycznego szkolenia absolwentów Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej.

Minowce, spełniające jednocześnie funkcje okrętów szkolnych, są używane w szeregu mniejszych marynarek, jak na przykład holenderskiej („DOUWE ANKES”) lub norweskiej, która w roku 1931 rozpoczęła budowę „Nr. 119”, o wyporności 1600 ton.

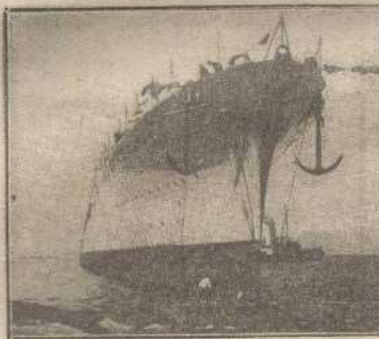
★

O. R. P. Smok, na którym zaokrętowany jest kurs oficerów nawigacyjnych, opuścił w dniu 1 listopada Gdynię, udając się na jednomiesięczną podróż naokoło morza bałtyckiego. Trasa tej podróży przewiduje szereg postojów w Estonji, Łotwie, Finlandji, Szwecji i Danji.

★

WŁOCHY. W dniu 28 października rozpoczęto uroczyste budowę pancerników „VITTORIO VENETO” i „LITTORIO”. W ten sposób zostaje całkowicie wykorzystany tonaż w kategorii okrętów liniowych, przyznany Włochom na mocy traktatów morskich.

Szczegóły odnośnie tych nowych jednostek trzymane są narazie w ścisłej tajemnicy; sądząc jednak z krążących pogłosek, będą to niewątpliwie najpotężniejsze pancerniki na świecie. Jednostki te mają odpowiadać następującym danym: wyporność 35.000 ton, działa 406 mm., szybkość 26 węzłów, opancerzenie zabezpieczające nietylko przed ciężkimi pociskami artyleryjskimi, ale nawet przed silnymi bombami lotniczymi. Poza tem przy budowie tych



Spuszczenie na wodę włoskiego krążownika — Muzio Attendolo

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MS

okrętów ma być szeroko zastosowane spawanie, dające znaczne oszczędności w wadze wobec systemu nitowania.

Zważywszy, że naogół stocznie włoskie pracują znacznie szybciej, niż inne zagraniczne, oraz że zamówienia na poszczególne części składowe zostały już dokonane na początku bieżącego roku, należy się spodziewać ukończenia budowy tych okrętów już w połowie 1938 roku.

Ostatnie pancerniki włoskie typu „DUILIO” pochodzą z 1913 r.

★
FRANCJA. Po ukończeniu prób odbiorczych, wcielony został do eskadry Morza Północnego krążownik „EMILE BERTIN”. Fachowa prasa angielska, naogół bardzo obiektyw-

na, nie kryje swego podziwu wobec tego nowego arcydzieła stoczni francuskiej.

Dane charakterystyczne tej nowej jednostki są następujące: wyporność około 6000 ton, długość 167 m., napęd turbinowy, dający szybkość około 35 węzłów przy ogólnej sile maszyn 112.000 HP rozbitę na czterech wałach śrubowych.

Uzbrojenie jego składa się z: 9 dział 152 mm., rozmieszczonych w trzech wieżach potrójnych, 4-ch dział 100 mm., 8 karabinów maszynowych przeciwlotniczych 37 mm., 6 wyrzutni torpedowych; dwa aparaty lotnicze, wyrzucane z kątupulty. Ponadto okręt ten ma całe urządzenie, umożliwiające przyjęcie i stawienie kilkuset min morskich. Essel

książki dołączono ilustracje i mapkę szlaków wodnych Brasławszczyzny w podziale 1:200.000. Książka zasługuje na uwagę szerokiego ogółu, a zwłaszcza zwolenników sportu wodnego. Nie wątpię, że natłoczona ona niejednego kajakowca do wyruszenia do tej krainy nieprzebranych jezior w poszukiwaniu radości życia i piękna przyrody.

Wł. Wagner: — Podług słońca i gwiazd. — Warszawa. 1934. Główna Księgarnia Wojskowa. Cena 3.50.

Literatura podróżnicza liczy już szereg imion i pamiętników żeglarzy, którzy z pobudek sportowych, gnani żądzą przygód i zamiłowaniem do włości morskiej, samotnie lub we dwójkę podejmowali podróż naokoło świata na małych statkach żaglowych. Byli to cudzoziemcy: Slocum — Amerykanin, Gerbault — Francuz, Voss — Duńczyk i Robinson — Anglik.

Do liczby tych śmiałych zdobywców oceanu wszedł obecnie nasz rodak Wagner, harcerz gdyński. Na małym, 9 m długości łodziącym jachcie, przerobionym własnoręcznie ze starego kutra rybackiego, kupionego jako szmelc, Wagner wraz z jednym, a potem dwoma towarzyszami, odbywa w 1932 r. roczną podróż od wybrzeża polskiego do wybrzeży amerykańskich. Trasa jego podróży prowadziła przez Gdynię, Kopenhagę, Hals, Aalborg, Thyborn, Calais, Havre, Cherbourg, Brest, Biarritz, Dakar, Belem de Para, Cayenne, Trinidad Curacao, do Colon i Cristobal.

Podczas podróży tej Wagner prowadził z dnia na dzień pamiętnik, który zatytułowany „Podług słońca i gwiazd”, ukazuje się obecnie na półkach księgarskich

NUMER SPECJALNY „STRZELCA”.

W związku z 16 rocznicą odzyskania Niepodległości, ukazał się specjalny numer tygodnika „Strzelec”, poświęcony całkowicie historii i pracom Polskiej Organizacji Wojskowej, z okazji 20-lecia jej założenia.

Bogata treść tego numeru uwzględnia całokształt działalności P.O.W. od zarania jej powstania w 1914 r. i przynosi wiele nieznanego dotychczas szerzej materiału, jak np. źródłowy artykuł o powstaniu zorganizowanym przez P. O. W., o pierwszych pracach P. O. W. na terenie Petersburga i Moskwy i wiele innych.

Numer zdobia ciekawe, częściowo po raz pierwszy reprodukowane zdjęcia.

Z RECHW WYDAWNICZEGO

Dr. W. Korabiewicz. Kajakiem do minaretów. — Warszawa. Główna Księgarnia Wojskowa. Cena 4.80 zł.

Kajakowcy nasi nie poprzestają już na włóczędę po naszych rzekach i jeziorach, lecz, szukając szerszych przestworzy i szlaków wodnych, przebijają się hen do morza Bałtyckiego i Czarnego. Ponadto mamy coraz więcej fanatycznych wprost zwolenników kajaków, dla których sport ten jest już nie tylko przyjemną rozrywką, lecz wprost potrzebą życia. Są to zawołani włóczędzy, miłujący nadewszystko swobodę, słońce i wodę i z trudnością dający się zatrzymać wśród murów miast. Kajak — w dodatku jeszcze żaglowy, dający możliwość poruszania się bez większego zmęczenia po dużych przestrzeniach, jest jakby stworzony dla włóczęgi. Do liczby takich włóczęgów kajakowych w wielkim stylu należy autor książki „Kajakiem do minaretów”, dr. Wacław Korabiewicz, były lekarz „Daru Pomorza”. Traktuje ona o dwu kolejnych wyprawach, które razem złożyły się na przebycie szlaku Polska — Ateny. Obie wyprawy obfitowały w mnóstwo przeżyć, wrażeń i przygód.

