

MORZE



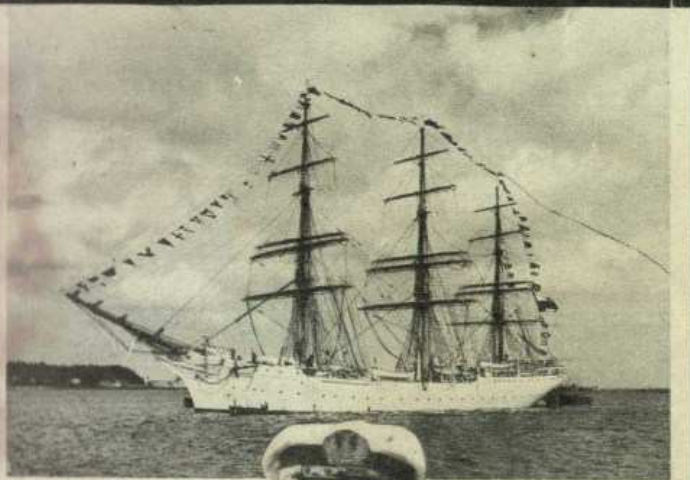
Znaleziono na: www.magemar.com.pl 

WYŚCZYT 10

PAŹDZIERNIK 1935

POWRÓT „DARU POMORZA”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Na redzie w Gdyni



Ku ojczystym brzegom



Kapitan „Daru Pomorza” K. Maciejewicz „udekorowany” wieńcem hawajskim



Uczniowie Szkoły Morskiej na „Darze Pomorza”

Dnia 3 września wrócił do Gdyni z podróży ćwiczebnej naokoło świata, statek szkolny „Dar Pomorza”. Wszystkie znajdujące się w porcie statki powitały „Dar Pomorza” głosem syren, nad statkiem krążyła eskadra wodnopłatowców, a zebrane tłumy witały radośnie powracających „wilków morskich”.

Na dworcu morskim oczekiwali na „Dar Pomorza” premier W. Sławek



premier W. Sławek, minister Floyar Rajchman, generał Orlicz Dreszer na „Darze Pomorza”

min. Floyar-Rajchman, gen G. Orlicz-Dreszer, b. min. gen. Zarzycki, biskup morski, ks. dr. Okoniewski z duchowieństwem, miejscowe władze administracyjne i wojskowe z kontr-admirałem Unrugiem, rodziny powracających uczniów szkoły morskiej oraz tysiączne tłumy publiczności. W chwili cumowania statku orkiestra marynarki wojennej odegrała hymn narodowy, a potem „Pierwszą Brygadę”.

„Dar Pomorza” wyszedł w podróż ćwiczebną naokoło świata w dniu 16 września ub. r. według marszruty: Gdynia — Kopenhaga — Santa Cruz — Port de France — San Domingo — kanał Panamski — Balboa — wyspy Galapagos — Honolulu — Jakohama — Osaka — Nagasaki — Szanghaj — Hong Kong — Singapore — Batavia — Saint Louis — Durban — wyspa św. Heleny — Antwerpja — Gdynia. Podróż pierwsza naokoło świata wykazała sprawność nawigacyjną „Daru Pomorza” i jego dowództwa oraz dobry stan wyszkolenia załogi, składającej się z przyszłych oficerów floty wojennej i handlowej. Obsada „Daru Pomorza” składała się z kapitana, 5 oficerów, kapelana, lekarza, 5 instruktorów, 21 marynarzy i 68 wychowanków Państwowej Szkoły Morskiej, wśród których znajduje się kilku stypendystów LMK.



MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 10

Warszawa, październik 1935 r.

Rok XII

TREŚĆ:

NASZE ZADANIA

-
- WALKA O KOLONJE — J. D.
-
- ZADAMY MANDATU KOLONJALNEGO — M. PANKIEWICZ
-
- SZKUNERY DLA MARYNARKI HANDLOWEJ — E. URBANSKI
-
- MOŻLIWOŚCI F. O. M. W ŚWIEŁE FAKTÓW — J. SAWICZEWSKI
-
- U IGNACEGO PADEREWSKIEGO — ST. PODHORSKA OKOŁÓW
-
- ROZBUDOWA FLOTY WOJENNEJ NIEMIEC — S. K. K.
-
- RYBOŁÓSTWO I PRZEMYSŁ SLEDZIOWY — T. SERWA
-
- KOLOROWA SOLIDARNOŚĆ — Z. D.
-
- „DAR POMORZA” W JAPONJI — ST. KOSKO
-
- NASZE OSADY W PARANIE
-
- ROZWÓJ LIGI MORSKIEJ W ST. ZJEDNOCZONYCH — ST. BŁĘZECKI
-
- CIĘCIE STATKÓW NA ZŁOM — I. POGORZELSKI
-
- NIEWIDZIALNE PŁOMIENIE — J. STĘPOWSKI
-

Sprawy kolonialne. — Z życia m. wojennej. — Zdobywcze i troski Polonii zamorskiej. — Z żałobnej kdrty. — Z życia organizacji. — Różrywki umysłowe. — Z ruchu wydawniczego.

NASZE ZADANIA

Uchwały ostatniego Walnego Zjazdu Delegatów LMK nakreślają ogólny program działalności Ligi na najbliższe lata, wskazując wyraźnie cele, którym poświęcić należy pracę wszystkich naszych komórek organizacyjnych z Radą i Zarządem Głównym na czele. Jakby w przewidywaniu wydarzeń, które w niedługim czasie mogą zmienić układ sił na Bałtyku, jednomyślnie, entuzjastycznie przyjęta została przez Zjazd uchwała, by sprawa obrony morskiej, rozwoju polskiej siły zbrojnej na Bałtyku była naczelnym zadaniem w naszych pracach propagandowych, znalazła silniejszy wyraz w dalszej powszechnej zbiorce na FOM, w dalszej akcji na rzecz powstania i rozwoju własnej stoczni, wreszcie — w wystąpieniach Ligi wobec władz państwowych. Pamiętać bowiem należy, że Fundusz Obrony Morskiej jest jedynie Funduszem społecznej pomocy, który może i powinien wydatnie i stale dopomagać Państwu do rozbudowy marynarki wojennej, ale program rozbudowy, program obliczony na lata musi i powinien znaleźć odpowiedni wyraz w budżecie Państwa, w rozwoju tych wszystkich instytucji, zakładów, gałęzi przemysłu, które są niezbędne dla powstania silnej marynarki wojennej. Rozwój Polski na morzu, a więc i marynarki handlowej, stał się kolejnym etapem zainteresowań i prac propagandowych Ligi, która ma w tej sprawie poważne i szczytne obowiązki do spełnienia. Wystarczy przypomnieć, że naszym zadaniem musi być wytworzenie w społeczeństwie polskim takiej postawy, by każdy Polak, każdy obywatel Państwa Polskiego korzystał przede wszystkim z usług polskiej marynarki handlowej, by podróżował na morzu pod narodową banderą, przewoził towary na polskich statkach, by wreszcie miał odwagę umieścić swoje oszczędności w przedsiębiorstwach żeglugowych. Organizacja nasza, jej członkowie, w miarę posiadanych środków, stanąć winni na czele społecznej akcji na rzecz rozbudowy polskiej żeglugi, powiększenia naszej siły gospodarczej na morzu — bez której towar polski z trudnością zdobywać będzie rynki zbytu, bez której nie wzrośnie liczba i wartość polskich ludzi morza i kolonii.

Kolonjalny program Ligi, z rozważań i hasel teoretycznych, wszedł na drogę pionierskiej pracy, pionierskich poczyną. Jest to okres dla nas najcięższy, okres prób, zdobywania doświadczeń, okres, w którym potrzebne są stale duże środki i planowość działania. Z doświadczeń dotychczasowych muszą być wyciągnięte odpowiednie wnioski na przyszłość.

Rodzaj naszej pracy na tym czy innym terenie, może ulec zmianie. Możemy zmienić formy naszych pionierskich poczyną na rzecz rozwoju handlu zamorskiego, sama jednak praca społeczna Ligi w tej dziedzinie, nie może być przerwana, co więcej musi być rozwinięta. Rozwinięta być muszą wszystkie nasze poczynania kolonialne, bo żyjemy w czasach, któ-handlu zamorskiego, sama jednak praca społeczna Ligi w tej dziedzinie, bo nędza i przeludnienie Polski wołają o drogi ratunku. Jeżeli młodemu pokoleniu Polski chcemy zapewnić lepszą przyszłość, wyrobić w niem odwagę i zapał do pracy na morzu i za morzami, wiele sił i środków Liga poświęcić musi dalszej pracy wśród młodzieży.

Praca wśród młodzieży, pamiętajmy, to jedna z najtrudniejszych — bo nowych prac Ligi, za którą niesiemy odpowiedzialność przed przyszłością.

Podjęliśmy się i podejmujemy tylu ważnych obowiązków, a w niektórych nikt nas w społeczeństwie nie zastąpi, że na ich wykonanie trzeba wielu, wielu ludzi, — dużych, coraz większych środków. Dlatego też ostatni Zjazd jako hasło i obowiązek dla nas wszystkich, postawił sprawę zwiększenia naszych szeregów. Podwoić liczbę członków Ligi! Każdy członek Ligi musi zdobyć dla naszej sprawy nowego zwolennika! Oto zawołanie, które przyświecać będzie na najbliższy okres.

W A L K A O K O L O N J E

Czy Liga Narodów zdoła zaspokoić żądania Włoch, nie dopuścić do wybuchu wojny w Afryce? Czy zdoła zaspokoić? Nikt już dziś nie wątpi, że Liga Narodów — czytaj wielkie mocarstwa z Anglią na czele — nie pozostawi Włochom wolnej ręki w załatwieniu sprawy abisyńskiej, że nie może być również mowy o powierzeniu mandatu nad Abisynją wyłącznie Włochom. Te i inne pytania, na które już dzisiaj łatwiej dać odpowiedź, gdy chodzi o sprawę tak zwanego zatargu włosko-abisyńskiego, wysuwają się na czoło spraw międzynarodowych, w związku z przedostatnim etapem włoskiej walki o kolonie, o rynki zbytu, o surowce. Nas, zgrupowanych pod sztandarem Ligi Moriskiej i Kolonjalnej obchodzić przede wszystkim musi sprawa wysunięcia przez jedno z wielkich państw europejskich sprawy kolonii. Pomijamy narazie stronę metod i taktyki, jaką obrali Włosi w dążeniu do celu, który — trzeba to przypomnieć — stał się naczelnym problemem ódrodzonych, faszystowskich Włoch. Nie zapominajmy, że pod tem hasłem — zdobycia dla Włoch należnego miejsca w świecie, potrzebnych warunków bytu i rozwoju — przyszedł do władzy, umocnił się i przeobraził życie narodu światopogląd faszystowski. Dla tego celu, aż do ostatnich przygowań wojennych, poświęcili Włosi lata pracy planowej, miliardów lirów. Przygotowali i wykonali plan działania, obliczony na lata, przewidujący wszystkie możliwe niespodzianki. Wszak nie dla wojny z Negusem abisyńskim wyrosła siła wojskowa Włoch na morzu i w powietrzu, która próbuje już zmierzyć się dzisiaj z niejedną potęgą świata. Być może, że zdecydowana postawa Anglii, powstrzyma Włochy od bezpośredniego zmierzenia się z największą potęgą kolonjalną. Być może, że pogotowie wojenne Włoch, nie rozpęta burzy o zasięgu daleko większym od ziem abisyńskich. Siła włoska, a zwłaszcza jej dynamika, nie pozostawia już jednak w spokoju sprawy kolonii, sprawy, która dla narodu włoskiego, powiedzmy szczerze, staje się sprawą bytu i jego najbliższej przyszłości.



Kawalerja abisyńska



Piechota uzbrojona w nowoczesną broń



Wodzowie szczepów abisyńskich



My, Polacy, choć obce nam są metody zdobywania mieczem ziemi pod pług, czy dla kupca, rzemieślnika polskiego, choć stoimy w rzędzie tych narodów, które na poszanowaniu traktatów chcą oprzeć nowy, lepszy porządek świata, rozumiemy dobrze naturalne, żywiołowe dążenie narodu włoskiego do udziału w tych dobrodziejstwach państw kolonialnych, które są tylko udziałem „możliwych” tego świata. My, Polacy, podobnie jak Włosi, stoimy wobec wielkiego zagadnienia: gdzie pomieścić, jak zatrudnić wielki przyrost naturalny ludności. My, Polacy, podobnie jak Włosi, mamy prawo domagać się, by i przed nami otwarto rynki zbytu lub tereny osadnicze, by potrzebne gospodarstwu narodowemu surowce nabywać w podobnych warunkach, w jakich nabywają je państwa kolonialne. Podobnie, jak w stosunkach społecznych każdego narodu musiało przyjść, nietylko na drodze rewolucji ale i ewolucji, zniesienie przywilejów i bezwzględnego wyzysku, musiało dojść do równomierniejszego rozdziału dochodu społecznego, tak samo w stosunkach międzynarodowych nie może ostać się, pod groźbą rozstrzygnięcia zbrojną walką narzuconych, system uprzywilejowania „społecznego” niektórych narodów, podział na nędzarzy i bogaczy.

Żądania włoskie, których jaskrawym, niepokojącym świat cały wyrazem stał się dzisiaj tak zwany konflikt włosko - abisyński, postawiły na porządku dziennym polityki międzynarodowej sprawę kolonii, sprawę surowców — rynków zbytu, terenów osadniczych. Sprawa ta — postawiona dzisiaj przez Włochy, nie zejdzie już ze stołu obrad. Nawet ci, którzy groźną postawą nie chcą dopuścić, by miecz włoski narzucił jej rozstrzygnięcie siłą, nawet ci, którzy zazdrośnie strzegą źródeł swych bogactw, rozrzuconych po całej kuli ziemskiej, rozumieją, że nadszedł czas, by usunąć przyczyny „ewentualnej wojny”.

Przedstawiciel rządu angielskiego, minister Hoare, wygłaszając swą historyczną mowę na Zgromadzeniu Ligi Narodów, deklarując uroczystie, że Anglja rzuci na szalę wypadków wszystkie środki w obronie prawa i porządku, w obronie słabych i bezbronych tak, jak nakazuje to pakt Ligi Narodów, oświadczył równocześnie, że dla usunięcia przyczyn ewentualnej wojny, trzeba rozwiązać kwestję wła-

ściwego „rozdziału surowców”. Istota zagadnienia — mówił minister rządu angielskiego — tkwi w stworzeniu równowagi pomiędzy państwami, posiadającymi kolonie, a państwami ich pozbawionymi. Należy to zagadnienie zbadać i postarać się usunąć trudności, które wynikają z monopolistycznej sytuacji niektórych państw.

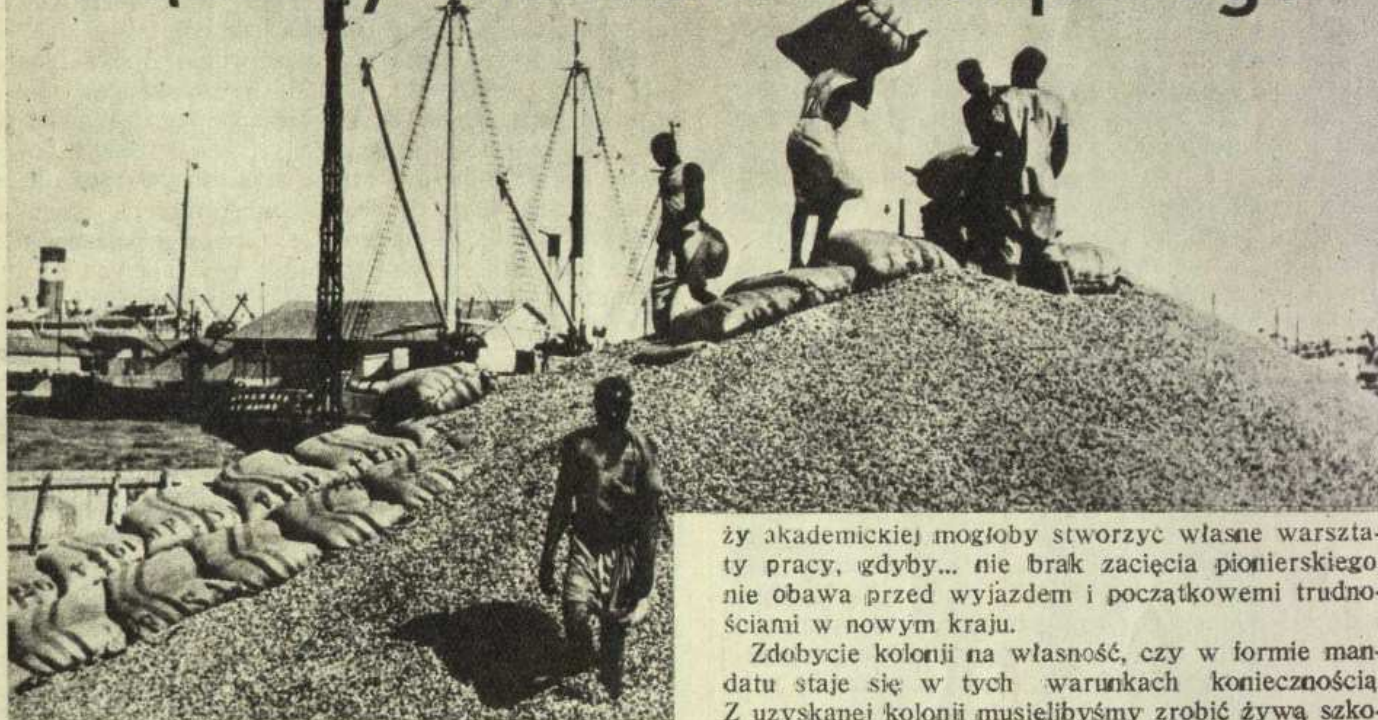
Stworzenie równowagi, pomiędzy państwami posiadającymi kolonie a państwami ich pozbawionymi — stało na porządku dziennym i obejmie napewno znacznie szerszy zakres aniżeli sam „rozdział surowców”. Kolonie, to równocześnie rynki zbytu, tereny osadnicze, tereny ekspansji politycznej i gospodarczej.