Dr. Korabiewicz jest nie tylko kajakowcem i żeglarzem, lecz również dobrym poetą i pisarzem o bujnym temperamencie, czulej wrażliwości i dużym poczuciu humoru. Dlatego stać go i na sentyment i na ciętą ironię. W tok opowiadania o podróży i przygodach wplata on mnóstwo opisów krajoznawczych, spostrzeżeń i anegdot, sypie spostrzeżeniami złośliwymi między spostrzeżeniami fałszywymi — żeglarza, umie oddać napięcie tragicznej sytuacji, by potem roześmiać się z przykrej przygody, gdy już przeszła. Trzeba przyznać, że książka dr. Korabiewicza jest nie-

poślednim zjawiskiem w dziedzinie pamiętników tak, jak niepowszednim typem jest sam autor — włóczęga.

Adam Wisłocki. Przez jeziora i rzeki Brasławszczyzny. — Warszawa. Główna Księgarnia Wojskowa. Cena 5 zł.

Książka ta stanowi połączenie reportażu z kajakowej włóczęgi po Brasławszczyźnie z przewodnikiem po tym terenie. Autor opisuje w niej jedną z wycieczek, którą odbył wraz z żoną kajakiem przez drogi wodne Brasławszczyzny. Szlak jego wycieczki prowadził od Dukszt i jeziora Dżisna przez jez. Oksna, jez. Róża, jez. Opiwarda, rz. Opiwardkę, rz. Dryświacice, jez. Dryświaty, jez. Oboje, jez. Bohuńskie, rz. Żółwice, jez. Drywiaty, rz. Drujkę, jez. Niespisz, jez. Snudy — Strusto oraz jez. Wojsło, rz. Drujkę do Dżwiny.

Praca ma charakter dość różnorodny: autor dzieli się z czytelnikiem swymi obserwacjami co do terenu i ludności tego kraju, to mówi o jego historii, to opisuje rozkosze, które dała mu wycieczka i trudności z nią związane. W beletrystykę przygody, wietej z humorem, wplecione są opisy szczegółowe i gruntowne szlaku turystycznego, opisy połączone z szeregiem uwag i wskazówek i oparte na skontrolowanych danych. Narracja autora pełna świeżości, rozmachu i beztroskiego humoru tak właściwego włóczęgom wodnym, działa nie tylko na czytelnika, jako na lektora, ale zaszczerpia w nim umiłowanie wodnej włóczęgi i gorącą chęć skosztowania tego dziwnego i wspaniałego życia. Do

Dzięki staraniom pana prezesa dr. Edwarda Natanson, znanego przemysłowca i działacza społecznego i dzięki zabiegom sędziego handlowego, p. Friede, „Centropapier” postanowił poprzeć Fundusz Akcji Kolonjalnej i wpłacił sumę dwudziestu pięciu tysięcy do kasy L. M. i K.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



POLSKA Z LOTU PTAKA.

Do najoryginalniejszych afiszów propagandowych, wydawanych przez koleje polskie należą niewątpliwie afisze-mapy, przedstawiające Polskę z lotu ptaka, których wydawanie przed dwoma laty zainicjowała dyrekcja kolejowa w Krakowie z inicjatywy wiceministra ko-

munikacji inż. Bobkowskiego. Pierwsze dwie mapy przedstawiały Polskę, widzianą od strony Tatr i od strony Karpat Wschodnich, obecnie wyszła trzecia mapa, przedstawiająca Polskę widzianą od Bałtyku, podobnie jak dwie poprzednie opracowana przez kartografa i znanego taternika z Zakopanego, Tadeusza

Zwołńskiego. Na pierwszym planie widzimy bardzo szczegółowo całe woj. pomorskie z wybrzeżem, Szwajcarją Kaszubską i Borami Tucholskimi. Dalej widać jeszcze dość dokładnie woj. poznańskie i wszystkie pozostałe województwa aż po łańcuch Tatr i Beskidów.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Na czoło zagadnień, którymi władze naczelne LMK zajmowały się w ostatnich tygodniach, wysunęły się sprawy zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej, sprawy kolonjalne oraz kwestie organizacyjne.

W dziale zbiórki na FOM — poza rozwijającą się ciągle akcją rozsprzedaży znaczków, która zatacza coraz szersze kregi — wspomnieć należy o uzyskaniu przez Zarząd Główny zezwolenia cedowania na FOM obligacji „Pożyczki Narodowej”.

Dnia 11 listopada, w rocznicę odzyskania Niepodległości, ukazała się odezwa w sprawie zbiórki na F. O. M., podpisana przez przedstawicieli różnych instytucji i organizacji społecznych z Zarząd Głównym Ligi i Zarząd Funduszu Obrony Morskiej na czele. Podobne odezwy, podpisane przez przedstawicieli miejscowego społeczeństwa, zostały wydane w szeregu Okręgów Ligi M. i K., obejmując coraz liczniejsze szeregi ofiarodawców, którzy deklarują składanie na F. O. M. i obligacji Pożyczki Narodowej.

Oto treść głównej odezwy, którą

w nakładzie 100.000 egzemplarzy rozesłano po całej Polsce:

Pomni wiekowych zaniedbań Rzeczypospolitej na wybrzeżu i na morzu, których odrobienie wymaga czynnego spółdziałania całego Narodu

Uznając dostęp do morza — największy skarb Rzeczypospolitej — za źródło siły i potęgi Państwa

Przeświadczeni, że flota wojenna jest niezbędna, by zapewnić wolność pracy polskiej na wybrzeżu i na morzu, a tem samem utrwalić prawdziwą niezawisłość polityczną i gospodarczą Rzeczypospolitej

Składamy na Fundusz Obrony Morskiej zadeklarowane przez nas pieniądze, papiery wartościowe, obligacje Pożyczki Narodowej, akcje Banku Polskiego, obligacje pożyczki budowlanej i w uroczystym dniu wiekopomnej rocznicy odzyskania Niepodległości wzywamy całe społeczeństwo, by ofiarnością na rzecz rozbudowy floty wojennej przyczyniło się do utrwalenia siły Rzeczypospolitej.

Uwaga: Pieniądze należy przesy-

łać na P. K. O. Nr. 30680, obligacje Pożyczki Narodowej po złożeniu przez ofiarodawcę swego podpisu na odwrotnej stronie obligacji w rubryce „Przelew” — należy składać w miejscowych Komunalnych Kasach Oszczędności.

Odezwa ta rozpowszechniona została na całym obszarze Rzeczypospolitej, stanowiąc wstęp do intensywniej akcji propagandowej, jaką winny rozwinąć poszczególne ogniska organizacyjne Ligi w celu wydawnego zasilenia Funduszu Obrony Morskiej ofiarami z tego źródła.

Na podstawie porozumienia Zarządu FOM z Zarząd Głównym LMK — akcja zbiórki ma być w najbliższym okresie czasu zreorganizowana w ten sposób, że w biurze Zarz. Głównego Ligi zostanie wydzielony specjalny aparat, który zajmie się wyłącznie tą sprawą, co niewątpliwie przyczyni się do usprawnienia samej zbiórki.

Faktem jest, że poszczególne Okręgi sprawę zbiórki na FOM traktują jako zagadnienie naczelne. Świadczy o tem Zjazd, który odbył się w dn. 16 listopada r. b. w Łucku przy udziale kilkudziesięciu delegatów z całego województwa wołyńskiego i w obecności sekretarza Zarządu Głównego LMK p. radcy M. Pankiewicza, który wygłosił referat na temat zbiórki. Wspomnieć również należy o zakończonym przed kilku dniami — trzecim z kolei — kursie dla propagatorów Marynarki Wojennej, zorganizowanym przez Okręg Warszawski. Kurs trwał 5 dni po 2 godziny dziennie, przyczem na zakończenie wyświetlono 2 filmy propagandowe z życia naszej Marynarki Wojennej. W kursie wzięło udział 190 osób. Oby inne Okręgi zorganizowały u siebie w jak najkrótszym czasie podobne kursy!