Włoska walka o kolonie nie przebrzmie bez echa wśród innych narodów, nieposiadających kolonii. Pilnie śledzą te sprawy Niemcy. Czyżby Polska miała obojętnie patrzeć na przygotowania „zbiorowego załatwienia tego problemu”? Czyż nie czas najwyższy do zainteresowania tą sprawą opinii publicznej innych krajów, które wiedzą dobrze o dążeniach i potrzebach włoskich, niemieckich, japońskich — nie słyszą prawie nic o naszych, o naszym tulaństwie po całej kuli ziemskiej, o naszej sile rozwojowej, która nie pomieści się w ciasnych granicach lądowych, o naszych zdolnościach kolonizacyjnych i dorobku polskim na dalekich lądach. Nie zapominałby, że nawet te narody, które jak Japończycy mieczem torują sobie drogę do ekspansji ludnościowej i gospodarczej, nie lekceważą sprawy zdobywania opinii publicznej wśród obcych dla swoich celów.

Walka włoska o kolonie, którą jutro rozpoczyna Niemcy, doprowadzić musi do rewizji obecnego stanu posiadania terytoriów kolonialnych, a w pierwszym rzędzie powojennych zdobyczy kolonialnych. Sprawa rewizji mandatów kolonialnych staje się już dzisiaj przedmiotem publicznych dyskusyj, przedmiotem obrad i narad polityków, mężów stanu. Państwo polskie, które całą swoją przyszłość widzi w oparciu o morze, które nie rozwiąże krzyczących potrzeb 33-miljonowej społeczności bez ekspansji przez morze, nie może być nieobecne przy zbliżającym się „stwarzaniu równowagi pomiędzy państwami, posiadającymi kolonie, a państwami ich pozbawionymi”.



Żądamy mandatu kolonialnego



Przed wojną terytorium dzisiejszej Rzeczypospolitej dostarczało rocznie od 200 do 300 tysięcy emigrantów zamorskich i około 600 tysięcy kontynentalnych, w olbrzymiej większości obywateli.

20.802 emigrantów zamorskich i 21.758 — kontynentalnych wyjechało z Rzeczypospolitej w r. 1934.

Przed wojną około dwóch milionów rodzin w Polsce korzystało z pomocy swych bliskich, zatrudnionych prawie we wszystkich krajach Ameryki i Europy.

Dzisiaj liczba rodzin, otrzymujących zasiłki od swoich krewnych w Ameryce, Francji lub w Palestynie z pewnością nie przekracza 200 tysięcy.

Przed wojną pieniądź, zarobiony na emigracji, płynął obficie na wieś polską, zapewniając nie tylko egzystencję gospodarzom wsi, lecz umożliwiając ponadto małorolnym i bezrolnym rozszerzanie i nabywanie warsztatów pracy.

Po wojnie wysychający coraz bardziej strumyk dolarów i franków, nie jest w stanie uchronić chłop polski od systematycznego niedojadania.

Obok bezrobocia na wsi narasta coraz groźniej bezrobocie inteligencji. Uniwersytety, politechniki i akademie handlowe wypuszczają rok rocznie tysiące młodzieży z ukończonymi wyższymi studiami, która nigdzie zahaczyć się nie może. Dawniej dyplom uniwersytecki zapewniał dostatnią egzystencję, otwierał drogę do wszystkich stanowisk, dzisiaj nie daje możliwości uzyskania posady kancelisty.

W szarży dnia dzisiejszego, beznadziejność jutra należy rzucić nowe hasła, wskazać nowe horyzonty, pokazać każdej energiczniejszej jednostce możliwość zdobycia i dla niej kawałka chleba.

Te horyzonty daje idea kolonialna. W samej tylko południowej Ameryce od wyżyn kolumbijskich, poprzez dorzecze Amazonki i zmagające się doniedawna w krwawym uścisku Boliwii i Paragwaju aż do śnieżnej Patagonii, setki i tysiące naszej młodzie-

ży akademickiej mogłoby stworzyć własne warsztaty pracy, gdyby... nie brak zacięcia pionierskiego, nie obawa przed wyjazdem i początkowymi trudnościami w nowym kraju.

Zdobycie kolonii na własność, czy w formie mandatu staje się w tych warunkach koniecznością. Z uzyskanej kolonii musielibyśmy zrobić żywą szkołę kolonialną, gdzieby młodzież zdobywała zaprawę pionierską i doświadczenie kolonialne.

Dziesiątki tysięcy sklepów w Brazylii znajduje się w ręku syrio-libańczyków. Przyjechali tam bez grosza, rozpoczęli z niczego, a dzisiaj stanowią potęgę, z którą każdy musi się liczyć. W Argentynie syrio-libańczycy zdobywają prowincję za prowincją, także rozpoczynają z niczego, a my jesteśmy tylko wyrobnikami i parjasami. Nasz inteligent poza Buenos Aires wyruszyć nie umie i nie wyobraża sobie życia bez kołnierzyka i biurka.

Domy handlowe, faktorie i plantacje surowców kolonialnych w Afryce, zorganizowanie wymiany towarowej z Azją będą wymagały całej rzeszy wykwalifikowanej i zahartowanej na przeciwności młodzieży. Czy my dzisiaj taką młodzież mamy i czy posiadamy warunki do jej szkolenia? Sądzę, że nie i dlatego, korzystając z wysunięcia przez Włochy kwestii kolonialnej na czoło zagadnień politycznych w chwili obecnej musimy zrobić wszystko, ażeby uzyskać mandat kolonialny.

Dotychczas w naszej ekspansji ludnościowej robotnik i chłop wyprzedzali inteligencję. Dopiero po uutorowaniu drogi przez nich zjawiał się inteligent, uczył w szkole, redagował pismo, opierając swoją egzystencję materialną na dorobku wyrobniaka. Obecnie zmieniona sytuacja wymaga nowych metod działania i nakłada na naszą inteligencję nowe obowiązki. Teraz inteligencja musi dostarczyć zastępów pionierskich, tworzących polskie warsztaty pracy, w których zatrudnienie znajdzie szary emigrant.

Obok osadnictwa rolnego, którego organizacja wymaga większych nakładów pieniężnych, jest to główna forma ekspansji ludzkiej, mająca tę wyższość nad osadnictwem, że jednocześnie stwarza duże możliwości dla ekspansji gospodarczej. I dlatego mandat kolonialny zdobyć musimy i zdobędziemy.

MICHAŁ PANKIEWICZ

SZKUNERY DLA MARYNARKI HANDLOWEJ

Praca na odcinku morskim Rzeczypospolitej przedstawia jeszcze cały szereg dziedzin, niewyzyskanych dotąd przez społeczeństwo a zwłaszcza inicjatywę prywatną, która może tu znaleźć wdzięczne pole do zaangażowania się w nowym typie gospodarki żeglugowo-portowej. Wysiłek „cudu Polski nad Bałtykiem” dokonany i sfinansowany został w swej łwiej części przez Rząd, który stworzył tu dla stron zainteresowanych szerokie podstawy udziału w racjonalnej eksploatacji morza. Mimo upływu poważnego okresu czasu, proces ten rozwija się niestety dość powolnie, w następstwie czego korzyści z udziału w polskim handlu zamorskim zgarniają dotychczas do swych kieszeni w większej mierze cudzoziemcy, aniżeli Polacy. Zjawisko to jest niewątpliwie charakterystycznym odzwierciedleniem istniejącego stanu rzeczy, który niedawno: w dzień odjazdu z Gdyni żaglowca „Elemka” do portów morza Śródziemnego, gen. Orlicz-Dreszer, prezes Ligi Morskiej i Kolonjalnej, słusznie określił słowami „kapitał prywatny boi się choroby morskiej”. Tę dysproporcję między obecną sytuacją a przesłankami dobrze pojętego obowiązku wykorzystania i rozszerzenia granic zasięgu pracy naszej na morzu, musimy oczywiście jak najwcześniej w własnym interesie usunąć.

Pragnę na tem miejscu zwrócić uwagę na jedną z niewyzyskanych dziedzin, na odcinek żeglugowy, który jako bardzo ważny czynnik uczestniczący w procesie wymiany towarowej drogą morską, był m. in. przedmiotem obrad komisji budżetowej Senatu (dn. 4. III.). Poruszona została tam mianowicie sprawa budowy flotylii szkunerów, których brak daje się oddawna odczuwać w naszej marynarce handlowej. Według opinii fachowców, jednostki morsk tego typu, mimo panującego jeszcze kryzysu żeglugowego — liczyć mogą na dostateczne przewozy ładunków, zwłaszcza mniejszych, w obrębie wód Bałtyku i morza Północnego.

O ile z uznaniem trzeba podkreślić fakt, że handel zagraniczny Rzplitej kieruje obecnie około 73 procent swego obrotu na drogę morską, o tyle z przykrością z drugiej strony musimy stwierdzić, że przewozy towarów własnymi statkami w pracy obydwu portów polskiego obszaru celnego: Gdyni i Gdańska za rok 1934 wyniosły zaledwie około 7,5 procent. Statystyki ruchu okrętowego za ten czas wykazują, że bandera biało-czerwona zajęła w Gdyni trzecie miejsce, w Gdańsku ósme. Jak na porty, które koncentrują w sobie handel związany z polskim obszarem gospodarczym, jest to niewątpliwie zjawisko ujemne. Posiadając bowiem własne aparaty techniczne, służące do wymiany towarowej, powinniśmy w jak największej mierze dążyć także do powierzania polskich ładunków — własnym statkom.

Wprawdzie zagadnienie wyzwolenia obrotów towarowych od żeglugi obcej nie jest sprawą tak łatwą, jak się to może niejednemu wydawać, bo związane jest ono ze znaczną rozbudową własnej marynarki. Nie mniej jednak na moment ten, należy właśnie zwrócić baczną uwagę. Budowa nowych statków m/s „Piłsudski” i m/s „Batory” przez Linje

Żeglugowe Gdynia — Ameryka oraz niedawno zakupione przez Żeglugę Polską jednostki s/s „Puck” i s/s „Hel” powiększają wprawdzie tonaż naszej floty handlowej o 1/3, przyczyniając się w poważnym stopniu do rozwiązania tego zagadnienia. Istnieje jednak jeszcze inny, niewyzyskany dotąd wcale dział pracy, który daje nam w ręce nie mniej ważny klucz do rozwiązania problemu żeglugowego. Chodzi tu mianowicie o kwestię posiadania przez nas mniejszych jednostek pływających t. j. szkunerów, któreby mogły uzupełniać pojemny zakres transportów morskich, zwłaszcza w żegludze małej.

Żyjemy obecnie w czasach, gdy żegluga regularna wypiera coraz bardziej i skuteczniej żeglugę trampową czyli dziką, pomiędzy większymi portami o charakterze składowo-rozdzielczym. Dzieje się to dlatego, że nowoczesna technika handlowo-morska, uwzględniająca zarówno termin przewozu, jak i rentowność statku — każe zwracać baczną uwagę na jego wykorzystanie zarobkowe, a tem samem skracać do minimum czas postoju w porcie. Ponadto istnieje konieczność dorywczego zaopatrywania portów mniejszych o charakterze dowozowym, niewielkimi partjami ładunków. Pożyteczną i wdzięczną tę rolę, jako stosunkowo tani środek przewozu — wykonują żaglowce motorowe, używane powszechnie w krajach skandynawskich oraz bałtyckich. W portach naszych Gdyni i Gdańska widzimy je także często. Przewożą one szereg towarów masowych, niekiedy również drobnicę. Na porządku dziennym zaobserwować można przywóz przez nie złomu żelaznego, na ładunki powrotne składają się zaś: soda, sól, makuchy, nierzadko węgiel. Ze względu na łatwość znajdowania frachtów przez takie statki, przeważnie w portach około 200 ton i więcej, szkunerom nie trudno konkurować nawet ze statkami o dużym tonażu, które bywały nieraz zmuszone dla braku całkowitych ładunków — chodzić pod balastem, lub tylko częściowo załadowane. Wielką zaletą żaglowców motorowych z powodu ich stosunkowo niewielkiego zanurzenia, jest zdolność zawijania i wyładunku towarów w mniejszych nawet portach oraz przystaniach morskich i rzecznych, jak np. w fiordach Norwegii, niedostępnych częstokroć dla statków większych. Szkunery mimo, że pływają przeważnie jako trampy, dają niejednokrotnie podstawy do tworzenia na szlakach przez nie przemierzanych — linii regularnych, co stanowi niewątpliwie także zjawisko bardzo pożądane.

Na te wszystkie korzyści, jakie płyną z uprawiania żeglugi zapomocą żaglowców motorowych wskazujemy dlatego, że rolę szkunerów w przewozach morskich wyzyskują z powodzeniem inni na naszym własnym terenie pracy. Wystarczy zajrzeć do statystyk ruchu okrętowego Gdyni, aby się przekonać, że na przestrzeni ostatnich trzech lat — szkunery rozmaitych narodowości partycypowały u nas poważną cyfrą tonażu w całokształcie obrotów polskiej wymiany towarowej drogą morską. W latach 1932 — 1933 odwiedziło port gdyński od 600 do 700 szkunerów, w roku 1934 było ich blisko 500. Według kolejności bander, pierwsze miejsce zajęły:

Niemcy (40%), drugie — Szwecja (20%), trzecie — Dania (20%), czwarte — Norwegia (10%), dalsze miejsca — państwa bałtyckie, Holandia i t. d.

Prymat bandery niemieckiej na szkunerach, które zawijają do Gdyni oraz do wielu innych portów, należy tłumaczyć faktem znacznego rozwoju tego rodzaju żeglugi w Niemczech jeszcze z czasów przed wojną światową. Ówczesne tamtejsze czynniki miarodajne łącznie z organizacją społeczną t. zw. „Flottenverein” pragnąc nadać pewien rozmach oraz zachęcić inicjatywę prywatną do angażowania kapitału w dziedzinie żeglugowej, przysłali z pomocą ludzi, którzy pragnęli pracować na tem polu. Wysłużonym podoficerom marynarki, mogącym okazać się skromnym kapitałem 2.000 marek, umożliwiano nabywanie szkunerów przez udzielanie kredytów hipotecznych na dogodnych warunkach. Niemiecka żegluga żaglowo - motorowa rozwinęła się wskutek tego niesłychanie, uczestnicząc w niemałym stopniu we własnym handlu morskim oraz w przewozach obcych krajów.

Wszystkie wymienione wyżej względy, jak i kalkulacja oraz rentowność tego typu statków, przemawiają za tem, aby i polską flotę handlową zasilili przez pewną ilość szkunerów o pojemności 300 — 400 ton rej. br., a przeznaczonych do żeglugi na Bałtyku i morzu Północnem. Byłoby to rzeczą tem bardziej pożądaną, że szkunery te mogłyby w przyszłości zastąpić obce żaglowce motorowe, które na polskich frachtach zarabiają obecnie setki tysięcy złotych.

Jako zgola zbyt czyny argument nie podnosimy tu już okoliczności, że z powiększeniem ilości jednostek pływających pod polską banderą — znalazłby pracę cały zastęp oficerów - nawigatorów i mechaników, oraz zwykłych marynarzy, którzy wiedzą obecnie jako bezrobotni — nędzny żywot ludzi „na biczu”.