Drugi dział pracy, który absorbował w tym czasie władze naczelne Ligi, to sprawy kolonjalne. Prace pionierskie w tej dziedzinie, rozpoczęte przed kilkoma zaledwie miesiącami, mają już na swym koncie kilka pozycji dodatnich. Jedną z nich — to zakupienie przez Ligę około 7.000 ha ziemi w t. zw. Rezerwacie indyjskim w stanie Parana w Brazylii, dokąd w najbliższych tygod-



Napis propagandowy, umieszczony na szczycie domu w Rypinie, staraniem oddziału L. M. i K.

Do dnia 1 listopada
wplacono na
F. O. M.
konto w P.K.O.
30680
Zł. 1.464.976 gr. 72

Szczegółowe sprawozdania ze zbiórki na F.O.M. w m-cu lipcu i sierpniu b. r. zostały rozesłane do wszystkich Oddziałów LMK. Sprawozdanie za wrzesień i październik znajduje się w druku.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



niach wyruszy z Polski pierwszy transport emigrantów. Drugą taką pozycją są nasze stosunki z Afryką, które układają się najzupełniej pomyślnie. Na podstawie umowy z Liberją mamy możliwość wysyłania plantatorów z Polski do tego kraju. W najbliższych tygodniach wyruszy do portów zachodniej Afryki pierwszy statek pod banderą polską celem nawiązania bezpośrednich stosunków gospodarczych z „czarnym lądem”. To, co wydawało się do niedawna dla wielu iluzją czy utopią — staje się oto faktem najzupełniej realnym.

Działalność kolonialna Ligi została w ostatnich tygodniach zaatakowana przez dwa organy prasowe, które w pogoni za sensacją nie zawahały się podać do wiadomości ogółu fakty wręcz fałszywe, szkodziące nie tylko Lidze, ale i samej sprawie. Znalazło to echo na ostatnim posiedzeniu Rady Głównej L. M. i K., obradującej pod przewodnictwem p. dyr. Kożuchowskiego w dn. 18 listopada br.

Obecni byli liczni członkowie Rady, m. inn. prezes Światowego Związku Polaków z Zagranicy p. marsz. Raczkiewicz, oraz prezesi Okręgów LMK.

Rada po wysłuchaniu programowego przemówienia prezesa Zarządu Głównego p. gen. Orlicz-Dreszera, oraz kilku mówców, potępiających z oburzeniem niecne insynuacje niektórych pism — przyjęła jednogłośnie następującą rezolucję w tej sprawie:

Rada Główna LMK po wysłuchaniu sprawozdania z działalności Zarządu, a w szczególności w sprawie statku „Elemka” — przyjmuje do zatwierdzenia wiadomości fakt zakupu statku i stwierdza, że awaria „Elemki” została spowodowana bez winy kierownictwa statku, oraz że koszty awarii zostają pokryte przez towarzystwa ubezpieczeniowe. Rada wyraża podziękowanie p. prezesowi Zarządu Głównego gen. Orlicz-Dreszerowi za podjęcie akcji pionierskiej w zakresie handlu dalekomorskiego.

Rada Główna wyraża oburzenie spowodu szerzenia przez nieliczne zresztą organa prasowe fałszywych wiadomości sensacyjnych o poczynaniach Ligi, wiadomości szkodzących sprawom, którym Liga służy.

Rada Główna poleciła również, by Zarząd Główny wyraził podziękowanie pp.: kmdr. Ziolkowskiemu, kmdr. Morgulcowi, kpt. wielkiej żeglugi Nowakowi, p. Makarczykowi i p. Bartoszczykowi za pracę przy szacowaniu i kupnie „Elemki”.

Trzeci dział pracy, któremu władze centralne poświęcały ostatnio sporo czasu, to sprawy czysto organizacyjne. Wielki rozrost organizacji wysunął na czoło najpilniejszych zagadnień chwilę sprawę decentralizacji pracy i reorganizacji w związku z tem prac biura Zarządu Głównego Ligi. Opracowany został projekt zor-

ganizowania biur okręgowych, któreby przejęły całokształt spraw należących statutowo do Zarządów Okręgowych, a tem samem odciążyły poważnie agendy centrali. Poszczególne Zarządy Okręgowe otrzymają w tej sprawie pisma, wyłuszczające zasady wprowadzanej zmiany, oraz projekt regulaminu dla biur okręgowych.

Po uzgodnieniu tych spraw z Okręgami — wydany zostanie w pierwszej połowie grudnia r. b. specjalny okólnik w tej sprawie, który ujmie podstawy przeprowadzanej reformy. Reforma ta zacznie obowiązywać wszystkie ogniwa organizacyjne od dnia 1 stycznia 1935 roku.

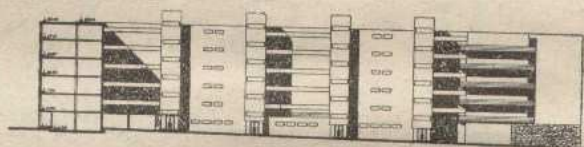
Ostatnie tygodnie przyniosły nowe wieści, świadczące niezbitnie o dalszym imponującym wzroście organizacji. Oto Zarząd Okręgu w Lublinie zameldował krótko po żołniersku, że na obszarze woj. lubelskiego powstała 400-na szkółka placówka L. M. K. Życząc Zarządowi Okręgu i jego dzielnemu prezesowi p. pułk. Stefanowi Iwanowskiemu dalszej cwoonej pracy — apelujemy do innych okręgów, by w pracy dla dobra Państwa nie ustępowały Okręgowi Lubelskiemu, wysuwającemu się zde-

cydowanie na czoło wszystkich Okręgów LMK.

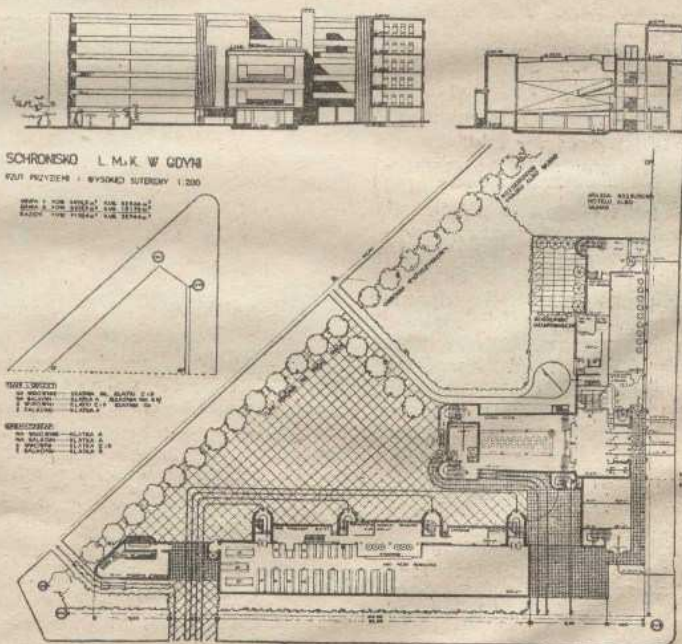
Radosnym objawem był również zjazd Okręgu Łódzkiego LMK, który odbył się w dniu 28. X. rb. w sali posiedzeń Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi, w obecności około 80 delegatów z tego województwa. Ze złożonych sprawozdań wynika, że Okręg powiększył się w przeciągu ostatniego roku sprawozdawczego sześciokrotnie. Aktualne sprawy organizacyjne i działalność kolonialną Ligi oświetlił w swym przemówieniu dyrektor biura Zarządu Głównego p. W. Czerwiński. Następnie wybrano Zarząd Okręgowy z p. wice-wojwodą Potockim jako prezesem na czele.