Przejdźmy skoiei do omówienia kalkulacji kupieckiej, związanej z żegluga szkunerów. Według fachowych obliczeń, popartych opinia i doświadczeniem praktyków — rentowność żaglowców motorowych kształtuje się wcale dodatnio w stosunkowo krótkim czasie. Przy cenie 40 — 50.000 złotych za taką jednostkę, jej amortyzacja następuje w przeciągu 4 — 6 lat. Biorąc za podstawę przeciętną kalkulację jednego rejsu: Gdynia — Kopenhaga, przy ładunku około 250 ton, po potrąceniu od uzyskanego frachtu wszelkich opłat, świadczeń, poborów, wyżywienia załogi i t. p. otrzymuje się ca 300 zł. czystego zysku. Rejsów takich może szkuner odbyć 2 — 3 w miesiącu, nie licząc na ładunek powrotny, który przy nawiązanych stosunkach handlowych, nie będzie mu trudno także uzyskać. Dochód z trzech rejsów na miesiąc wynosi zatem 900 zł. Jeśli wziąć tylko 10-ciomiesięczny okres pracy szkunera w roku, bo resztę czasu trzeba przeznaczyć na remont, ewentualnie złe warunki atmosferyczne dla żeglugi i t. p., otrzymamy razem 9.000 zł. czystego dochodu rocznie. Należy tu zaznaczyć, że kalkulacja ta obraca się w granicach wielkiej ostrożności i nie uwzględnia, jak poprzednio już zaznaczyłem — ładunków powrotnych, na których zarabia się tak samo, jak na ładunkach, idących np. z Gdyni do któregośkolwiek z portów obcych, co eo ipso powiększa dwukrotnie zdolności zarobkowe statku. Jak więc

widzimy, przy tej pierwszej, dość ostrożnej kalkulacji — włożony w szkuner kapitał przynosi 18% czystego dochodu w stosunku rocznym, już po odtrąceniu pewnych sum na jego amortyzację.

Jeśli chodzi o personel techniczny do obsługi szkunerów t. j. doświadczonych żeglarzy, posiadamy go w Polsce. Rekrutuje się on m. in. z absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, którzy jak wiadomo odbywają znaczny okres swej praktyki morskiej na żaglowym statku szkolnym. Gdyby nie brak zainteresowania tą dziedziną kapitalistów, to niema naprawdę zasadniczo powodów, dla których godziłoby się ten odcinek pracy na morzu pozostawiać odłogiem.

Pozostaje jeszcze do omówienia tylko kwestja finansowa, najważniejsza, bo związana z pchnięciem zagadnienia udziału kapitałów prywatnych w żegludze — na realne tory. Uregulowanie jej w formie, wynikłej z przesłanek czysto życiowych, zabezpieczenia kredytu hipotecznego na statki, było niedawno przedmiotem rozważań Komisji Budżetowej Senatu R. P. Referent tej sprawy senator dr. Paulo po przedstawieniu korzyści, płynących z utworzenia floty szkunerów, których brak odczuwa się już od dawna w naszej marynarce handlowej, zgłosił wówczas rezolucję, domagającą się dla zainteresowanych stron pomocy w uzyskaniu kredytu hipotecznego pod szkunery. Rezolucja ta została przyjęta i uchwalona przez Senat, oraz przekazana przezeń do dalszego załatwienia miarodajnym czynnikom rządowym.

Według zapewnień i informacji, pochodzących z kół świata finansowego wybrzeża, którym trudno odmówić autorytetu — kwestja przydziału kredytów na ożywienie i rozwój żeglugi, nie jest właściwie problemem, któryby miał być — że się tak wyrażę — nowoodkrytym. Bank Gospodarstwa Krajowego (zwłaszcza jego oddziały w Bydgoszczy i Toruniu) już od 10-ciu zgóry lat udziela w tym zakresie pomocy finansowej, przez przydział kredytów hipotecznych na berlinki wiślane. Rzecz inna, że nie było jeszcze precedensu odnośnie przydziału kredytowo - hipotecznego pod statki morskie. W każdym razie godzi się jednak na tem miejscu zaznaczyć, że możliwości dla uzyskania kredytów hipotecznych dla ruchomych obiektów, jakimi są statki służące za narzędzia przewozowe — w stosunku do 1/3 ich wartości — istnieje.

EDMUND URBANSKI



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG
MAGEMAR

O mawianie na łamach „Morza” korzyści z rozbudowy floty, zwłaszcza na własnej stoczni, byłoby wyważaniem otwartych drzwi, nie od rzeczy będzie przeto pomyśleć o skutkach moralnych i politycznych zbiórki na F. O. M. Przedewszystkiem podkreślić należy, że pomyślny wynik akcji zbiórkowej będzie wyrazem życzliwego dla rozwoju floty „klimatu” w społeczeństwie, co może być podniętą dla czynników miarodajnych, przekonanych w ten sposób zgóry o popularności, a więc i sukcesie odnośnych przedłożeń budżetowych, następnie zaś dowiedzie obcym, że rozbudowa floty naszej nie jest owocem kaprysu, lecz że opiera się na woli całego narodu, przejawiającego w tej formie swe niezłomne postanowienie obrony stanu posiadania na morzu. A konkretny wyraz tej zbiorowej woli, zaklęty w kształt okrętów, grożących zniszczeniem ewentualnemu napastnikowi, może wywołać w umyśle tegoż zbawienną refleksję, czy — wobec obronności i solidarności narodu w sprawach morskich — napaść wogóle kalkuluje się. Refleksja tego rodzaju — to rękojmia pokoju tak nam potrzebnego do odbudowy gospodarczej i postępu kulturalnego, pokoju, który pozwala swobodnie korzystać z dróg morskich, a więc i wzbogacać się wszechstronnie pod opiekuńczym skrzydłem floty wojennej.

Podnoszą się tu i ówdzie głosy, że F. O. M. jest zbyt techniczny, gdyż nikt nie zbudował jeszcze floty ze składek. Prawda, że nie **zbudował**, ale często **wzmocnił**; **flot** nie zbudowano, ale zbudowano **okręty**. Jakże zaś w tej dziedzinie wyniki osiągnąć może stała i zorganizowana ofiarność publiczna, niech wykaże garść przykładów.

Prusy zastosowały zasadę zbiórki dobrowolnej już w połowie XIX-go wieku, gdy to we wszystkich „domach strzeleckich” wisiały puszki z wezwaniem do składania ofiar na flotę pruską w myśl odezwy Niemieckiego Związku Narodowego po koronacji Wilhelma I na króla polskiego. Widać, nie wisiały te puszki napróżno, skoro ogólna ich zawartość — 500.000 talarów — pozwoliła zbudować w r. 1864 (na stoczni Samuda w Londynie) pierwszy pełnowartościowy pruski okręt wojenny — piękny morski monitor „Arminius”, który położył kres bezbronności Prus na morzu, tak boleśnie odczutej w wojnie z małą Danją w r. 1864. Niezależnie od „Arminiusa” zbudowano w r. 1853 (ze składek kobiet) szkuner „Frauenlob”.

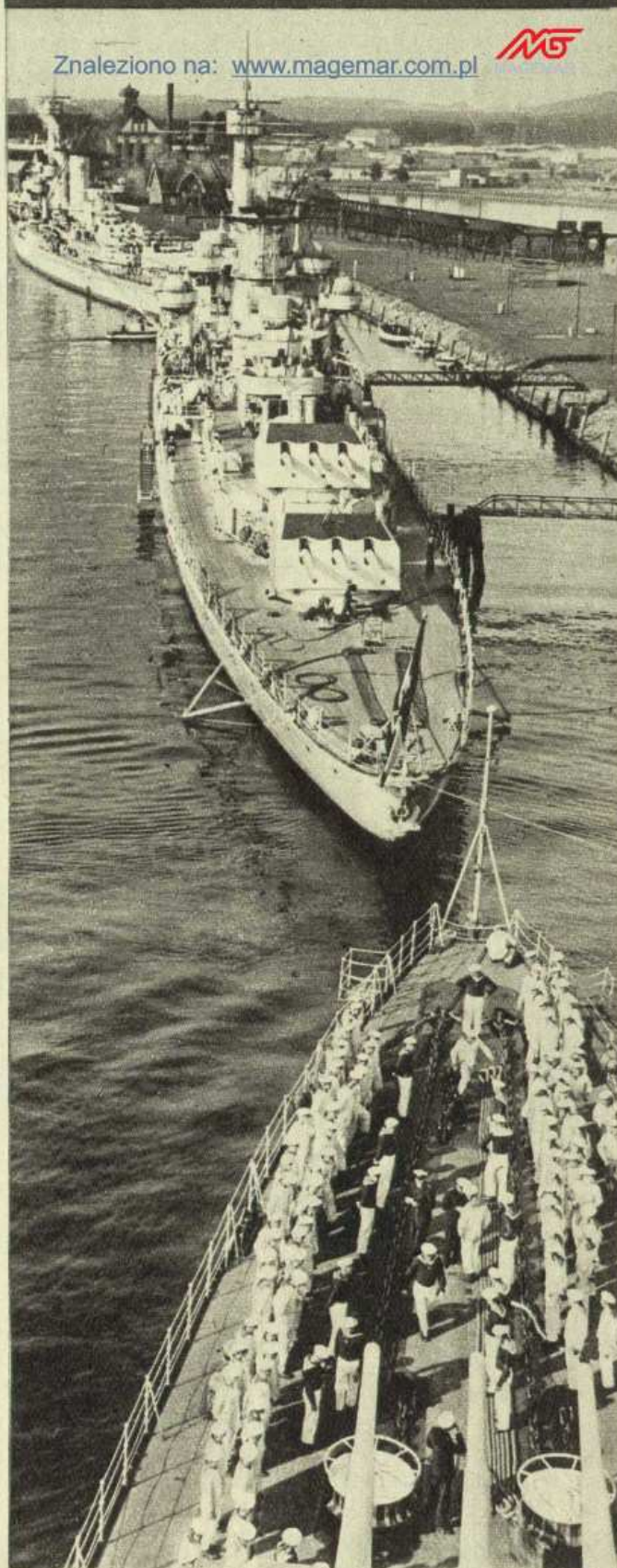
We **Francji**, wyzyskując napięcie w stosunkach z Anglią (t. zw. okres Faszody), dziennik „Matin” rozpisal w r. 1899 publiczną subskrypcję, która w kilka dni przyniosła prawie 2 miliony zł., pozwalając zbudować 2 małe łodzie podwodne („Algérien” i „François”).

Rosja, obudzona z odrętwienia gromem Cuszimy nie poprzestała na zarządzeniach budżetowych, lecz odwołała się też do ofiarności publicznej, uzyskując na tej drodze ok. 80 milionów, z czego zbudowano (w r. 1906 — 1911) 4 małe łodzie podwodne oraz 19 udanych kontrtorpedowców, wśród nich słynny „Nowik”, najczynniejszą jednostkę carskiej floty w Wojnie Światowej.

W **Hiszpanii** też pomnożono flotę hojnością obywateli, gdyż Hiszpanie argentyńscy ofiarowali macienzy w r. 1897 krążownik „Rio de la Plata”, zaś

MOŻLIWOŚCI FOM W ŚWIELE FAKTÓW

Znaleziono na: www.magemar.com.pl





O. R. P. Pochalanin

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



meksykańscy — w r. 1899 krążownik „Estremadura”.

W Grecji dobrowolna zbiórka przyniosła w r. 1911 dwie łodzie podwodne („Delphin” i „Xiphias”), z których jednej przypadł w r. 1912 obowiązek blokowania Dardaneli oraz zaszczyt oddania pierwszego w historii strzału torpedą bojową z jednostki zanurzonej. Oprócz tego milioner Jerzy Awerow nabył za 40 milionów zł. w r. 1909 we Włoszech budowany dla Argentyny, a niewykupiony przez nią krążownik pancerny i podarował go „na gwiazdkę” flocie swego kraju, która przez wdzięczność nazwała okręt imieniem ofiarodawcy. W wojnie bałkańskiej „Georgios Awerow”, górujący pod każdym względem nad tureckimi gratami, oddał w ręce Greków niepodzielną władzę nad morzem Egejskim.

Z pośród brytyjskich dominjów **Australia i Nowa Zelandja** ufundowały w r. 1909 po jednym krążowniku bojowym, bijąc rekord hojności względnej; wysiłek Nowej Zelandji wyniósł 100 zł., a Australji — 42 zł. na głowę ludności.

Szwecja, której nikt nie zagrażał, protestując przeciw skreśleniu z budżetu kredytów na pancerniki, zebrała w kilka miesięcy (r. 1911) przeszło 40 milionów zł., za które zbudowano pancernik „Sverige” i zaczęto dwa następne.

Uboga **Turcja** przedwojenna zebrała w r. 1911 ok. 120 milionów zł. na pancernik „Reszadih”, nb. zarekwirowany przez Anglię w r. 1914 („Erin”); rekwizycja ta wskazuje, przed jakim niebezpieczeństwem uchroni nas budowa okrętów u siebie.

Daleki Wschód również nie pozostał bezczynny, bo np. w r. 1912 radżowie malajscy złożyli się na wspaniały pancernik „Malaya”, który odegrał wybitną rolę pod Jutlandem i do dziś jest ozdobą floty brytyjskiej; ludność **Sjamu** zebrała 4 miliony zł. na zakup w r. 1920 angielskiego kontrtorpedowca

(„Phra-Ruang”), a społeczeństwo **japońskie** (głównie robotnicy) dało ok. 160 milionów zł. na potężny pancernik „Mutsu”.

Wracając wkońcu do Europy, nadmienimy jeszcze, że jugosłowiańska Liga Morska („Jadranska Straža”) ufundowała w r. 1934 okręt szkolny („Jadran”) dla marynarki wojennej.

Przy okazji wytknąć musimy błąd, popełniany często przez znacznych, ale nieświadomych rzeczy ofiarodawców, przejawiających swój nadmierny indywidualizm określaniem jednostki, na jaką przeznaczają swój grosz.

Zapominają oni o dwu faktach, a mianowicie, że:

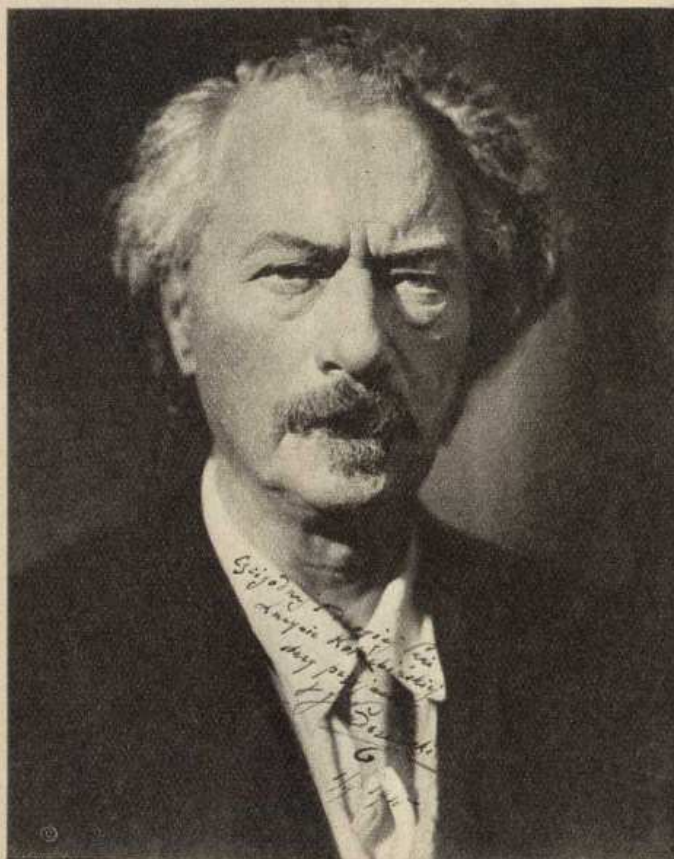
1-o uwzględniając te życzenie, mielibyśmy mnóstwo okrętów zaczętych i ani jednego skończonego, lub zgola nie zaczęlibyśmy nic, żadna bowiem stocznia nie zaangażuje się w robotę bez dostatecznej sumy „na początek” i bez gwarancji dalszego systematycznego dopływu gotówki;

2-o każde państwo ma sobie tylko właściwe warunki geograficzne - strategiczne i gospodarcze, a okręty wojenne budowane są na zasadzie wynikającego z tych warunków planu operacyjnego, będącego dokumentem tajnym.

Nie rozpraszania wysiłków i nie wielostronności nam potrzeba, lecz ześrodkowania całej akcji w granicach F. O. M. z pozostawieniem decyzji o mających się budować typach okrętów — władzom Marynarki Wojennej, lepiej się w tej kwestii orientującym, aniżeli szlachetni, lecz niekompetentni ofiarodawcy.