Jako o ciekawym przejawie działalności propagandowej wspomnieć należy o otwarciu w dniu 4 listopada rb. Wystawy Morskiej w Piotrkowie Trybunalskim. Wystawa ta obrazuje rozwój wybrzeża, portów w Gdyni i Gdańsku, rozrost marynarki handlowej i wojennej, prace Zarządu Głównego LMK itp. Ilustrują to wszystko ciekawie zestawione dane statystyczne, wykresy, modele okrętów itp. Otwarcia dokonał miejscowy starosta.

SCHRONISKO L. M. K. W GDYNI
WIDOK Z UL. STAWIAKOWSKIEJ - WYSOKOŚĆ 1:200



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Plany schroniska L. M. K. w Gdyni według projektu architekta I. Wierzbickiego

Przemówienie okolicznościowe wygłosił prezes Zarządu Oddziału w Piotrkowie p. Papiński. Zarząd Główny reprezentował dyr. biura p. W. Czermiński. Zarząd Okręgowy w Łodzi — p. mgr. Janowski.

O zainteresowaniu wystawą świadczy fakt, że wszystkie szkoły piotrkowskie postanowiły gremialnie ją zwiedzić, a cały szereg miast na obszarze województwa zwrócił się do Piotrkowa z prośbą, by wystawa mogła zawitać również do nich.

Faktem godnym podkreślenia jest również to, że cały szereg Okręgów i Oddziałów LMK organizuje u siebie plutony reprezentacyjne, które występują nazwęmi w czasie różnego rodzaju uroczystości, obchodów, akademii itp., przyczyniając się tym do popularyzowania Ligi. Jako przykład do naśladowania należy wymienić działalność Oddziału LMK przy Śląskich Zakładach Elektrycznych w Katowicach. Chociaż oddział jest stosunkowo młody — około 135 członków umundurowało się już, prócz tego oddział tworzy własną orkiestrę.

W dniu 18 listopada rb. odbył się w Kraśniku Zjazd Obwodu Janowsko - Kraśnickiego LMK pod prze-

wodnictwem p. starosty Górno, przy udziale 35 delegatów. O pracy tego obwodu świadczą najlepiej suche cyfry: w kwietniu rb. Obwód liczył 2 Oddziały — obecnie jest ich 22, ponadto 3 koła gminne oraz 13 kół szkolnych. Zjazd zatwierdził szczegółowy plan pracy na najbliższą przyszłość.

Sprawy Obwodu Janowsko-Kraśnickiego omówimy szerzej w najbliższym numerze „Morza”.

★

W związku z uroczystością spuszczenia na wodę nowego statku motorowego „Piłsudski”, który utrzymywać będzie stałą komunikację między Gdynią a Nowym Jorkiem, Liga M. i K. organizuje specjalną wycieczkę do stoczni Monfalcone pod Tryjstem, w której statek ten będzie się.

Wycieczka w programie swoim obejmuje zwiedzanie Wiednia, Triestu i Wenecji oraz współudział uczestników w samej uroczystości w Monfalcone. Wycieczka rozpocznie się około 17 grudnia i trwać będzie wówczas do 22 grudnia, przy czym wszystkie noce spędzać będą uczestnicy w hotelach poza częścią podróży powrotnej z Wenecji do

Warszawy. — Jednak podczas tej nocy uruchomiony będzie wagon sypialny, z którego za oddzielną dopłatą będą mogli uczestnicy korzystać.

Koszt wycieczki wynosić będzie zł. 400 w klasie III, oraz 485 zł. w kl. II; dla członków Ligi, którzy wylegitymują się kwitem na opłaconą składkę przed 10 listopada r. b., cena w III klasie wynosić będzie zł. 350 i w II klasie zł. 400.

Zapisy przyjmować będą: Biuro Podróży Wagons Lits Cook oraz „Orbis”.

Ścisły termin uroczystości określi p. min. Przem. i H. i od tego uzależniony jest sam termin wycieczki.

W numerze 10-tym „Morza” z r. b. w artykule p. K. Wachalowskiego p. t. „Polska i Polacy w Świecie”, w szpalcie 3-cj, w wierszach od 40—51 od góry umieszczono wzmiankę, że „Drugi Pawilon wystawy” (turystycznej) wykonał „Orbis”, podczas gdy stoiska drugiego pawilonu zostały urządzone przez Wydział Turystyki Ministerstwa Komunikacji.

K R O N I K A

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Ogólne obroty towarowe portu gdynińskiego za miesiąc październik 1934 r. wyniosły 648.541,7 ton, z czego na obrót zamorski przypada 627.804,9 ton. Ogólna suma obrotów w porównaniu z miesiącem wrześniem r. b. nieco zmniejszyła się, gdyż we wrześniu wynosiła ona 649.853,4 ton. Natomiast w porównaniu z październikiem roku ubiegłego obroty z tegoż miesiąca w roku bieżącym wzrosły o 22.066,4 ton.

Z ogólnej sumy obrotów zamorskich na przywóz przypada 65.118 ton, na wywóz — 562.686,9 ton.

W wywozie poza dotychczasowe artykuły: węglem (482.622,7 ton), koksem (20.402 ton), bunkrem (13.362,9 ton), metalami różnymi (4.514,1 ton), szynami kolejowymi (2.356 ton), cukrem (2.068,9 ton), bekonami (1.796,4 ton), nawozami azotowymi (1.760,2 ton) i jajami (1.311,3 ton) pojawiły się również ziemniaki, których wywieziono 1.612,7 ton.

W przywozie, jak zwykle, pierwsze miejsce zajął złom (18.880,3 ton), dalej bawełna (6.708,1 ton), piryty (6.810,3 ton), nasiona oleiste (5.769,6 ton), skóry (2.844,9 ton), garbniki (2.712,5 ton), oraz rudy (1.490,6 ton).

★

W miesiącu październiku r. 1934

przeszło przez port gdyniński ogółem 771 statków o łącznej pojemności 734.771 t. r. n. Pierwsze miejsce w ruchu statków zajęła bandera szwedzka, drugie niemiecka, trzecie polska, a czwarte duńska. W porównaniu zatem z ubiegłym miesiącem bandera polska wysunęła się na trzecie miejsce, a bandera duńska na czwarte miejsce. Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni, wyniósł 943,4 t. r. n., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 39, a średni postój statku — 63,7 godz.

★

W przeciągu miesiąca października r. b. złowiono na całym wybrzeżu polskim 564.580 kg. ryb, wartości 207.636 zł.

Stan połowów w miesiącu sprawozdawczym znacznie się poprawił zarówno w stosunku do miesiąca września, jak i w stosunku do października r. ub. W porównaniu z wrześniem r. b. połowy wzrosły o 115.000 kg., w porównaniu zaś z październikiem r. ub. o 331.000 kg. Wpłynęły na to znacznie większe połowy węgorzy: w październiku r. b. — 52.180 kg., gdy w październiku r. ub. 28.400 kg., przedewszystkiem jednak zwiększyły się połowy szprot. W końcu października pojawiły się masowo u polskich wybrzeży ławice tych ryb,

występując szczególnie obficie na odcinku między Karwią a Chałupami. Wywołało to wielkie poruszenie na całym wybrzeżu, wyniki połowów były też wspaniałe — ogółem złowiono w październiku r. b. 263.300 kg. szprotów, gdy tymczasem w październiku r. ub. tylko 82.000 kg. Rybacy sprzedali znaczne ilości szprotów w stanie świeżym, resztę uwędzono w wędzarniach, w których musiano uruchomić wszystkie piece

★

Miedzy importerami śledzi solonnych Wielkiej Brytanii a importerami tego artykułu w Gdańsku i Gdyni została podpisana w październiku r. b. umowa w sprawie dostawy śledzi angielskich przez porty gdański i gdyniński na rynki polski, rumuński i czechosłowacki. Umowa ta wywołała niezadowolenie w polskich sferach rybackich, których zdaniem, oddaje ona faktycznie monopol dostawy śledzi solonych w ręce firm importowych gdańskich i gdynińskich. Sfery rybackie twierdzą, że może się ona odbić ujemnie na obrotach obu portów, gdyż kupcy polscy, podobnie jak i kupcy z krajów, do których przez Gdynię i Gdańsk szły tranzytem transporty śledzi, będą musieli obecnie płacić za po-

średnictwo uprzywilejowanej grupy importerów śledziowych.

Umowa ta nie jest jeszcze ostateczna, gdyż, jak przewiduje jej końcowy punkt, traci ona swoją ważność w razie sprzeciwu czynników rządowych polskich lub angielskich.

★

Ostatnio uruchomiono w Gdyni solarnię śledzi, co stało się znów bodźcem do powstania innej gałęzi produkcji, a mianowicie do rozwoju przemysłu bednarskiego. Pierwsza wytwórnia beczek dla śledzi solonych została już uruchomiona w październiku w porcie rybackim, w magazynie firmy „Polonia”, a niewątpliwie w przyszłości przemysł bednarski Gdyni mógłby zaspokajać nie tylko potrzeby miejscowego rynku, ale stanowić również artykuł eksportowy.

★

Na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 października 1933 wydane zostało rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 października r. b. (Dz. U. Nr. 92 z dnia 25.X.1934), określające teren wolnej strefy celnej w porcie gdyni. Rozporządzenie to włączyło do wolnej strefy: basen im. min. Kwiatkowskiego oraz nabrzeża Stanów Zjednoczonych, Czechosłowackie, Rumuńskie i Jugosłowiańskie. Od strony lądu strefa wolnocelna została oddzielona specjalnym ogrodzeniem. Należy podkreślić, że faktyczne uruchomienie wolnej strefy nastąpiło już w dniu 15 stycznia r. b.

W uzupełnieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 października r. b. ogłoszone zostało w Dzienniku Ustaw Nr. 97 z dnia 30 października r. b. jeszcze trzy rozporządzenia, dotyczące spraw celnych portu gdyni: 1. Ministrów Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 25.X r. b. o ograniczeniach, dotyczących uprawiania handlu przemysłu, wznoszenia budowli i zamieszkiwania na terenie wolnych obszarów celnych w portach mor-

skich oraz ograniczeniach ruchu osobowego pomiędzy wolnymi obszarami celnymi w portach morskich a resztą polskiego obszaru celnego; 2. Ministra Skarbu z dnia 25.X r. b. wydane w porozumieniu z Min. Przem. i Handlu, a ustalające przepisy dla wolnych obszarów celnych i 3. Ministra Skarbu w sprawie nadania Urzędowi Celnemu w Gdyni niektórych uprawnień okręgowych władz celnych II instancji, co niewątpliwie przyczyni się do usprawnienia służby celnej w Gdyni.

★

W porcie gdyni została uruchomiona w miesiącu wrześniu r. b. stacja deratyzacyjna dla odczyszczenia i dezynfekcji statków. W ten sposób port gdyni uniezależnił się w zupełności od portów zagranicznych. Znalazł się również na liście portów pełnowartościowych, t. j. takich, które — w myśl Międzynarodowej Konwencji Sanitarnej w Paryżu z r. 1926 — dzięki posiadaniu wszelkich urządzeń sanitarnych — mogą wydawać wszystkie świadectwa, jakie przewidziane są w tej konwencji. Pierwszą deratyzację przeprowadzono z bardzo dobrym wynikiem w dniu 4 października r. b. na greckim statku „Chelatos” o pojemności 2214 t.r.n.

★

W Gdyni powstała nowa linja, łącząca nasz port z portami Australii: Adelaide, Sydney, Melbourne i t. d., przez co zyskaliśmy stałe połączenie z najodleglejszą częścią świata.

★

Dnia 22 listopada r. b. zawija do Gdyni z Genui po raz pierwszy statek „Frutte d'Italia”, należący do nowej linii regularnej „Stalo-Somala” — Genova. Statki tej nowej linii owoce zawijać będą do Gdyni przeciętnie w odstępach 12-dniowych.

★

Port gdyni posiada obecnie przeszło 40 linii regularnych, łączących

go z przeszło 120 portami świata. Linje te łączą Gdynię z portami Anglii, Belgii, Egiptu, Estonii, Francji, Finlandii, Grecji, Holandii, Hiszpanii, Niemiec, Norwegii, Szwecji, Syrii, Turcji, Włoch, Ameryki Półn. i Południowej, Azji i Afryki. Cztery linje są całkowicie w rękach polskich, dwie częściowo, reszta pozostaje w rękach obcych.

★

Przy udziale przedstawicieli Urzędu Morskiego w Gdyni i Rady Portu w Gdańsku odbyła się w Pradze Czeskiej konferencja, mająca na celu usprawnienie komunikacji między Czechosłowacją, a Gdynią i Gdańskiem. Powzięte uchwały przyczynią się do rozwoju obrotów towarowych.

★

Ostatnio oddane zostały do eksploatacji trzy nowe dźwigi: na nabrzeżu Francuskim jeden dźwig 3-tonowy, półportalowy, który został wykonany przez Warszawską Spółkę Budowy Parowozów; oraz na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych dwa dźwigi 3-tonowe półportalowe o długich wysięgach i dużej wysokości podnoszenia, wykonane z materiałów krajowych przez firmę K. Rudzki w Warszawie.

★

W porcie Helskim zostało już zakończone bicie pali przy budowie nowego mola wschodniego. Obecnie rozpoczęto zapelnianie końcowej części mola kamieniami oraz budowę przystani dla statków. W ciągu najbliższych dni przewidywane jest zakończenie tych robót.

★

Ostatnie burze podmyły na wybrzeżu w niektórych miejscach wydmy na odcinku pomiędzy Kuźnicami a Chalupami. Wydział Administracji Morskiej Urzędu Morskiego przystąpił niezwłocznie do naprawy zagrożonych miejsc.

SPIS RZECZY w ROCZNIKU „MORZA” 1934 r.

I. SPRAWY MORSKIE.

a) ogólne.

Dreszer-Orlicz Gastaw, gen. — Polacy z zagranicy w Gdyni, Nr. 10.

Knauff St. — Polonia rumuńska a polskie morze, Nr. 12.

Kronika, Nr. 1 — 6, 8/9 — 12.

Lewandowski Janusz — Po Święcie Morza, Nr. 8/9.

Nauticus — „Lega Navale Italiana”, Nr. 3, 5.

Nauticus — Włoska Liga Morska, a młodzież, Nr. 11.

Piotrowicz Roman — Wolność mór, Nr. 10.

Prawda o „Eiencie”, Nr. 12.

Przed Świętem Morza, Nr. 6.

Raczlewicz Władysław — Do Polaków zagranicą, Nr. 6.

Sikorski H. — Koła Przyjaciół Morza, Nr. 6.

Socha M. — Wychowanie wodne a szkoła, Nr. 4.

Święto Gdyni, Nr. 1.

Tetzlaff Henryk — Dzisiejsza Polska na morzu, Nr. 1.

Zieliński Stanisław — Instytut Morski Kolonialny, Nr. 5.

Z obcej prasy morskiej, Nr. 11.

b) marynarka wojenna.

Czeczott Rafał, kmdr. ppor. — Sily morskie na Bałtyku, Nr. 3.

Czołowski Aleksander, dr. — Niedo-
szły zamach, Nr. 7.

Dębski Jan — Fundusz bezpieczeństwa, Nr. 2.

Durski - Trzaska Karol, kmdr. — Lot-
nictwo morskie, Nr. 4.

Ehrenberg Tadeusz — Zbrojne pogo-
towie na Oceanie Spokojnym, Nr. 3.

Fundusz Obrony Morskiej, Nr. 3-8/9.

Ginsbert J. inż. — Czy stać nas na
flote wojenną, Nr. 5.