Ogólnie biorąc, o ile trudno przypuścić, byśmy z ofiarności społecznej wystawili całą flotę, o tyle pewne jest, że możemy zbudować niejednego okręt, wydatnie wzmacniając naszą „armatę na morzu”.

J. SAWICZEWSKI



U IGNACEGO PADEREWSKIEGO

Dnia 6 listopada r. b. Wielki Polak i Artysta, Ignacy Paderewski, Członek Honorowy Ligi Morskiej i Kolonjalnej kończy lat 75.

Redakcja „Morza”, składając Czcigodnemu Jubilatowi wyrazy hołdu oraz najlepsze życzenia, zamieszcza garść wrażeń z ostatniego pobytu u Niego p. L. Kotarbińskiej, przedstawicielki L. M. K., zebranych przez współpracowniczkę naszego pisma.

Są ludzie, którym sądzona jest niezmienna młodość ducha. Są to nietylko wielcy artyści. Sam talent tu nie wystarcza. Trzeba jeszcze czegoś więcej. Trzeba tej bezinteresownej miłości człowieka, która zwyczajnie opiera się ciosom czasu. Tacy ludzie rozumieją się najlepiej, zwłaszcza, jeżeli pochodzą z jednej epoki. I dlatego wizyta p. L. Kotarbińskiej, niestrudzonej działaczki społecznej, jako przedstawicielki LMK u wielkiego Mistrza Ignacego Paderewskiego, Członka Honorowego Ligi, była okazją do szeregu długich i serdecznych rozmów, wywołań i wspomnień o ubiegłych latach. Wszak Józef Kotarbiński, nieżyjący dziś mąż pani L. Kotarbińskiej, znakomity artysta i dyrektor teatru, organizował pierwszy koncert Paderewskiego w Kutnie....

— Na czym polegała misja Pani? — zapytuje.

— Moja misja była bardzo zaszczytna — odpowiada pani Kotarbińska — chodziło o to, aby odwiedzić Członka Honorowego naszej organizacji, a sprawy Ligi polecić jego „dobremu słowu”. Nic więcej, ale to bardzo wiele, wobec tego, że niema na świecie takiego mocarza ducha, władzy, czy pieniądza, dla któregoby słowo Paderewskiego nie miało wagi brązu, żelaza, lub złota. Przekonałam się o tem naocznie, zwiedzając jego siedzibę w Riond Bosson. W jednej sali na dwóch fortepianach rozstawione są fotografie z własnoręcznymi dedykacjami dla Mi-

strza, dary takich osób, jak Ojciec Święty, Foch, Pétain, dwie Królowe Belgijskie, cały szereg mężów stanu, znakomitych artystów i działaczy wszechświatowych. Niema dnia, żeby u jego stołu nie zasiadł jakiś wybitny gość. Nazajutrz po moim wyjeździe prosiła o możliwość odwiedzenia go córka Morgana, która chciała mu przedstawić swoje dzieci.

— A jak wygląda dzień Mistrza?

— Ranki spędza u siebie na wytężonej pracy. Egzercytuje się i czyta. Czyta wiele, czyta wszystko, co się odnosi do spraw Polski. Miałam sposobność skonstatować to w ciągu naszych długich pogawędek na przeróżne tematy. O godzinie pierwszej schodzi na śniadanie, zawsze bardzo starannie ubrany, w białej kamizelce i białym krawacie przy ciemnym ubraniu. Śliczna głowa pod puszystą zamiecią srebrnych włosów. Do stołu siada zwykle około 10 osób. Oprócz najbliższej rodziny i domowników zawsze ktoś z przyjezdnych. Stałym gościem jest znany muzykolog Henryk Opieński, którego żona jest profesorem w konserwatorium w Lozannie. O godzinie 9 domownicy i goście spotykają się znów na obiedzie.

— Może powie mi Pani coś o otoczeniu Mistrza, o atmosferze, panującej w jego siedzibie.

— Siedzibę tę śmiało można nazwać piękną rezydencją. Dom otoczony rozległym parkiem o przebogatej roślinności. Z tarasu niezapomniany widok na Leman i Mont-Blanc. Wnętrze olśniewa wspaniałością, w której znać wykwinny smak artysty. Prawdziwe muzeum. W pokojach mnóstwo obrazów najlepszych mistrzów współczesnych. — Pyta Pani o atmosferę. — Określę ją w paru słowach: wysoka kultura polska, artystyczny wykwin i prostota. Nastrój pogodny, miły, pełen serdeczności. Ten ton nadany przez dostojnego gospodarza, podtrzymywany jest przez jego najbliższe otoczenie i udziela się jego gościom, wśród których nie brakuje nigdy polskich artystów, garnących się do Mistrza. Podczas mojego pobytu spotkałam wybitnego naszego pianistę p. Turczyńskiego, który nie miał słów wdzięczności za serce okazane mu przez Paderewskiego.

— Czy miała Pani sposobność słyszeć Mistrza grającego?

— Owszem. Pani Kazimiera Dąbrowska, która przyjechała, aby wykonać szkic portretowy Mistrza, prosiła go, aby zasiadł do fortepianu, gdyż dopiero podczas gry będzie mogła uchwycić właściwy jego wyraz. Paderewski zgodził się i zagrał Impromptu Szuberta. Chwila niezapomniana.

A teraz sprawa najważniejsza — sprawa Ligi....

— Złatwiona jak najpomyślniej. Mistrz nietylko przyrzekł popierać nasze sprawy „dobrem słowem”, ale w ciągu dwugodzinnej konferencji ze mną, wypytawał się o prace Ligi Morskiej i Kolonjalnej, o F.O.M., o budowę łodzi podwodnej imienia Marszałka Piłsudskiego i o inne szczegóły naszej pracy.

Pani Kotarbińska zamyśla się. Oczy jej, zwykle tak żywe, zlekka zachodzą rosą, jakgdyby wciąż jeszcze ponad srebrną zamiecią genialnej głowy, widziała śnieżny szczyt Mont-Blanc..

—Komuż, jak nie Jemu, sprawa morza polskiego bardziej leży na sercu. Przecież to On patronował pamiętnym paragrafem Wilsona o konieczności dostępu Polski do morza....

STEFANIA PODHORSKA-OKOŁOW



NIEMCY 134 000 TON

**POLSKA
7700 TON**

**ROSJA 85 000
TON**

**DO DNIA 1-IX 1935
ZEBRANO NA
KONTO 30 680**

FOM

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



GOTÓWKĄ 2 656 485 35

**PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH
ZŁOŻONO: 568 993**

ROZBUDOWA FLOTY WOJENNEJ NIEMIEC

Porozumienie angielsko - niemieckie zmienia radykalnie układ sił na wodach Europy północnej. Przyznaje ono Niemcom prawo posiadania 35% tonażu angielskiej floty wojennej z tym, że tonaż okrętów podwodnych ma stanowić 45% tonażu angielskiej floty podwodnej. *) Ten procentowy stosunek nie obejmuje okrętów starych. Ponieważ Niemcy obecnie posiadają 76000 t. jednostek powojennych (łącznie z trzecim „okrętem bojowym” **Admiral Graf Spee**, krążownikiem lekkim **Ersatz Amazone** i jednym okrętem podwodnym o wyporności 250 t.) przeto mogą jeszcze zbudować:

okrętów bojowych	154000	ton	standard
krążowników „ciężkich”	50000	„	„
„ „ lekkich	30000	„	„
niszczycieli	44000	„	„
okrętów podwodnych	24000	„	„
lotniskowców	42000	„	„

razem 344000 ton standard.

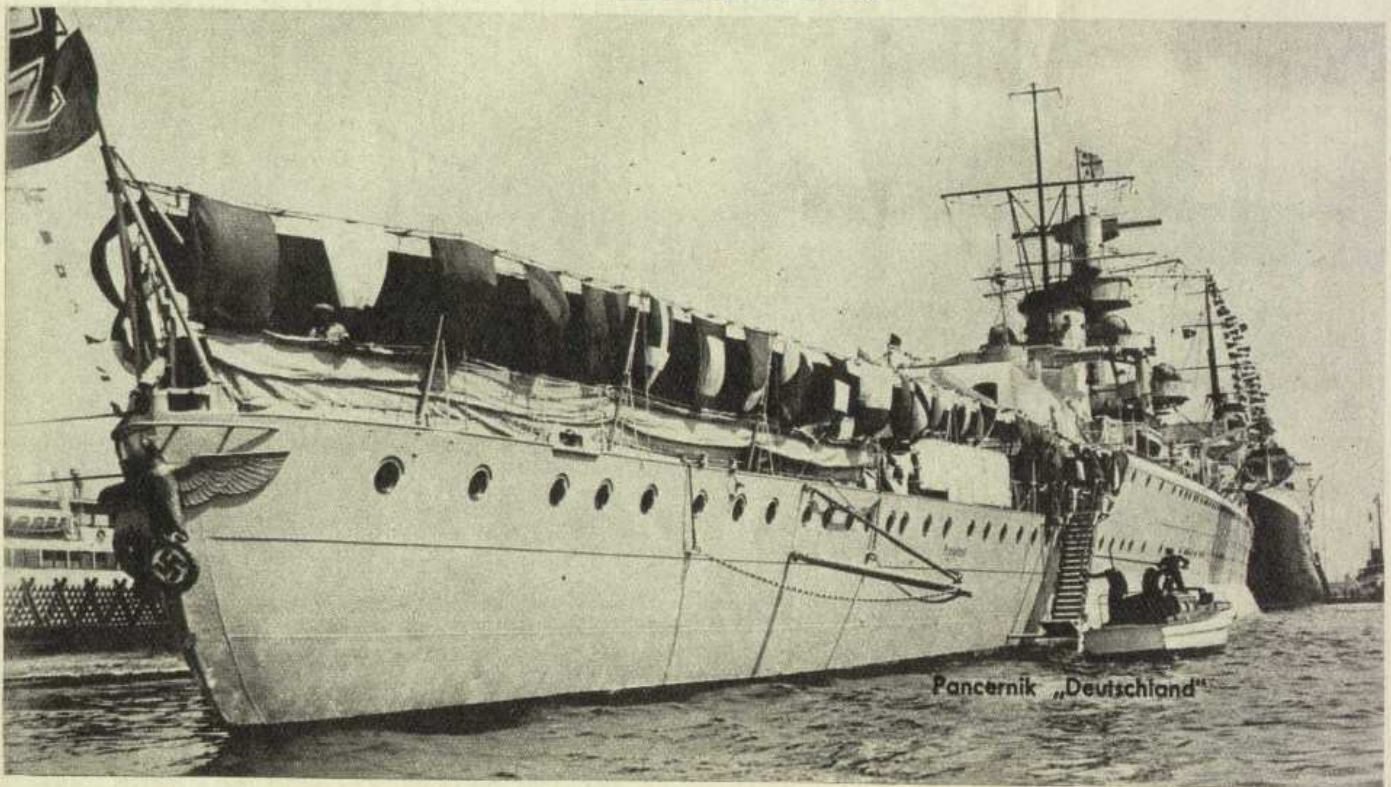
Z programu, objętego porozumieniem, wykonano 3 okręty podwodne po 250 t., z których jeden wszedł do składu floty 29 czerwca bieżącego roku, a dwa inne spuszczone na wodę; z zamierzonych 16 niszczycieli po 1625 ton większość jest w budowie; prócz tego w budowie znajduje się 17 okrętów podwodnych po 250 t., 6 po 500 t. i 2 po 800 t. oraz 2 okręty bojowe po 26000 t., niebawem rozpocznie się budowa dwóch krążowników po 10000 t., a w roku przyszłym budowa jednego lotniskowca.

Cały program ma być wykonany w ciągu 4 — 5 lat (do 1940 r.) kosztem około 4 miliardów złotych. Ponieważ przemysł niemiecki technicznie jest całkowicie przygotowany do szybkiej budowy okrętów, które zresztą opracowano w uwzględnieniu wymagań produkcji seryjnej, przeto czas wykonania pro-

*) W zasadzie Niemcy mogą zbudować flotę podwodną równą angielskiej t. j. około 53000 t. w/g Konferencji waszyngtońskiej; ograniczenie do 45% obowiązuje tylko w ciągu pierwszych lat działania porozumienia.

gramu zależy raczej od wysokości rozporządzalnych kwot pieniężnych i tej roli, jaką ma odegrać flota wojenna w realizacji zamierzeń politycznych 3-ciej Rzeszy. Program ten był opracowany szczegółowo, jeżeli chodzi o właściwości okrętów poszczególnych typów, na długo przed rozpoczęciem pertraktacji z Anglią i wykonywanie jego również poprzedziło zawarcie porozumienia, skoro w jedenaście dni po porozumieniu pierwszy okręt podwodny wszedł do składu floty. Intensywność wykonania jest bardzo duża, gdyż w ciągu dwóch miesięcy rozpoczęto budowę 39 jednostek z czego 64% przypada na okręty podwodne. Takie postawienie sprawy rozbudowy floty wskazuje na: 1) opracowanie metody użycia okrętów podwodnych określonych typów, 2) dążenie do jak najszybszego posiadania narzędzia walki przez zaskoczenie, do czego wschodni rejon morza Północnego nadaje się bardzo dobrze.

Według urzędowych enuncjacji niemieckich rozbudowę floty pomyślano całkowicie pod kątem obrony. Jest to niewątpliwie słuszne, jeśli chodzi o stosunki w zachodniej części morza Północnego. Na okrętach bojowych po 26000 t. mają być ustawione armaty 280 mm, a więc bardzo małego kalibru, nie mogącego rywalizować z armatami 356—406 mm. Natomiast jeżeli chodzi o Bałtyk to kaliber większy reprezentują 24 stare 305 mm armaty **Mara** i **Oktabrskiej Rewolucji**; prócz tego Szwecja ma 12 armat 280 mm i Finlandja ma 8 armat 254 mm, na swych 2 okrętach obrony wybrzeży, będących właściwie dość szybkimi monitorami, nieprzeznaczonymi do działań na pełnym morzu. Zresztą Niemcy już obecnie posiadają 18 pierwszorzędnych armat 280 mm na okrętach klasy **Deutschland** i 16 armat tegoż kalibru na okrętach przedwojennych. Jeżeli dodamy do tego sześć nowoczesnych krążowników (53 armaty 150 mm) i dwanaście również powojennych niszczycieli, to musimy dojść do wniosku, że obrona status quo jest należyście uwzględ-



Pancernik „Deutschland“

niona już w chwili obecnej. Jakże więc należy rozumieć wypowiedzenie poglądu o obronnym charakterze rozbudowywanej gwałtownie floty? Bardzo prosto — flota ta ma bronić realizacji programu Bałtyku, jako morza niemieckiego. Niewątpliwie, więc ofensywa będzie pokojowa — „polityczna“, zaś obrona — „militarna“.

Kaliber 280 mm wybrano prawdopodobnie ze względu na niedrażnienie Anglii, w której coraz więcej głosów wypowiada się za ograniczeniem kalibru armat okrętów bojowych do 343 mm; nawiasem dodam, że jest to kaliber nigdzie należycie nie zrealizowany; jest on pod wieloma względami gorszy od kalibrów nieznacznie mniejszych i zdecydowanie ustępuje nawet 356 mm. Dla należytej oceny znaczenia wyboru przez Niemcy tak małego kalibru wystarczy przypomnieć, że **Koenig** z 1913 o wyporności z całkowitem obciążeniem 28.500 t. miał 10 armat 305 mm i pancerz wagi 10.440 t., zaś **Bayern** z 1915, wypierający z pełnym obciążeniem 31300 t., był uzbrojony w 8 armat 381 mm, opancerzenie jego ważyło 11410 t. Artyleria **Koeniga** ważyła 3120 t., a artyleria **Bayerna** 3980 t. (łącznie z torpedami). Wyporność standardowa obu tych okrętów niewiele różni się od 26.000 t. Obecny stan techniki umożliwia zamknięcie w okręcie o wyporności całkowitej 28.000 t. ośmiu lub dziewięciu armat 381 mm i maszyn o mocy 85.000 KM oraz przeznaczenia 9.700 t. na opancerzenie. Projektując odpowiednio kadłub i wieże, można zamiast obronnego dla Bałtyku kalibru 280 mm, wstawić, w krótkim przeciągu czasu, ofensywny, dla wód zachodniej Europy czy Oceanu, kaliber naprawdę bojowy 356 — 381 mm. Armata 280 mm waży 32,7 t., zaś armata 356 od 63,3 do 83,4 t, a armata Kruppa 381 mm tylko 83,8 tony. Uwzględniając to, co wyżej powiedziałem o możliwościach techniki, należy się spodziewać, że budowane niemieckie okręty bojowe nie będą miały zbyt wielkiej ilości armat 280 mm celem

ułatwienia ich demontażu i przejścia do kalibrów bardziej skutecznych.

Do okrętów bojowych zaliczono klasę **Deutschland**, ze względu na armaty 280 mm, gdyż największy dopuszczalny kaliber dla krążowników wynosi 203 mm. Projektowane krążowniki niemieckie będą miały armaty tego kalibru. W wyniku więc zmiany programu Niemcom pozostaną trzy duże krążowniki, uzbrojone w armaty 280 mm, największy kaliber, zmontowywane na kadłubach, 10.000 t. standard. Ich niewielka szybkość (26 węzłów) wyklucza ich użycie jako krążowników „bojowych“, pomijając oczywiście sprawę bardzo słabego opancerzenia. Przesunięcie tych okrętów do klasy krążowników wymagałoby zmniejszenia kalibru ich artylerii do 203 mm oraz zwiększenia szybkości o kilka węzłów (a więc zmiany maszyn). Za tę cenę możnaby uzyskać możliwość zbudowania jednego okrętu bojowego o wyporności 26.000 t. Narazie możliwość taka ma charakter raczej teoretycznej koncepcji, lecz początek każdej koncepcji jest zawsze teoretyczny. Krążowniki te, pomyślane z myślą o walce korsarskiej na pełnym oceanie, są niepotrzebne z chwilą uzyskania możliwości budowy floty podwodnej. Co do lotniskowców, to wątpić należy, czy Niemcy wyzyskają możliwości, przewidziane przez Anglików (20.000 t. standard), raczej należy wnioskować, że w postaci lotniskowców będą oni chcieli mieć szybkobieżne krążowniki. Takie ujęcie zagadnienia jest zupełnie uzasadnione ze względu na położenie geograficzne Niemiec i zasięg nowoczesnych płatowców floty, jakie będą działały z baz po obu stronach kanału Kilońskiego.

Niezależnie zupełnie od pewnych szczegółów wykonania programu, dzisiaj jeszcze nieogłoszonych, jedno nie ulega wątpliwości, a mianowicie, wykonanie tego programu umożliwi uczynienie z Bałtyku morza „niemieckiego“, ze wszystkimi następstwami takiego stanu.

S. K. K.



RYBOŁÓWSTWO I PRZEMYSŁ ŚLEDZIOWY

Prawie 500 mil morskich dzieli nas od żyznych obszarów morza Północnego, obfitującego w bogate ławice śledziowe. Morze Północne ze swym płytkim dnem, bogatym w pożywienie dla ryb, przedstawia dogodne warunki dla przybywających tutaj w pewnych okresach roku ławic śledziowych na tarło.

Zarybienie morza Północnego w porównaniu do morza Bałtyckiego jest dziesięciokrotnie większe. Szczególnie bogatym terenem na morzu Północnym są obszerne wody mielizny zwanej „Dogger Bank”, niedaleko położonej od wybrzeży angielskich.

Dawno znane te żyzne obszary rybne są licznie nawiedzane przez rybaków w dokładnie określonych okolicach i czasie. Co roku zjeżdżają tu na połowy niezliczone ilości statków rybackich różnych narodowości. Chociaż w przeważnej części spotyka się statki brytyjskie, to jednak udział innych państw w połowach jest bardzo znaczny. Od niedawna, bo zaledwie od kilku lat okolice te są również nawiedzane przez statki rybackie pod polską banderą. Aczkolwiek nasza flota rybacka jest jeszcze mała w porównaniu z takimi krajami jak Anglia, Niemcy, Holandia i Francja, to jednak trzeba zaznaczyć, że nasze śledziolówstwo dalekomorskie poczyniło już znaczne postępy.

Wielka Brytania, która jest położona prawie w środku najlepszych terenów rybnych, niewątpliwie dzierży prym w przemyśle śledziowym. Ich przemysł i rybołówstwo jest najwyższej postawione z pośród innych państw, trudniących się tą samą gałęzią pracy. Roczna produkcja zasolonych beczek podczas dobrej konjunktury wynosiła około 2 milionów beczek, przyczem w połowach oraz przy przeróbce śledzia pracuje około 35 tysięcy osób.

Polski przemysł śledziowy jest bardzo młody. Mi- mi dużych trudności natury technicznej, jak rów-

nież wielkich odległości od miejsc połowów, braku wyszkolonych rybaków i odpowiednich kapitałów polskich, możemy powiedzieć, że w tej dziedzinie zrobiliśmy dotąd wiele. Najlepiej wskazuje nam to przywóz śledzi do Gdyni z polskich połowów, który dochodzi do 40% ogólnej ilości sprowadzanych do Polski śledzi solonych.

Ze względu na szerokie zainteresowanie w kraju tym odcinkiem pracy na morzu, omówię szereg momentów towarzyszących połowom śledzi i ich przetwarzaniu na produkt solony.

Ze względu na pojemność tematu oraz jego różnorodność, ograniczę się tutaj do jednego sezonu, jednakże najgłówniejszego: sezonu jarmudzkiego. Trwa on mniej więcej od początku października do końca grudnia.

W sezonie tym ławice śledzi zbliżają się do brzegów angielskich w okolicach portów rybackich Lowestoft i Yarmouth, mniej więcej na 15 mil ang. Dlatego statki brytyjskie, które wyruszają na połowy, przebywają na morzu jedną dobę lub dłużej (3 do 4 dni) w zależności od konjunktury rynkowej i obfitości ławic śledziowych. Statki rybackie wychodzą z portów przed południem tak, aby zdążyć jeszcze przed zmierzchem na teren połowów. Po wybraniu odpowiedniego miejsca, rybacy natychmiast zarzucają sieci, a czas poświęcony na dryfowanie statku i sieci jest ściśle zależny od wielkości ławic śledziowych. Gdzie jest dużo śledzi, sieci wyciąga się co cztery godziny, aby ich zbyt nie obciążać. W wypadku, kiedy ławice śledziowe są rozproszone, sieci zastawia się przez całą noc. Sposób połowów polega na wypuszczeniu całej długości sieci poza burtę statku, przyczem jeden koniec jest umocowany do dziobu, a drugi koniec sieci płynie swobodnie z prądem wody, czyli statek i sieć dryfuje. Stąd też pochodzi

nazwa statku rybackiego „drifter“ oraz sieci „drift-net“.

Sieć, która jest głównym przyrządem, służącym do połowów śledzi, ciągnie się normalnie na dwie mile angielskie (około 3,5 km.). Składa się ona z szeregu mniejszych sieci, powiązanych mocnymi linami na wzór kolejowych wagonów. Liczba sieci małych waha się od 81 do 101, co jest o tyle charakterystyczne, że jest ona nieparzysta. Całkowita sieć jest połączona od dołu z dziobem statku zapomocą grubej liny. Pływaki, utrzymujące sieć tuż nad powierzchnią morza są zrobione z płótna wodoszczelnego, napelnionego powietrzem. W pozycji prostopadłej do dna morskiego utrzymuje sieć gruba lina, przeciągnięta wzdłuż całej długości. W ten sam sposób i takimi sieciami posługują się polskie statki śledziowe, które noszą nazwę lugrów.

Połowy śledzi jarmudzkich udają się najlepiej nocą podczas pełni księżyca, o czym rybacy wiedzą z długoletniego doświadczenia. Pierwsza pełnia w tych okolicach przypada na 23 października a następna—17 listopada. W tym czasie śledzie gromadzą się w olbrzymie ławice i szczególnie podczas nocy księżycowych znajdują się w stanie pewnego podniecenia. Zachowują się dziwnie, jakgdyby gromady igrających mew morskich, stada zwierząt, lub rozbawiona gromada ludzka. Ruchy ich są szybkie; wpadają jak pociski w oczka zdradziecko zastawionych sieci, aby się wkrótce stać łatwym łupem rybaka.

Udane połowy podczas takich nocy dobitnie wykazują znaczenie pełni księżycowej dla rybołówstwa śledziowego. Zwykle w tych dniach statki rybackie cieszą się dużym połowem i wracają do portów ze zdobyczą pięknej srebrnej świeżej ryby, zdo-

bytej zręcznością i wytrwałością rybaka. Bo też zawód rybaka należy do niezmiernie trudnej i niebezpiecznej pracy, gdyż czynności łowienia odbywają się przeważnie podczas surowej i burzliwej pogody jesiennej. Dlatego rybaków - marynarzy należy zaliczyć do najwytrzymalszych i najodważniejszych ludzi w pracy na morzu. Przez samotne noce ciągną oni przy bokach statku rozkołysane sieci, wśród świstu wiatru, chłosty słonych fal, ostrych i krótkich rozkazów skipera, płacząco zawodzących głosów mew morskich, spełniając swój trudny obowiązek zaopatrywania milionów rodzin w najtańszą rybę.

Statki wracające z połowu wyladowują ładunek na obszerne molo w kosztach zapomocą własnych bomów i wind do innych kosztów zwanych „swill“, których tysiące ustawia się wzdłuż mola. Po tej czynności towar „przychodzi pod dzwon“ (zapomocą dzwonka zwołuje się kupców) i moment ten jest dla rybaka niezwykle ważny, gdyż od ceny sprzedaży ryby zależy jego przyszły byt.

W Anglii z całkowitych połowów przeważnie 80% przeznaczają się na zasolenie do beczek dla eksportu na obce rynki. W tej dziedzinie przemysłu jest zatrudniony szereg przedsiębiorstw solarskich, które przenoszą się z miejsca na miejsce w miarę przesuwania się połowów. Przeważną część robót związanych z przeróbką śledzia wykonują szkockie dziewczyny, które są niezastąpione w tej pracy.

Z rynku rybnego śledzie są szybko dostarczane samochodami do solarni i wyrzucane do podłużnych koryt. Prawie jeszcze żywe śledzie chwytane są zręcznie przez ręce dziewczyn z północy, które z zadziwiającą szybkością patroszą je, przygotowując do pakowania w beczki. Inna część zatrudnio-



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG

Polskie lugry śledziowe w Gdyni

nych kobiet otrzymuje już oczyszczone śledzie i z podobną wprawą układa je do beczek, przesypując rzędy śledzi odpowiednią ilością soli. Napelnione beczki zamykają doświadczeni bednarze, dolewając w miarę potrzeby solanki.

Po dokonanej transakcji kupieckiej, zakupione przez eksportera partje beczek śledzi są dostarczane z placu solarskiego do burty statku, załadowane i wysłane do miejsca swego przeznaczenia.

Jakie koleje przechodzi nasz rodzimy przemysł śledziowy? Sposób połowów niczem się nie różni od angielskiego, solenie zaś śledzi odbywa się systemem holenderskim. Holendrzy są pierwszym narodem, którzy zapoczątkowali połowy śledzi na morzu Północnym, dlatego słusznie uważa się Holendrów za pionierów rybołówstwa śledziowego. Holendrzy są również naszymi nauczycielami w tej dziedzinie, zastępowani powoli przez szkolący się personel polski.

Polskie lugry rybackie ze względu na odległe miejsca połowów są zmuszone przebywać na morzu prawie przez cały czas trwania sezonu. Zaledwie rok temu statki rybackie miały swoją główną bazę operacyjną w Holandji, to jest niedaleko miejsc połowów i wtedy jeden rejs przeważnie trwał około miesiąca. Obecnie po przesunięciu głównej bazy operacyjnej do Gdyni, przebywanie statków na połowach znacznie się przedłuża, lecz wzamian zato dalsza przeróbka śledzi odbywa się w kraju.

Podczas połowów z chwilą wydobycia śledzi na

pokład odbywa się jego patroszenie oraz solenie i pakowanie, które wykonuje całkowicie załoga statku. Śledź złowiony jest przechowywany na pokładzie statku w specjalnych przegrodach, następnie oczyszczany, przesypywany solą i bez żadnej segregacji pakowany do beczek morskich. Oddziela się tutaj jedynie śledzie chude t. zw. spent od pozostałych gatunków. Kiedy beczka jest zapakowana, zamyka się ją silnie poczem wstawia się pod pokład do ładowni. Luger posiada takich ładowni około 20, w których może zmieścić po 25 beczek.

Po 2-3 miesiącach wraca statek rybacki do portu, przywożąc około 500 beczek, jako plon swej trudnej pracy. W Gdyni następuje drugi i końcowy etap przeróbki śledzia solonego. Tutaj dalszej przemiany śledzia dokonują w przeważnej części polskie kobiety, które posiadają mniejszą wprawę w tej pracy od swych współzawodniczek szkockich, lecz jak na początek wcale nieźle wywiązuje się ze swego trudnego zadania. Praca ich polega przeważnie na przepakowaniu śledzi z beczek morskich do handlowych i podziału ich na gatunki oraz wielkości według systemu angielskiego, który jest najbardziej znany na polskim rynku śledziowym.

Beczka przepakowana, dobrze ułożona i zakonserwowana otrzymuje właściwą markę handlową i tak naznaczona idzie do polskiego konsumenta, u którego ma już wyrobioną dobrą reputację, niczem nie ustępując zagranicznym śledziom.

TEOFIL SERWA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Segregowanie i pakowanie solonych śledzi



Arab z dziećmi

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Egipt w obecnej chwili żyje pod znakiem sporu włosko-abisyńskiego. Mówią o tem wszyscy, tłum arabski, sfery polityczne, sfery urzędowe. Deklaracja premiera, zresztą bardzo rzadko wypowiadającego się publicznie, o podporządkowaniu stanowiska Egiptu w tym sporze decyzjom angielskim, wywołała w prasie większą burzę, niż zawieszenie konstytucji.

Dla obserwatora europejskiego, o ile obserwacje swe opiera na przesłankach z za morza, cały ten gwałt jest prawie niezrozumiały: Egipt na wojnie może tylko zarobić, gdyż właśnie przez Aleksandrię będzie szedł cały „szmugiel” wojenny dla Abisynji. Tymczasem w obronie Abisynji zabiera głos patriarcha koptyjski, grecki, dzienniki prorządowe, dzienniki opozycyjne, kobiety egipskie, młodzież muzułmańska itd. itd. Włosi, którzy w Aleksandrii posiadają wielkie wpływy i są drugą z kolei pod względem zamożności kolonią, obecnie są najbardziej niechętnie widziani przez tłum arabski, przez inteligencję, nawet... przez sfery urzędowe. Trzeba było dopiero strasznego wypadku lotniczego, którego ofiarą padł włoski minister i jeden z najlepszych znawców Afryki, by urządzono dla odmiany przedstawienie sympatii dla Włochów — ale tylko dla demonstracji.

Są tu i tacy, którzy twierdzą, że bardzo wiele w tej sprawie jest ręki angielskiej, i może mają trochę racji. Anglia widzi poważne niebezpieczeństwo dla Egiptu, dla swego Sudanu w wojnie włosko-abisyńskiej: okupacja przez Włochów źródeł Niebieskiego Nilu uzależnia te kraje od posiadacza Abisynji. Dlatego też egipcscy okupanci — Anglicy zupełnie nie przeciwstawiają się nastrojom arabskim, a sa-

mi mówiąc o „ścislej neutralności”, dają do poznania, że mogą zamknąć Suez, zabronić przelotów aeroplanów włoskich itd. itd.

Ale źródło zainteresowania arabskiego leży gdzie indziej: niewątpliwie to, co się dzieje w kwestji abisyńskiej w Egipcie, jest jednym z przejawów „kolorowej solidarności”. Przecież w Abisynji, jak donosi tutejsza prasa, siedzą już Japończycy, którzy założyli tam plantacje bawełny. Nikt nie wątpi, że Japonja, przeludniczna od lat, nie wyśle już nikogo do Afryki, jako osadnika: owszem, przewiduje się rozszerzenie się osadnictwa japońskiego w Afryce Wschodniej. A jednak to uważa się za rzecz naturalną i zrozumiałą, gdy tymczasem kwestja Europejczyków — osadników traktowana jest inaczej...

I znów musimy sobie wyraźnie powiedzieć: tak samo, jak u czarnych, tak samo u Arabów i półczarnych Abisyńczyków jesteśmy tylko malum necessarium: potrzebni jesteśmy, bo przynosimy ze sobą dobrobyt materialny, ale nie jesteśmy ani kochani, ani nawet pożądan. Każdy fałszywy krok białego na Czarnym Ładzie — to wybuch nienawiści ze strony czarnych, półczarnych i prawie białych.

Ilustracją ciekawą tego stanu rzeczy jest choćby przyjęcie emira Seuda, dziedzica tronu Hedżasu w Kairze, Aleksandrii, no, i w Annunanie, dokąd stąd pojechał. Wahabici powstałi na znak protestu przeciwko angielskiej polityce divide et impera, która wbrew opinii znanego płk. Lawrence'a doprowadziła do podziału Arabów między państwa Iraku, Syrii, Hedżasu, Transjordanji, Yemenu, no i Egiptu, nie mówiąc już o Libji, Algierze, Tunisie, czy Marokku. Ruch Ibu Seuda, który wyrzucił z Mekki Husseina, był niewątpliwie ruchem w swej istocie antyangielskim, tak, jak antyangielską była wojna Hedżasu z Yemenem. Dziś Ibu Seud i jego przyszły następca interesują się głęboko postępem technicznym Europy i, powołując się na Koran, twierdzą, że postęp ten jest w zgodzie z nauką Proroka.