Ginsbert Ju'lan — „Skończyć z bez-
silnością na morzu...”, Nr. 2.

Koslanowski Władysław, kmdr. ppor.

— Czternaście lat! Nr. 2.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Kotarski Stefan, dr. — Fundusz Obrony Morza XVI wieku. Nr. 7.
 Kozuchowski Józef — O sile Rzeczypospolitej na Bałtyku. Nr. 6.
 Krzywiec B. A. — Atak na kanał Suezki. Nr. 11.
 Naczelny obowiązek. Nr. 5.
 Nauticus — Rola zadania niemieckiego „Flottenvereins”. Nr. 1.
 Sobieski Wacław, prof. — Z dziejów naszej marynarki. Nr. 7.
 Tomaszewski Tadeusz, ppłk. dypl. — Bezpieczeństwo „Ostatniej twierdzy”. Nr. 4.
 Wardasówna Maria — W Pucku — u lotników. Nr. 5.
 Z życia Marynarki Wojennej. Nr. Nr. 1 — 12.

c) marynarka handlowa.

Kosko Stanisław — Nowa księga międzynarodowych sygnałów morskich. Nr. 3.
 Rola uzbrojonych angielskich statków handlowych w ostatniej wojnie. Z ang. przetłum. W. Bartosiak. Nr. 1.

d) budownictwo okrętowe, technika.

Bielawski Bolesław, inż. — O przemysł okrętowy w Gdyni. Nr. 7.
 Budownictwo okrętowe we Francji. Nr. 2.
 Płużański Stanisław, prof. — Czy możemy budować okręty. Nr. 7.
 Quéant Olivier — Budowa okrętów we Francji. Nr. 10, 11, 12.
 Woźnicki J. — Latarnie morskie. Nr. 7.

II. rybołówstwo.

Piotrowski Grzegorz — Spożycie ryb morskich. Nr. 6.
 Woźniński Stefan — Popieramy rybołówstwo morskie. Nr. 11.
 g) wycieczki, turystyka, sport wodny.
 Bublewski Witold — Harcerze na rzekach i morzu. Nr. 5.
 Kwaśniewski Stanisław, gen. bryg. — Spływ do morza. Nr. 5.
 Letnie obozy LMK. Nr. 6.
 N. R. Drugie polskie regaty peliomorskie Gdynia — Visby. Nr. 10.
 Sikorski Henryk — Obozy i wycieczki nadmorskie. Nr. 5.
 Sikorski Henryk — Spływ 1934 „Cała Polska do morza”. Nr. 10.
 Swój — Kursy narciarsko-społeczne. Nr. 3.
 To-Mara — Jak to było na obozie nadmorskim Ligi. Nr. 10.
 Wszyscy na wodę. Nr. 5.
 Zdrożny Stanisław — Tworzymy nowe życie. Nr. 7.

II. ŻEGLUGA ŚRÓDLADOWA.

Andrzejowski Zygmunt, mjr. dypl. — Generali Pradziński, twórca projektu kanału Augustowskiego. Nr. 1.
 Czeczott Rafał — Kanał Bałtycko-Białomorski. Nr. 6.
 Kacprzyk Mieczysław — Obóz żeglarski LMK nad jeziorem Narocz. Nr. 10.
 Konopka Alfred, inż. — Frontem do Wisły. Nr. 6.
 Tomaszewski Tadeusz — Powódź. Nr. 10.
 Wodniak, inż. — „Winiów garnuszek i lecha błota”. Nr. 1.
 Wodniak, inż. — Z krainy jezior. Nr. 5.
 Prokopowicz M., inż. — Zbiorniki powodziowe. Nr. 12.

III. GDANSK, POMORZE, DOSTĘP DO MORZA.

Chrzanowski Bernard — Poznaj Kąszubów. Nr. 6.
 Chudziński Henryk — O przyszłość kulturalną Gdyni. Nr. 7.
 Domy nad morzem dla wszystkich. Nr. 2.
 Gdynia — ośrodek przemysłu handlu. Nr. 4.
 Gindrich Władysław — Gdynia — dzwignia przemysłu. Nr. 7.
 Nauticus — Z czasów krzyżackich. Nr. 7.
 Obrona wybrzeża w przeszłości. Nr. 7.
 Pawłowski Tom. — Wycieczka do Grunwaldu. Nr. 11.
 Plutyński A. — Propaganda przez Gdynię. Nr. 3.
 Przez osiedlane się do rozbudowy Gdyni. Nr. 1.
 Rummel Julian — Nie po raz pierwszy jesteśmy nad morzem. Nr. 3.
 Smolarski Mieczysław — Jesienna fałszyba Bałtyku. Nr. 10.
 Umowy polsko-gdańskie. Nr. 10.
 Z. K. Pomorze na taśmie filmowej. Nr. 2.

Zaremba Jerzy, kpt. — Z wędrówki po wybrzeżu. — Nr. 12.

Zjazd pomorzoznawczy. Nr. 12.

Zlot młodzieży w Gdyni. Nr. 6.

IV. HANDEL ZAGRANICZNY.

Grodecki Adam — Import kolonialny Polski. Nr. 4.
 Kincler Józef — Wystawa polska na Targach Lewantyńskich 1934. Nr. 7.
 Nauticus — Walka o handlowy tonaż. Nr. 12.
 Rosiński Wiktor, dr. — Handel pozaeuropejski Polski w roku 1933. Nr. 3.
 Rosiński W., dr. — Patriotyzm gospodarczy. Nr. 8-9.
 Szukiewicz Tadeusz — Polscy pionierzy handlu zamorskiego w Czyliu. Nr. 3.

Warchałowski Kazimierz — Ze wspomnień kupca. Nr. 6.

Wierzbicki Emil — Port Leningradu. Nr. 11.

Zieleniewski K. — Rok handlu zamorskiego. Nr. 12.

V. ZAGADNIENIA KOLONIALNE.

a) problem kolonialny i kolonizacyjny.

G. K., inż. — Sprawa kolonizacji polskiej w Mandżurii. Nr. 11.
 Pankiewicz Michał — Dostęp do morza a polityka kolonialna. Nr. 2.
 Pankiewicz Michał — Jak należy organizować kolonizację zamorską. Nr. 1.
 Pankiewicz Michał — O Polskę kolonialną. Nr. 8-9.
 Pankiewicz M. — Osadnictwo w Paranie. Nr. 12.

Pankiewicz Michał — Pionierstwo kolonialne. Nr. 10.

Piotrowicz Roman — Zagadnienie kolonizacji w prawie narodów. Nr. 8-9.

Rosiński Wiktor, dr. — Interesy kolonialne Polski. Nr. 2.

Rozwadowski Jan, dr. — Ekspansja kolonialna u obcych. Nr. 5, 6.

Rozwadowski Jan, dr. — Sprawy kolonialne na Zachodzie. Nr. 1-4.

b) kolonie i kraje zamorskie:

Janikowski Leopold — Wspomnienia z podróży afrykańskich w latach 1882-1886. Nr. 1, 3, 4.
 Kolonizacja w Tripoli. Nr. 6.
 Kronika Kolonialna. Nr. 5, 6.
 Leszczyński Michał — „Elenka” — okręt pionier. Nr. 12.
 Lyp Fr. — Niemiecka akcja kolonialna. Nr. 12.
 Ołchowicki G., dr. — 490-letnie Kana-
 dy. Nr. 12.

Lyp Franciszek — Projekt osadnictwa żydowskiego w Angoli. Nr. 2.

Pankiewicz Michał — Kolonizacja na terenie Parany w chwili obecnej. Nr. 3.

Polski Komitet Propalestyński. Nr. 2.

Przegląd kolonialny. Nr. Nr. 1-4.

7-12.

Sprawy kolonialne. Nr. Nr. 6-12.

Szukiewicz Wojciech — Murzyńskie sny o potęgę. Nr. 1.