Ale co nastąpi dalej?

Kemal Ghazi skasował kalifat. Kalifem ogłosił się król Egiptu, Fuad. Ale Egipt ma zbyt wielu „doradców” angielskich — i pod tym względem przypomina... Gold Coast czy Nigerję w masce karnawałowej, uszminkowanej na „Niepodległość”. Jak jednak wyglądać będzie sytuacja, gdy przyjęty owacyjnie przez Arabów egipskich, przez ulemów, kadich, hadżich emir Seud, objawwszy spadek po ojcu, a ucywilizowawszy już Hedżas, t. zn. uzbroiwszy Arabów w dobrą broń, a przez handel zdobywszy pieniądze, ogłosi się kalifem? Wszak kalifat powstał w Mekce, wszak logicznem jest, by następca i zastępca arabskiego proroka Mahometa rezydował w Mekce i był Arabem!

Jak wówczas wyglądać będzie „kolorowa solidarność”? Jaką siłą stanie się biały, półbiały i czarny muzułmanin afrykański w rękach zdolnego, chytrego, wojowniczego Araba z Hedżasu?

„Kolorowa solidarność” — szczególnie, o ile do czerni i półczerni azjatycko - afrykańskiej domiesza się gorąco żółty kolor Nipponu może stać się nawet... zielonym kolorem Proroka.

Z. D.

„Dar Pomorza” w Japonii

Jakkolwiek Osałę od Jokohamy dzieli zaledwie 350 mil, podróż nasza zajęła aż pięć dni, co stało się nawet powodem lekkiego niezadowolenia komitetu przyjęcia, któremu to spóźnienie popsulo w kilku punktach program. Wyraziliśmy z tego powodu ubolewanie, podziwiając w duchu, jak mało poszanowania mają tutejsi dla tajfunów. Akurat zdarzył nam się jeden taki, który zawadził o „Dar” prawym bokiem, lewą swą stronę rezerwując dla wywrócenia kilku budynków w Osace.

Wyszliśmy z Jokohamy dn. 9 marca rankiem. W oddali widać było śnieżny wierzchołek Fudżijamy, wróżący murowaną dobrą pogodę. Widocznie jednak przepowiednia dotyczy tylko łądu, gdyż ledwie oddaliliśmy się jako tako od zatoki, gdy wiatr stopniowo zaczął wzrastać i o godzinie 19-ej, statek, idący pod motorem przestał posuwać się naprzód, nie mogąc pokonać naporu przeciwnego wiatru. W innych warunkach można byłoby stanąć na kotwicy, przy japońskich brzegach jest to jednakże niebezpieczne. Łatwo się zrodzić może posądzenie o szpiegostwo. Na szczęście można uciec na ocean. Zmieniamy kurs i mamy teraz wiatr od prawej strony. Cóż, kiedy w kilka godzin potem statek przestaje słuchać steru. Szkwiał po szkwale spycha dziób z kursu, na ogromnej fali rufa wyskakuje w powietrze, a śruba zaczyna obracać się w próżni. Stawiamy kilka ukośnych, sztormowych żagli. Przyciskają one nas wprawdzie na jeden bok, ale niewiele pomaga to na gwałtownie przechyły statku. Tyle, że pomagają sterować ostro do huczącego wichru. Z pokładu ani na chwilę nie spływa woda, coraz zasilana wierzchołkiem fali poprzez burłę. Czasami sięga prawie po kolana. Staramy się przesuwać jaknajmniej, gdyż każdy krok, nie asekurowany chwytem się za coś stałego, grozi zjechaniem na pochyloną burłę i co najmniej sińcem lub skreśleniem nogi. Niewiele pomagają nawet sztormowe liny, jak pajęczyna osnuwające pokład. W takich warunkach, o północy rwie się przy jednym z rogów bezapstakła lina. Gwizdek i huk pękających płócien ściąga służbowy odwach

na rufę. Zanim jednakże dało się spuścić żagiel nadół, zostały z niego tylko żalostne strzępy.

Dla wiatru mamy skalę dwunasto-, dla stanu morza — dziewięciostopniową. W południe dnia 10 marca dziennik notuje: „wiatr WSW/12, morze 8”. W ciągu ostatnich 8 godzin barometr spadł o 8,5 milimetra. Temperatura jest zaledwie +12 st. To też chodzimy w długich butach, swetrach i płaszczach, na które naciąga się jeszcze „ceratę”. Siecze grad, huczeniu wichru towarzyszą grzmoty i błyskawice. Statek posuwa się bokiem, gdyż wichur znosi go o siedemdziesiąt stopni.

Nareszcie popołudniu napór wiatru słabnie do dziesięciu. Różnica w jego sile na górnych szczeblach skali jest tak ogromna, że zdaje nam się, iż obecnie mamy do czynienia już tylko z bryzą. Stawiamy teraz żagle. Obserwacja południowa w dniu 11 marca wykazuje, że przebyliśmy od poprzedniego dnia przeszło 100 mil, lecz w linii prostej zaledwie 12; daje to pojęcie o krzywych, jakie na wodzie wykreślał „Darem” tajfun.

Następne dwa dni żegluga odbywa się w warunkach najbardziej fantastycznych. Co kilka godzin wiatr zmienia swój kierunek i siłę. Stawiamy żagle, to znowu je zwijamy, by puścić motor. Rozhuśtane, zdezorientowane morze, kołysze statkiem w nieprawdopodobny sposób. Mijamy bowiem wody, po których przeszedł środek tajfunu. Jeżeli dotkliwie dał się nam we znaki swym bokiem, to trudno dziwić się tym zaburzeniom, które spowodował „siła główna”.

* * *

Jeżeli kto jeszcze sobie wyobraża, że miasto japońskie w obawie przed trzęsieniem ziemi buduje się „nisko, lekko i powiewnie”, niechaj odwiedzi Osałę. Ani siła niszczących tajfunów, ani katastrofalne wstrząsy skorupy ziemskiej nie zniechęcają mieszkańców wielkich miast Nipponu od wystawiania architektonicznych legitymacyj, któreby miały świadczyć, że także i pod tym względem „Ameryka nam nie imponuje”. Bo zdaje się, że na Europę niewiele w gruncie rzeczy zwracają tu uwagi, chyba jako na przyszły rynek zbytu swych towarów. A z tem to już naprawdę grozić zaczyna żółte niebezpieczeństwo. W naszej dalszej wędrówce, aż po Afrykę, wszędzie spotkaliśmy wyroby japońskie, które pomimo wysokich, prohibicyjnych cel, jednakże potrafiły stanąć do konkurencji. Aby dopomóc cłu urabia się obecnie z całych sił opinję, że japoński wyrób to lichota i tandeta. Słyszeliśmy o tem już na Teneryfie, w Kanale i w Honolulu. Wielu ostygło z tego powodu i powstrzymało się od zakupu potrzebnych nawet rzeczy, czekając, że w portach dalszych kupią tak samo tanio, a za to lepszy gatunek. I srodze się zawiedli. Tylko w nielicznych razach stwierdziliśmy nienadzwyczajny poziom dobroci japońskich towarów, tę wadę jednak z nadwyżką kompensowała cena.

Pokazywano nam w Osace muzeum przemysłowe. Kilka sal tego muzeum zajmuje laboratorium i wystawa próbek. Artykuł, mający iść na eksport, musi otrzymać tutaj stempel „nadaje się na wywóz”.



W ten sposób noszą dzieci w Japonii



Japonki chodzą tylko w strojach narodowych

A jakie są rygory i wymagania, niech świadczy fakt, że np. podeszwa buta gumowego winna wytrzymać próbę stukrotnego, silnego zginania, po którym dopiero jest badana, czy nie straciła swej wartości. Główna więc tajemnica taniości towarów japońskich leży nie w ich tandecie, a nawet i nie w premii eksportowej, z której korzysta wiele gałęzi handlu zagranicznego. Stanowi ją raczej masowość produkcji i tania robocizna. Jak tania, wiele mówi fakt, że przy całym super-spartańskim standardzie życia japońskiego robotnika, płaca jego nie jest w stanie zaspokoić nawet i tak zredukowanych potrzeb. To też niektórzy twierdzą, że kraj Wschodzącego Słońca zmuszony jest dążyć do wojny, aby przez nią uniknąć rewolucji komunistycznej. Inni znów znawcy spraw japońskich w zasadzie wykluczają tę możliwość, wychodząc z założenia, że kult cesarza, shintoizm, głęboko zakorzenione poczucie tradycji itp., stanowczo nie dopuszczają do czegoś podobnego, że stoi temu na przeszkodzie cała mentalność Japończyka.

* * *

Pewnego dnia dwoma autobusami jedziemy w odwiedziny do Szkoły Morskiej w Kobe. Z szerokich, zabudowanych kolosami ulic, zjeżdżamy po kwaterach na przedmieścia. Jesteśmy tu już bliżej Japonii, tej, którą znamy z opisów i opowiadań. Lekkie, drewniane domki, z rozsuwanymi ścianami, do których wchodząc trzeba zdjąć obuwie, i w których o tej porze codziennie marzną się przez całe 24 godziny, pomimo nieodłącznej żarówki. W takich dzielnicach i tajfun i trzęsienie ziemi mniej są już straszne. Natomiast grozi inny żywioł — ogień. Dla walki z nim gęsto rozsiane są oddziały straży pożarnej.

Wjeżdżamy na dziedziniec szkoły. Po krótkim

powitaniu dzielimy się na grupy i prowadzeni przez profesorów zwiedzamy pokolei wszystkie budynki i urządzenia. Uderza wielkie bogactwo ruchomych modeli, przekrojów, planów, instrumentów nawigacyjnych, przyrządów dla określania sił magnetyzmu ziemskiego, sekstansów, maszyn wszelkiego typu i rodzaju.

Po szczegółowym obejrzeniu kompleksu gmachów jesteśmy proszeni na śniadanie. Ledwie zajęliśmy swe miejsca, rozpoczął mowę powitalną dyrektor szkoły. Tyle przyjaznych, o dużej treści, słów. Następnie wysłuchaliśmy przemówień uczniów. My ograniczyliśmy swój zapal krasomówczy do trzech występow: kpt. Meissner mówił po polsku (z angielskim tłumaczeniem) i dwaj uczniowie: po niemiecku i francusku. Rzecz prosta, że herbata z mlekiem w trakcie tego wróciła do temperatury początkowej...

Po śniadaniu przyglądaliśmy się ciekawym zawodom: walkom zapaśników, ceremonialnemu strzelaniu z łuku oraz fechtunkowi na szable i bambusy.

Nazajutrz podejmowaliśmy swych gospodarzy u siebie. Po podwieczorku i „wzajemnych” śpiewach, uczniowie nasi z własnej inicjatywy zdecydowali urozmaicić program. Niestety, warunki okrutne pozwoliły zademonstrować jedynie boks i walkę francuską, zrobili to jednakże tak efektywnie, że obecny przy tem Pan Minister Mościcki prawdopodobnie nie miał powodu do niezadowolenia. Obydwa te rodzaje walk, w szkołach japońskich nie uprawiane, sprawiły na naszych młodych gościach wrażenie imponujące. Na szczęście, zdaje się, nikt z nich nie widział prawdziwej klasy tych obydwu walk.

Dn. 17-go marca ruszamy dalej. Droga prowadzi przez wewnętrzne Japońskie morze. Jest ono piękne i ciekawe nie tylko dla turysty, lecz i dla nawigatora. Tyle tu krętych dróg, tyle się czai różnych niespodzianek. Przed Sziminooseki, przez kilka godzin idziemy w towarzystwie eskadry krążowników, kontrtorpedowców i podwodnych łodzi. Zazdrosnym okiem spoglądamy na długą linię tych milczących, skupionych w sobie twierdz, które nie tylko są niezawodnym gwarantem niepodległości, lecz i wyrazem realnej potęgi państwa.

Dziewiętnastego marca uroczyste obchodzimy dzień Imienia Marszałka. Nie przeczuwamy jeszcze, że to ostatnie Imieniny...

S. KOSKO



Szyld — reklama

W działalności swojej LMK dawno już przeszła od propagandy słownej, do propagandy czynnej. Między innymi Liga podjęła akcję tworzenia wzorowych osad polskich na terenie zamorskim. Liga nie jest i nie może być towarzystwem parcelacyjnym, ale pragnie dać przykład, jak należy prowadzić osadnictwo, opiekować się emigrantami, uczynić z nowych osad polskich wzorowe gospodarstwa.

Znane są już czytelnikom poczynania LMK w Paranie, mające na celu skolonizowanie terenu o obszarze 7000 ha t. zw. „Rezerwatu”. Obecnie poczyniono już niezbędne przygotowania na przyjęcie pierwszej partii osadników, która wyjechała z Gdyni w dn. 31.VIII. Osadnicy w liczbie 5 rodzin przybyli do Santos 21.IX, skąd udali się wprost do rezerwatu.

Administracja kolonii, dążąc do tego, aby w miarę możliwości ułatwić przybywającym z Polski osadnikom pierwsze zetknięcie się z zupełnie odmiennymi warunkami

Droga przechodząca przez tereny L.M.K.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



NASZE OSADY W PARANIE

Pierwszy dom
wybudowany
na terenach
Ligi



mi życia i pracy na ziemi brazylijskiej — poczyniła cały szereg przygotowań. Wykończono już 5 domków administracyjnych, gdzie przybywający koloniści znajdują schronienie, do chwili wybrania sobie działki. Są też gotowe niezbędne zabudowania gospodarcze, założono pole doświadczalne i zasadzono 200 drzewek owocowych i małą winnicę. Niezależnie od tych przygotowań, mających na celu ogólne dobro kolonii, każdy z przybywających kolonistów, zastanie na swojej działce 1 ha ziemi oczyszczonej tak, że będzie mógł natychmiast przystąpić do uprawy niezbędnych warzyw i zbóż.

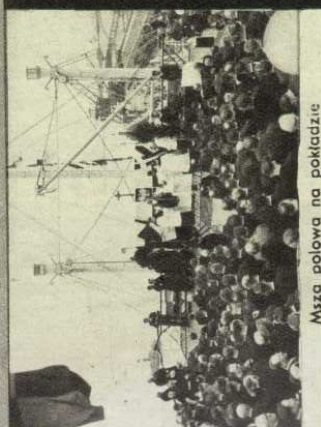
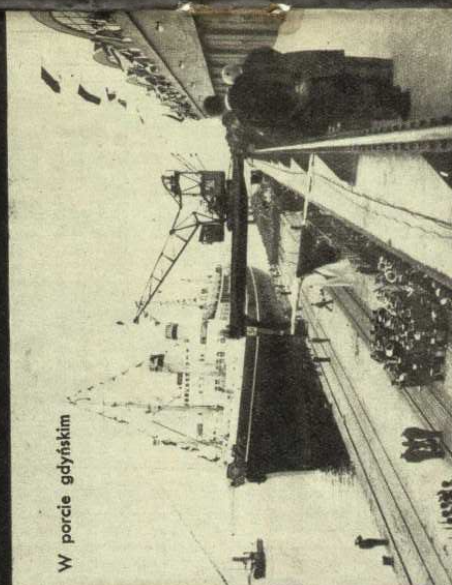
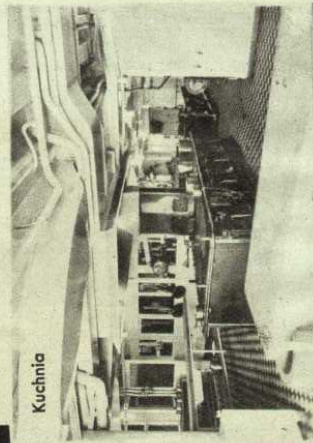
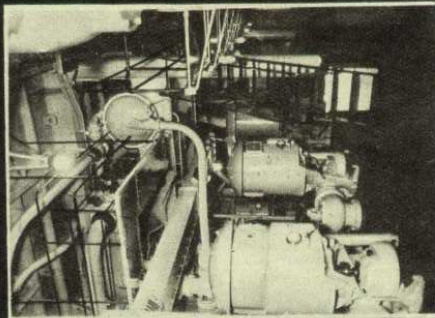
Kierownik kolonii, w pierwszym okresie pobytu osadników na kolonii, będzie im udzielał fachowych wskazówek co do sposobów gospodarowania, uprawy pól i t. p.