Zieleniewski Kazimierz — Marchand i Kitchener nad Nilem. Nr. 4.

Zieleniewski Kazimierz — Polski do-
 robek w Afryce. Nr. 6.

c) wychództwo polskie:

Bełżecki Stanisław — Młodzież polska w Ameryce. Nr. 8-9.

Bełżecki Stanisław — Z życia Polaków w Stan. Zjedn. A. P. Nr. 10.

Rozwadowski Jan, dr. — Ośrodki polskie na obczyźnie. Nr. 7.

Rozwadowski Jan, dr. — Ośrodki polskie zagranicą. Nr. 8-9.

Srocki Bolesław — Światowy Związek Polaków. Nr. 8-9.

Szwedowski Stefan — II-gi Zjazd Polaków z Zagranicy. Nr. 8-9.

Warchałowski K. — „Polska i Polacy w Świecie”. Wrażenia z Wystawy. Nr. 10.

Wieloch St. — Warunki pracy w Paranie. Nr. 11.

Zieleniewski Kazimierz — Hasła gospodarcze wychództwa. Nr. 10.

Zieleniewski Kazimierz — Polska prasa zagranicą. Nr. 8-9.

Zieleniewski Kazimierz — Zdobywcze i troski Polonii zamorskiej. Nr. Nr. 1, 2, 4, 5, 7.

Zieliński Stanisław — Józef Kowalewski. Nr. 1.

Z pobytu w Brazylii. Wywiad z przedstawicielem LMK. W Paranie, p. gen. St. Strzemińskim. Nr. 10.

Z prasy polskiej na obczyźnie. Nr. 11-12.

V Zjazd Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy. Nr. 1.

VI. PODRÓŻNICTWO I PODRÓŻE MORSKIE.

Bartoszyk Jan — W podróż naokoło świata. Nr. 10.

Bernadzikiewicz Stefan, inż. — Polska wyprawa polarna na Spitsbergen. Nr. 11.

Cwalinga L. — Słaby pasażer. Nr. 12.

Gembarski Miłosz — Pierwszy Polak admirałem (Prokop Odrowąż-Pieniążek). Nr. 5.

Katastrofa „Czelusina”. Nr. 4.

Kosko S. — Z „Darem Pomorza”. Nr. 11.

Kosko S. — Kopenhaga — Santa Cruz. Nr. 12.

Lepecki Bohdan Teofil — Na podzwoitnikowej plantacji yerba. Wrażenia z podróży po Argentynie. Nr. 4.

Nauticus — Pierwsza podróż emigracyjna morzem do Polski. Nr. 8-9.

Neuman Władysław — „Dar Pomorza” na wodach parańskich. Nr. 4.

Niewiadomski R. — Ciężki powrót. Nr. 11.

Olesza Stanisław, dr. — Polska bandera na Północy. Nr. 5.

Ostrowski Wiktor — Polska wyprawa w Andy. Nr. 8-9.

Tchórznička Maria Olga — Nairobi — stolica Kenii. Nr. 1.

Wardasówna M. — U braci Adamowiczów. Nr. 8-9.

Wardasówna Marja — Zwycięski lot. Nr. 10.

Zieliński Stanisław — Admirał Iloty pamięskiej (Tomasz Stanisław Wolski). Nr. 6.

250 ton, przeznaczony dla portu w Brest i mały transportowiec „Le Dijonnais”, przeznaczony dla linii Paryż — Rouen — Le Havre. To jest trzeci statek serii, której dwa pierwsze „Gatinnais” i „Nivernais” zostały niedawno zbudowane w tych samych stocznicach.

Wykończenie wielkiego statku „Normandie”, przeznaczonego dla linii Havre — New-York szybko jest wykonywane w stocznicy Penhoët. Każdy wie, że statek ten długości 313 metrów, szerokości 36 metrów i wyporności 76.000 ton, jest największym statkiem na świecie. Wykończono już montaż trzech kominów; najwyższy punkt pierwszego komina (przedniego) znajduje się będzie 44 m. 25 powyżej poziomu morza. Obwód każdego z tych kominów wynosi 49 metrów; oba maszty znajdować się będą o 150 metrów jeden od drugiego. Ster „Normandie” waży prawie 136 ton, wysokość jego wynosi 16 m. 26. Każda z czterech śrub waży 23 ton i każda kotwica 17 ton. Zaczęto już roboty dekoracyjne i urządzenia wewnętrzne. Statek ten będzie nie tylko największym, ale najpiękniejszym i najwygodniejszym statkiem na świecie: będzie posiadał wielką salę dla teatru i kina; sala iadalna pierwszej klasy będzie miała 90 metrów, długości. Bezpieczeństwo tego statku zostało bardzo szczegółowo studjowane. Wszystkie ściany pomiędzy kabinami są pokryte płytami azbestowymi i w każdym lokalu znajdować się będzie automatyczna sygnalizacja przeciwpożarowa. „Normandie” wykona prawdopodobnie swoje próby w maju 1935 i pierwsza jego podróż z Havru do Nowego-Jorku odbędzie się w początkach czerwca.

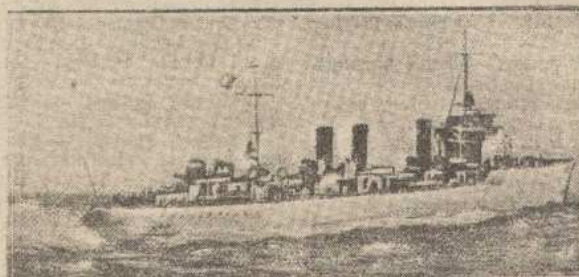
Olivier Quentin

PENHOËT

Budowa OKRĘTÓW wojennych i STATKÓW handlowych

wszelkich typów i rozmiarów

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



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

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



Ważny i kotły dla krążowników „DUQUESSNE”, „TOURVILLE” (36 węzł — najszybszych w świecie) (Atel. et Chant. de Bretagne i Ste. Gl'e de Constructions Mécaniques).

STOCZNIE i WARSZTATY

NANTES

(L. I.)

LE TRAIT

(S. I.)

LA COUR - NEUVE

(SEINE)



Kontrtorpedowiec „CASSARD”, 45,4 węzłów najszybszy na świecie okręt wojenny (Ateliers et Chantiers de Bretagne).

— ATELIERS ET CHANTIERS DE BRETAGNE —

— ATELIERS ET CHANTIERS DE LA SEINE MARITIME (Worms & Cie) —

— SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES —

Dawne Zakłady E. Garnier i Faure Beauveu — Aparaty Rateau

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



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

ZARZĄD GŁÓWNY

PARIS (S-e)

55.

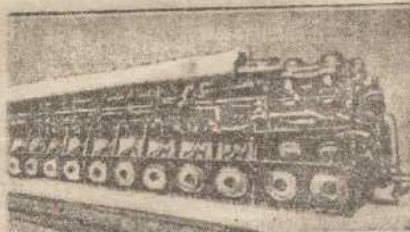
BOULEVARD

HAUSSMANN

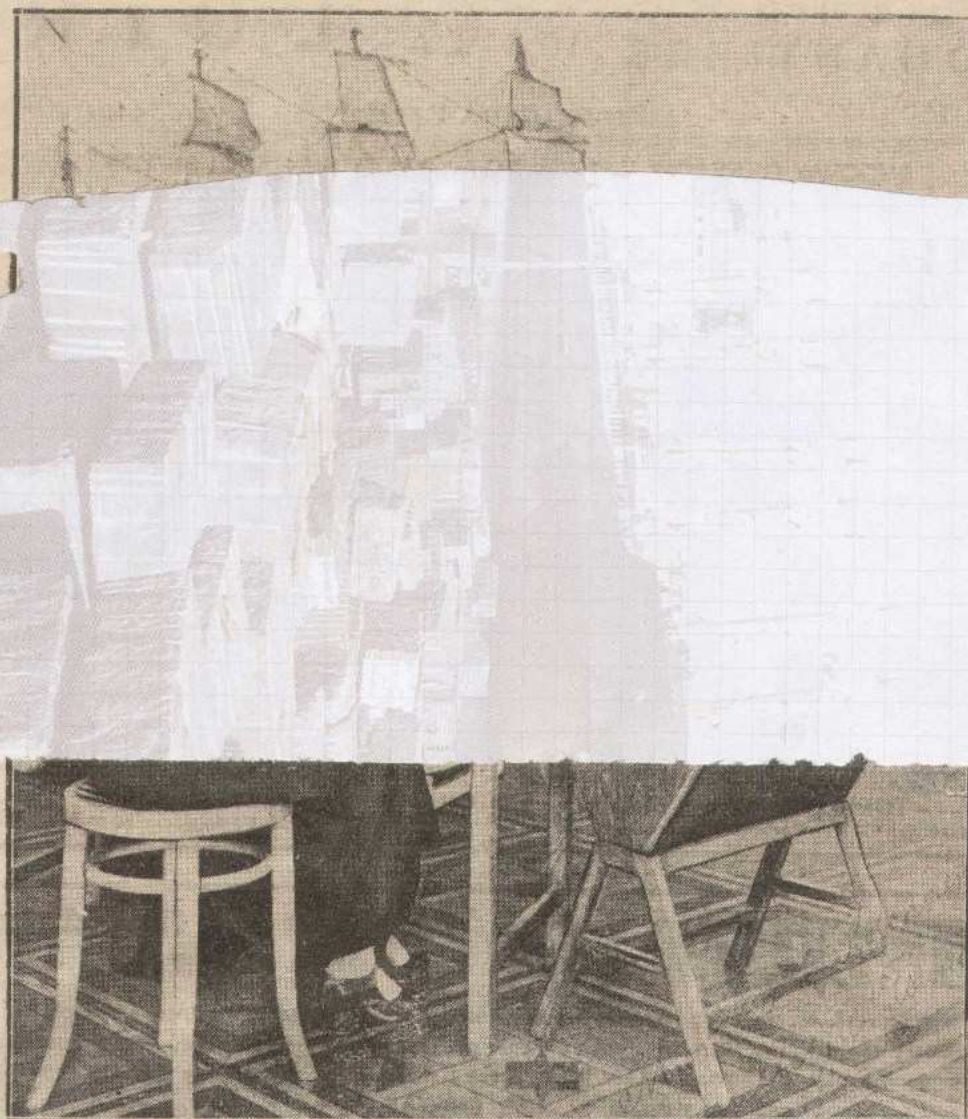
WSZELKIE ZAPYTANIA

NALEŻY KIEROWAĆ

POD TYM ADRESEM



Motor typu M. A. N. o sile 3000 H. P. do łodzi podwodnych. Wyłączność na Francję S-t'e G-l'e de Constructions Mécan.



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

„Isze 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 instrukcje w okresie początkowym pracy na maszynie, oraz na każde nasze wezwanie, okazywała niezwłocznie pomoc do czasu całkowitego i dokładnego opanowania nowego systemu pracy przez nasz własny personel”.

Z poważaniem
LIGA MORSKA I KOLONJALNA.

ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

4, Rue de Téhéran, Paris

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

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KRAŻOWNIKI — KONTRTORPEDOWCE — ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot)
TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESLA LOIRE-SULZER

Budowa maszyn dla kontrtorpedowców po skłach „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYS”

SCHNEIDER & C^{ie}

ZARZĄD: 42, Rue d'Aniou
PARIS

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

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

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

STOCZNIA: Chalons/Seine.

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu”

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 „

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

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

Wydawca: Liga Morska i Kolonialna

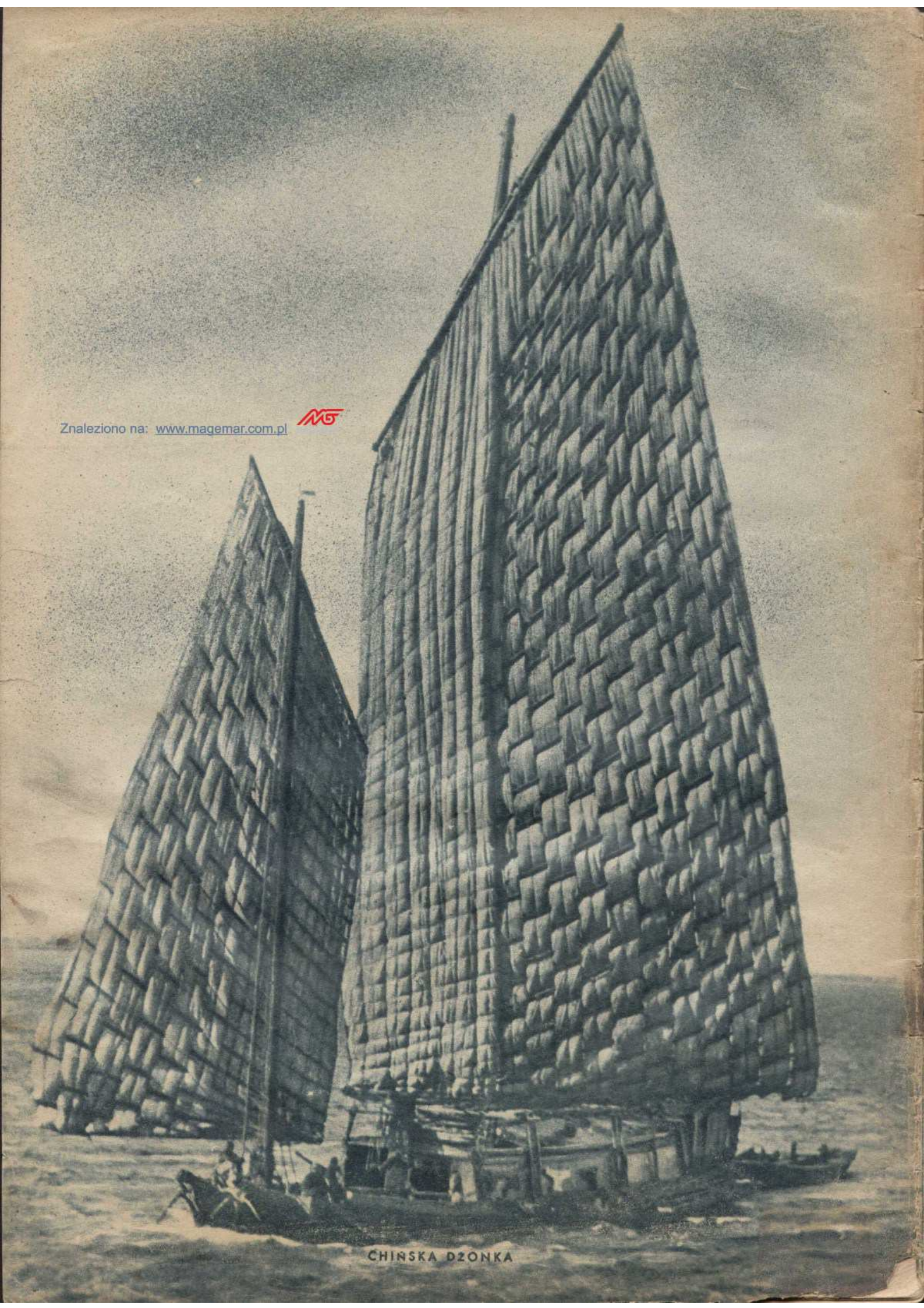
Redaktor: Janusz Lewandowski

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

LIBERIA-AFRYKA



Znalezione na: www.magemar.com.pl



CHINSKA DZONKA