W pierwszym okresie swojego pobytu na kolonii, osadnik znajdzie zajęcie na robotach, które prowadzi LMK, jak np. budowa dróg, mostów i t. p., co mu ułatwi przeżycie pierwszych miesięcy.

Mimo otrzymywania prawie w ostatniej chwili zniżek kolejowych, że wszystkich stron Polski przybyli licznie członkowie LMK, aby uczestniczyć w święcie marynarki handlowej, jakim było przybycie do Gdyni m/s „Piłsudski” i jego odjazd w pierwszomajski rejs do Ameryki. — Tysiące tłumy z udziałem przedstawicieli rządu, wojska, organizacji społecznych, z LMK na czele, brały udział w uroczystościach 12 — 15 września. Największy i najpiękniejszy statek na Bałtyku, imię, które mu nadano, wywoływał wśród zebranych tłumów uczucie wiary i pewności, że Polska ma marynarkę handlową i wolność, że Polska na morzu, rozpisując się będzie nieprzerwanie, że realizuje się wreszcie pragnienie wszystkich, by na własnej stoczni budowano następne statki wojenne.

W pierwszą podróż na misję „Pikudkim” udał się przedstawiciel Zarządu wiceminister Koc, który zawiesze pismo odrzucające Prezydenta Ligi Morskiej, a Prezydenta Si. Zieda. A. — Z racji mienia Ligi Morskiej i Kolonialnej wyjechał do Ameryki prezes Zarządu Gł. LMK gen. dyw. Gustaw Orlicz-Dresler, który po przybyciu statku do Now-Yorku wygłosił przez radio przemówienie do Członków Ligi Morskiej w Si. Zieda. A. P.

nie do Członków Agi Morskiej w St. Zofii. **Towarzystwo Gdynia** — Ameryka Linie Żeglugowe S. A. weszło dzisiaj w nowy okres rozwoju. Mis „Pilsudski”, a w niedługim czasie i mis „Batory”, będą najlepszymi, nowoczesnymi statkami, które łącząc będą kraje Bałtyku z Ameryką Północną. Życzyć jeszcze należy, aby linie Żeglugowe Gdynia — Ameryka, uruchomiły połączenia Bałtyku z Ameryką Południową.



CIĘCIE STATKÓW NA ZŁOM

Gdynia rozwija się również w szybkim tempie, jako ośrodek przemysłowy. To też z dnia na dzień powstają na jej terenie nowe gałęzie przemysłu portowego, mające pośredni lub bezpośredni związek z morzem.

Niektóre z tych gałęzi przemysłu są dla nas zupełnie nowe i częstokroć nieznane polskiemu społeczeństwu, warto więc zaznajomić się z taką nowotworzącą się dziedziną, która może mieć w niedalekiej przyszłości duże znaczenie gospodarcze i społeczne dla naszego kraju.

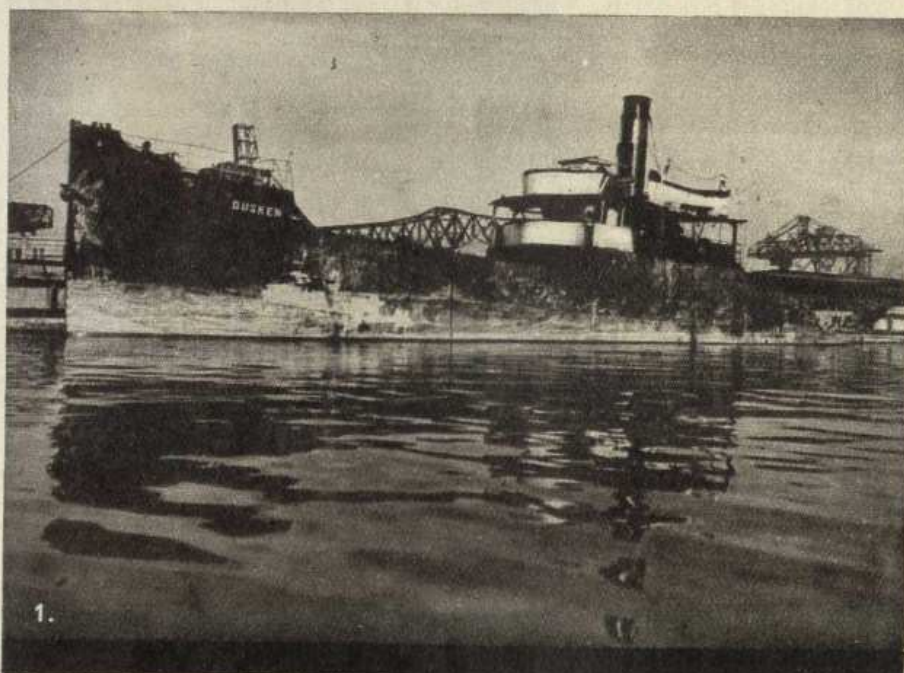
Mam tu na myśli rozbiórkę i cięcie statków na złom. Jak wiemy, przy produkcji żelaza, oprócz rudy żelaznej, konieczny jest pewien i to znaczny procent złomu żelaznego. W ten sposób uzyskuje się bardzo dobre gatunki stali, a koszty jej produkcji obniżają się w znacznym stopniu.

Polska posiada własne kopalnie rudy, lecz nie posiada dostatecznej ilości starego złomu żelaznego, ani też dostatecznej ilości metalowych obiektów, nadających się na rozbiórkę, to też jest zmuszoną sprowadzać złom z zagranicy. Zapotrzebowanie naszego ciężkiego przemysłu na złom zagraniczny, doszło w ostatnich czasach do poważnych bardzo rozmiarów, wyrażających się cyfrą 350 tysięcy ton złomu rocznie na sumę blisko 3-ch milionów złotych. Z inicjatywy Centrali Zakupu Złomu Polskich Hut Żelaznych — inicjatywy,

wypływającej z prawdziwego patriotyzmu gospodarczego sprawa złomu została rozstrzygnięta w ten sposób, że w Gdyni utworzono własny przemysł rozbiórki statków, a więc krajową produkcję złomu metalowego. Co prawda nasza marynarka — wojenna i handlowa — jest zbyt młoda, ażeby mogła dostarczać stare okręty do rozbiórki. Dotychczas zaszedł tylko jeden wypadek tego rodzaju, gdy w roku 1933 s/s „Warta” został sprzedany Włochom do pocięcia. Nadal więc jesteśmy zmuszeni zakupywać stare statki zagranicą, ale rozbierając je w kraju zatrudniamy krajowego robotnika, zużywamy do cięcia produkty krajowe (tlen i karbid) i tnie my przyrządami krajowego wyrobu.

Narazie zostały przeprowadzone próby cięcia statków, a dokonała tej pionierskiej pracy nasza stocznia Gdynńska. Wyniki tych prób okazały się na tyle zadawalniające, że obecnie przystąpiono do rozszerzenia tej dziedziny przemysłu i zorganizowania jej na dużą skalę, a nawet zaczynają już tworzyć się nowe towarzystwa, mające za zadanie rozbiórkę statków.

Cięcie statków na kawałki, umożliwiające ładowanie złomu do pieca hutniczego odbywa się za pomocą palników acetylenowo-tlenowych; żeliwo rozbija się kafarami, a rury i pręty mosiężne, miedziane i ołowiane tnie się specjalnymi nożycami. Rozbiórka statków odbywa się przeważnie na wodzie, a gdy pozostanie już samo dno okrętu, z ledwie wystającymi ponad powierzchnię wody bokami, wówczas wyciąga się „wrak” na ląd.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

ROZWÓJ LIGI MORSKIEJ W ST. ZJEDN.

Wobec ciągle pogłębiającego się kontaktu pomiędzy LMK w Polsce, a wychodźstwem polskim w Stanach Zjedn., czego dowodem jest ostatnio pęd po tamtej stronie Oceanu do organizowania bratniej nam organizacji Ligi Morskiej, redakcja naszego pisma, korzystając z pobytu w Polsce p. red. Piotra Yollesa, postanowiła z nim odbyć krótki wywiad, który przynosi wieści, pochodzące bezpośrednio z tamtego terenu. Tem ciekawsze są one, że p. redaktor Yolles jest kierownikiem działu propagandy przy pierwszym okręgu LM w New Yorku i bezpośrednio styka się z interesującymi nas zagadnieniami nie tylko jako działacz LM, ale również jako współpracownik pisma, które dużo miejsca poświęca sprawie morskiej, a którego wydawcą jest dobrze znany w Polsce p. M. Węgrzynek.

* * *

Nasze pierwsze pytanie dotyczyło rozwoju idei LMK na terenie St. Zjedn.

— Idea LMK w Ameryce — odpowiada p. red. Jolles, — nareszcie zaczyna się realizować. Powiadam „nareszcie“, gdyż po wizycie p. gen. Orlicz-Dreszera zainteresowanie i entuzjazm, wzbudzony przez generała dla polskiej idei morskiej, nie znalazły od razu odpowiednich warunków do rozpoczęcia konkretnych prac. Na tak przeorany przez gen. Dreszera gruncie niedawno bawiący z ramienia LMK w St. Zjedn. płk. Iwanowski dokonał dalszej pracy, która wyda poważne rezultaty, o czym wnioskować już można z obecnych prac organizacyjnych.

— Na czym opiera p. redaktor dalsze powodzenie LM na terenie St. Zjednoczonych?

— Przedewszystkiem opieram moje nadzieje na samej idei LM, która łączy wszystkie warstwy Polaków w Ameryce bez różnicy poglądów politycznych, a takiego wiązadła potrzeba nam w Ameryce, zwłaszcza teraz, gdy następuje pewna dezorganizacja w systemie myślenia tamtejszej Polonii. Powtórze Polonia amerykańska wyczuwa dziejową konieczność utrwalenia stanu polskiego posiadania nad morzem i na morzu, które jest łącznikiem pomiędzy nami a Macierzą. Statki, płynące pod polską banderą są widomym znakiem tej łączności i ciąglem przypominaniem światu naszych praw do morza...

— Czy mógłby mi pan redaktor podać jakieś rady lub wskazówki, które mogłyby wpłynąć na pogłębienie wzajemnego kontaktu pomiędzy wychodźstwem a Macierzą?

— Owszem. Życie amerykańskie nauczyło tamtejszych Polaków patrzeć na każdą organizację z punktu widzenia praktycznych korzyści. Dobrzeby więc było, gdyby LMK posiadała swoje biura w Gdyni, Warszawie, Lwowie, Krakowie, Wilnie i wogóle wszędzie tam, gdzie byłoby praktycznie je utrzymać celem niesienia pomocy przyjezdnym członkom LM z Ameryki do Polski. Już ta świadomość, iż członek LM w Ameryce, po przyjeździe do Polski, może zwrócić się do „swojej“ organizacji o konkretną pomoc, stanowić będzie podkład praktyczny do pogłębienia stosunku pomiędzy organizacją LMK w Macierzy, a bratnią organizacją w Ameryce.

— Co p. redaktor sądzi o próbach, zmierzających

do rozszerzenia handlu Polski z Ameryką w oparciu o Polonię amerykańską?

— Przykro mi, że uśmiechem nieco ironicznym odpowiem na to pytanie. Górne i piękne są hasła popierania tego handlu, górne są np. oświadczenia kupców polskich z Ameryki. Gdy przyjrzymy się bliżej, sprawa nieco odmiennie przedstawia się w Ameryce. Drobnny kupiec polski w Ameryce nie jest w stanie sprowadzać towaru na własną rękę.

— Czyż więc mielibyśmy, p. redaktorze, zrezygnować ze współpracy z Polonią amerykańską na tem polu?

— Bynajmniej. Sprawa współpracy z Polonią amerykańską wysuwa jedynie konieczność scentralizowania handlu w jednej dużej organizacji zarówno po tej, jak i po tamtej stronie, co dałoby możliwość nie tylko uruchomienia większych środków finansowych, ale też doprowadziłoby do pewnej kontroli tego eksportu, który w tej chwili jest nieskoordynowany, jak również umożliwiłoby prowadzenie odpowiednich badań rynku, bez czego jakikolwiek eksport jest nie do pomyślenia.

— Co p. redaktor sądzi o wydawnictwach LMK?

— Odnoszę się do nich z całym uznaniem i mam wrażenie, że podobają się one naszym członkom. Liczymy, że w ciągu jednego lub dwu lat zwerbujemy w Stanach Zjednoczonych co najmniej dziesięć tysięcy nowych członków, co podniosłoby znacznie wpływ tych wydawnictw. Rozumie się, że należałoby wprowadzić stały dział, poświęcony LM w Ameryce i wogóle wychodźtwa w Ameryce, które po tej stronie jeszcze zbyt mało jest znane szerszemu ogółowi.

— Jakie metody organizacyjne będą stosowały w swej pracy oddziały LM w Stanach Zjedn.?

— W pierwszym rzędzie zarząd LM w Ameryce będzie zwracał uwagę na starszą generację, która ma stanowić wał ochronny, otaczający naszą młodzież, dla której właściwie organizację tę budujemy. Nie zaczynamy jednak od młodzieży, gdyż zachodzi obawa i niebezpieczeństwo, że młodzież ta mogłaby podchwycić wyłącznie sportowe nastawienie organizacji z zupełnym pominięciem strony ideowej. Pragniemy przeto pogłębić w naszym społeczeństwie ideologię LM i dopiero na tym gruncie systematycznie i stopniowo organizować młodzież. W rozmowach moich z bardzo sympatycznym płk. Iwanowskim podkreślałem, a w rozmowie mojej z p. gen. Orlicz-Dreszerem w czasie podróży na m/s „Piłsudskim“ do Stanów Zjedn. będę się starał podkreślić z naciskiem, jedyny może postulat z naszej strony, a mianowicie: usprawnienie kontaktu między LMK w Polsce, a siostrzaną organizacją w Ameryce przez regularne objazdy odczytowe wybitnych prelegentów z Polski.

Na powyższych uwagach musieliśmy zakończyć nasz wywiad, gdyż p. red. Yolles, który przyjechał specjalnie do Polski, by przyjrzeć się wyborom do Sejmu, miał jeszcze szereg innych spraw do załatwienia przed odjazdem do Stanów Zjednoczonych na m/s „Piłsudskim“, na którego przyjęcie w porcie nowojorskim redakcja „Nowego Świata“ bije specjalny numer powitalny.

ST. BŁEŹECKI

W Stoczni Gdyńskiej rozebrano już i pocięto stary norweski statek s/s „Dusken” (fot. 1), który w zeszłym roku uległ wypadkowi przy wejściu do portu Gdańskiego i zatonał, a po wydobytcu go z dna morskiego sprzedany został na rozbiórkę. Z Gdańska został on przyholowany do Gdyni i jak widzimy na zdjęciu, utracił w czasie awarii swoje maszty.

Następnie widzimy pierwszą fazę rozbiórki (fot. 2), t. j. kadłub ogołocony z wszelkich urządzeń pokładowych, nadbudówek i kominów. Dalej, częściowo obcięty kadłub (fot. 3) tak, że widoczne są urządzenia wewnętrzne, wraz z główną maszyną okrętową i wreszcie samo dno z ledwie wystającymi (fot. 4) ponad wodę bokami. Wrak taki przedstawia oryginalny widok, przypominając swym wyglądem „galeryę Kaliguli”. Obok resztek „Duskena” widzimy nowego delikwenta s/s „Maininki”, który już czeka swej „kolejki”, gdyż również przyszedł do Gdyni na rozbiórkę.

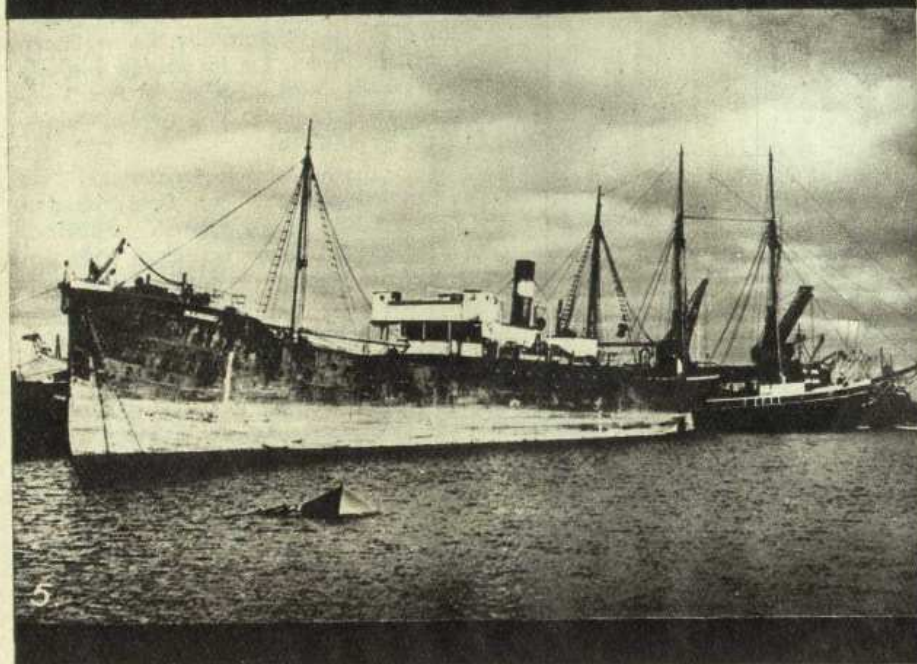
S/s „Maininki” — statek fiński, przybył do Gdyni o własnych siłach (fot. 5) i nawet przywiózł 500 ton złomu żelaznego. Była to jego ostatnia podróż, gdyż z powodu swej starości (zbudowany w 1884 roku) utracił już klasę i został sprzedany na pocięcie.

Statek to znacznie większy od „Duskena”, gdyż posiada 1200 ton pojemności. Rozbiórka jego jest już ukończona, w przyszłości do Gdyni będą nadchodziły inne statki, ażeby podzielić los „Duskena” i „Maininki”.

Ciekawy, a dotychczas nieznamy u nas ten rodzaj przemysłu, powinien zainteresować wszystkich sympatyków Gdyni, a przy zwiedzaniu jej warto zobaczyć, jak się rozbiera statki na złom.

Dla ludzi morza, dla marynarzy, których całe życie związane jest ze statkiem, rozbiórka — to żalostny koniec pracowitego żywota, pełnego przygód, walki. W wielu portach na zachodzie, gdzie istnieją jakby cmentarzyska, przeznaczonych na rozbiórkę statków, spotkać można marynarzy, którzy w żalobnym nastroju, godzinami patrzą na rozbiórkę — śmierć „nienaturalną” statku.

L. POGORZELSKI,
kierownik cięcia statków
w stoczni Gdyńskiej



Niewidzialne płomienie



JANUSZ STĘPOWSKI

Zaczął się od tego, że jedna z lin na grotmaszcie — dostała bzika. Wasiak już po raz trzeci gwizdnął z mostku, nie mogąc się doczekać wachtowego. Dopiero po dłuższej chwili rozległy się po schodach człapiące kroki i „Czarny Piotr”, wpół przegięty na poręcz, zatrzymał się przed nim przezornie na odległości kufaka.

— Panie poruczniku — usprawiedliwiał się z oburzeniem — to nie moja wina. Linę obciągnąłem na fest, ale taki wiatr...

Mówiąc to, „Czarny Piotr”, jakby na potwierdzenie swojej bezradności, rozwarł prawą dłoń u której stracił niedawno na statku dwa palce. Po zmarszczonym, ceratowym jego płaszczu ściekały gęste krople deszczu. Z pod südwestki wyzierała zbiedzona twarz o ptasim nosie i zapadniętych policzkach. Było to raczej brudne, trzciną zarosłe bajoro, z którego — przedziwnym zrzędzeniem natury — zamiast oczu błyszczały niedorzecznie dwie niebieskie plamy niezapomnianek.

Tymczasem wiatr znowu zadął głośno i statek zapadł się głębiej pod mocnem uderzeniem fali z rufy. W tej samej chwili, — na nieszczęście nawet w sztormie słuch Wasiaka nie zawodził — rozległy się znowu przekle-

te uderzenia obluźowanej liny o grotmasztową stengę.

— Powrózki ci wiązać prosiakom na jarmarku! — usłyszał „Czarny Piotr” wysoko nad swoją głową, a potem okrzyk, straszniejszy od gromy: — Woni!

Bez słowa sprzeciwu Piotr ześlizgnął się wdół po poręczy i złany wodą i własnym potem, brudny i zmięty, potoczył się po pokładzie, jak kłębek, wyrzucony z nielaskawej ręki.

— Co ja mu zrobiłem, że mnie tak nienawidzi — zamruczał pod ptasim nosem, naciągając po raz czwarty zwarjowaną linę na koślawym, pękniętym drewnianym, którego miejsce kiedyś w dobrych czasach statku zajmował porządnym, stalowym poler. — Czy to moja wina, że flaga pilotowa rozdarła się na redzie Antwerpii i że „stary” z tego powodu na Wasiaka przez trzy dni się wściekał?... Każdy młodszy oficer nawigacyjny chce pokazać że coś znaczy. A cóż dopiero Wasiak? Taki szczeniaki!... Na jarmark człowieka posyła, a sam ledwo do krawcaby się nadawał za czeladnika!... Dziury mu latać, nie rządzić na statku!... Znamy się na takich! Sam przecie wypalił papierosem dziurę w tej fladze, zanim mi ją rzucił z mostku. Tak było przecież, widziałem. Inaczej głupia szmatka nie zaplątałaby się w linach i nie rozdarła... On to dobrze wie, ale nie powie, nie!... „Czarny Piotr” winien wszystkim! Wszystko „Czarny Piotr”!... cholera!

Tymczasem statek roztańczył się w przeciąglej ósemce. Fale długimi przerzutami z rufy grzmocily w pokład. Już wieczór się zbliżał. Czas było zapalić na burtach sygnalizacyjne lampy, ale Piotr stał ciągle przy grotmaszcie ogłupiały i zziębnięty, przeżuwając w szczękach gniew, żal i gorzkie przekleństwa.

Nagle, na rufie trzasnęły drzwi i z messy na rozkołysany pokład wytoczył się starszy oficer, Podoski. Przechodząc opodal, zakrzyknął pod wiatr:

— Kto, tam?... Wy, — „Czarny Piotr”?

— Ja.

— Masz ze mną wachtę?

— Nie — odrzekł — z Wasiakiem! I zamachnął się ręką w powietrzu, jakby chciał strzepnąć pluskwę z rękawa.

— No, to idź-że spać, chłopie! Już po szóstej!

Piotr na te słowa ziewnął z wdzięcznością i wytarł ręką krople deszczu pod nosem. Nareszcie skończył się dyżur — pomyślał. Wasiaka już można mieć... w wielkim poważaniu. Takie mu to tylko dać flaszkę wódki do ręki, a nie ludzkie serce. Niech go tam!...

W niebieskie oczy Piotra wcisnęło się naraz łube, jedyne w swej rozkoszy na morzu wspomnienie snu. Z niem razem odezwowało się w jego zziębniętych kościach pragnienie zaznania ciepła w koi, jak w pieluchach. Nic to, że pod ciężkim kocem. Nie szkodzi, że w gromadzkiej kajucie, rozgrzanej oddechami chrapiących kolegów i suchym, dusznym powiewem trzaskającego do wtóru kaloryferu.

Nie chciało mu się jeść. Był zmęczony. Wczuwał się dzisiaj w to swoje legowisko w kubryku, bardziej, niż kopnięty psiak w budę. Ile razy po awanturze z Wasiakiem wracał z wachty, jedynie w poduszce znajdował należne zrozumienie i wnikliwą pociechę. Nigdy wtedy przed zaśnięciem nie zapomnił Piotr powtórzyć sobie w pamięci najprzyjemniejszych chwil z życia na ziemi. Był to jakby odwet za wszystkie krzywdy na morzu, doznane od Wasiaka. Tam na brzegu, to co innego. Wszyscy go szanowali.

Szedł więc Piotr teraz do kubryku z ochotą, niosąc w niebieskich oczach jak zwykle, wielką przestrzeń dzielącą go od ład, która z każdym jego krokiem stawała się w myślach coraz mniejsza. W ten sposób minął przy luku marynarza Gabrysia, w sennem zamroczeniu zdał mu wachtę i ceratowy płaszcz, poczem przemierzwszy schody i długi korytarz, wyglądał poprostu w koi, jakby na tamtym świecie, gdzie nie było już ani sztormu, ani zwarjowanej linki na grotmaszcie, ani wogóle żadnych historii z Wasiakiem.

Na brudnej poduszce, w obrazowej harmonii bez różnicy wielkiej w kolo-



...rozległy się znowu przekleśne uderzenia o grotmasztową stengę

rze, czerniły się jego włosy i zaróżniła twarz. Jednak wewnątrz jego głowy bielił się wprost cudownie i rósł wniebowzięcie mały, przytulny dom, z kwiatkami w oknach facjatki, pod błękitno - srebrną dachówką. W domu tym, w pokoju z kuchnią na facjacie, daleko pod Chylonją, zostawił Piotr



...Szedł z fasonem, umyty, ogolony
z czapką marynarską na bakier

drugą połowę życia. Młodą żonę, Agnieszkę i dwoje dzieci. Czekali go tam, czekali wszyscy z utęsknieniem. .

I oto teraz po raz szósty w tym rejsie Piotr, układając się do snu, wyobrażał sobie, jak to będzie, gdy wróci. Już to widział. Szedł z fasonem, umyty, ogolony, w czystym, cywilnym ubraniu, z czapką marynarską na bakier. Dzieciaki wyciągają ręce. Drzewa szumią od krzyków. Sąsiedzi klepią go po ramieniu. — „Dzielnyś, Piotrze!” — mówią — wszyscy to wiedzą. Jak ci tam było w morzu, powiadaj!” A on wyjmując fajkę z ust, śmieje się do wszystkich, a potem żartem odzywa się do żony: — „No, daj spokój Agnieszko! Płaczesz, że wróciłem? Cały jestem i zdrów, — popatrz!... Twój chłop! Możesz być dumna, ciężki był rejs, ale gorsze widziałem”.

Spokojny sen podczas sztormu jest dowodem wielkiego zaufania dla wachty oficerskiej. Piotr miał w zupełności to zaufanie do porucznika Podolskiego za jego szczęście i umiejętność zjednywania sobie ludzi na równi z morzem.

— A cóżes ty wobec niego — Wasiak! Szczeniak! — nagle przypomniał sobie głośno Piotr.

To mówiąc, zadowolony z zadośćuczynienia swej godności marynarskiej, przewrócił się na wznak i zaraz potem smacznie usnął.

II

Wasiak cierpiął od kilku dni na bezsenność. Trawiła go gorączka. Czuł się słaby i zdenerwowany. Gdy skończyła się jego wachta, przypomniał sobie o ciepłym podwieczorku.

Messa na rufie była o tej porze pusta. Mesboy postawił przed nim na stole garnek herbaty, chleb, masło i suszone wędliny. Należało się śpieszyć, aby wszystko nie upadło na podłogę, statkiem bowiem rzucało teraz coraz mocniej.

Wasiak ogarnął niepokój.

— Nie widziałeś gdzie po drodze tego durnia czarnego? — zapytał po chwili chłopca.

— Piotra?

— No?

— Gabrys mówił, że spać poszedł. Wasiak rąbnął pięścią w poręcz krzesła i wrzasnął:

— Nie przyszedł, cholera, do mnie zdać wachtę! Czy ten smoluch nie wie z jakim ładunkiem płyniemy w sztormie? „Na bicz” go wyrzucę w Gdyni!

Mesboy na wspomnienie o „biczu” skulił się w kącie i w ogłupieniu zapatrzył się w rozkołysaną lampę u sufitu. Nagle spojrzenie jego szybko ześlizgnęło się na stół, na ceratę.

— Nafta kapie....

— wymamrotał w zdumieniu i urwał. Prysiki tłustych, okapujących z lampy kropeł poczęły na stole przedziwnie parować i dymić. Żółte pod niemi plamy, jakby zarzewiały. W okamgnieniu przeżarły na wylot ceratę.

Wasiak sposterzegł to równie i zerwał się z krzesła. W tym samym momencie, za ścianą messy rozległy się okrzyki wachтового Gabrysia.

— Zamknij nawiewnik! — krzyknął Wasiak na mesboya i rzucił się ku drzwiom. Zacięły się, nie dały się otworzyć. W chwili, gdy właśnie porał się z klamką, uczuł na ramieniu trwożliwe dotknięcie palców.

— Słyszysz pan? — rzekł do niego drżącym głosem mesboy—ktoś woła...

— To Gabrys! — odparł z gniewem.

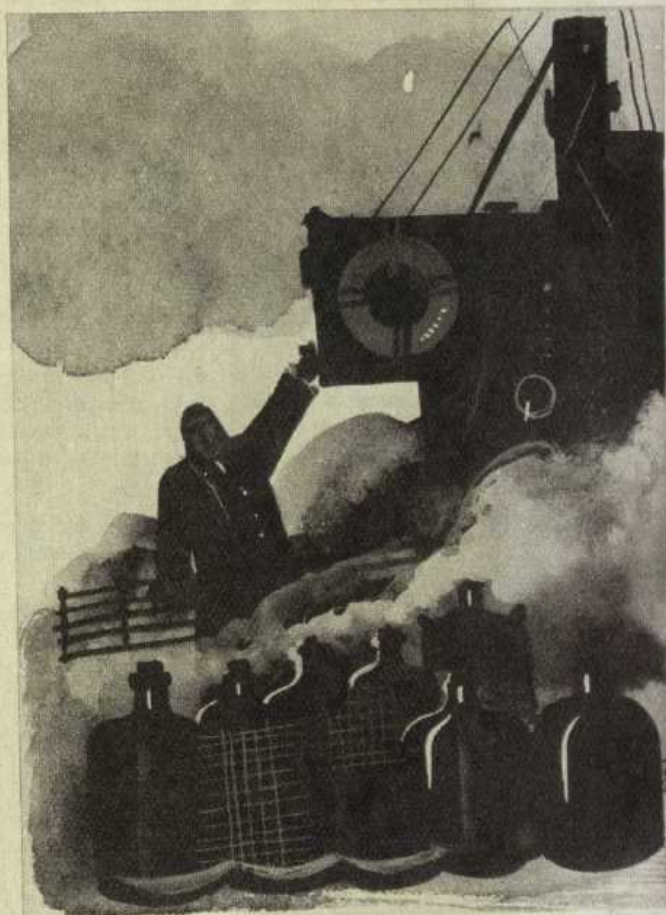
— Nie, to... tam... zdołu... — zaprzeczył chłopiec.

Wasiak wsłuchał się pilnie. Pod długą znajdował się kubryk, w którym spała właśnie załoga po ostatniej wachcie. Jakby zgłębi piekła, dochodził stamtąd daleki hałas i zduszony jazgot. Kilka głosów wyło najwyraźniej z bólu. W przeciągłej nucie tonęły wrzaski, a nad nimi górował zwłaszcza jeden okrzyk, tonący w rozpaczliwym zawodzeniu:

— Jezus Marja!... Pomocy!... Moje oczy, moje oczy!...

Wasiak z całej siły pchnął ramieniem drzwi i wypadł na pokład rufowy. Przez zasłonięte dłonie u südwestki spojrzał przed siebie.

Na pokładzie rufowym mieściło się sto trzydzieści siedem butli z kwasem siarkowym. Siedemnaście ton żrącego płynu wędrowało w obecnym rejsie z Antwerpii do Tallina. W myśl obowiązujących przepisów nie złożono groźnego ładunku w wewnętrznych składowiach statku. Butle kwasu, ubezpieczone w opakowaniu słomą i wikliną, odbywały podróż w ażurowych koszach żelaznych, umocowa-



...Całą rufę zdawały się już ogarnąć niewidzialne płomienie

nych drutem i sznurami na powierzchni tylnego pokładu. Lecz fale szły od kilku godzin z rufy. Wystarczyło, że jedna z butli uległa rozbiciu od ich uderzenia. Rozluźnione butle w gwałtownym rozkołysaniu statku



...jakby przybył tu do nich z czyścica w pokutniczym odzieniu mary

poczęły uderzać o siebie i pękać. Strumienie fal, zmieszane z kwasem siarkowym, rozlały się po rufie i pociekły dymiącymi językami we wszystkich kierunkach nachylenia. Wzłobiły się w napotkane szczeliny, worowały w żelazo, wniknęły przez nawiewniki i dosięgły w ten sposób do wnętrza kubryku.

— Linę! Dawaj stalówkę! — wołał Gabrys do kilku marynarzy, którzy w długich, ceratowych butach i płaszczach brodili wśród rozrzuconych butli i grubych kawałów siłczzonego szkła. Za nimi stał Podoski, błądł, lecz spokojny, rzucając ludziom rozkazy.

Nagle nowa fala runęła i przysgniotła ludzi do ściany masy. Pękła znów jakaś butla, znów bowiem zabulgotały z sykiem dymiące języki. Całą rufę zdawały się już ogarniać niewidzialne płomienie. Spienione strumienie wody w piekielnym uścisku węzowych ramion obejmowały pokład białym, płynnym ogniem.

Wszystko to stało się w ciągu kilku sekund.

Wasiak z dłońmi przy oczach z trudem przepchnął się na oślep przez fale.

— Pomocy! Moje oczy! — wzywało go z głębi statku wołanie tak błagalne, jak płacz dziecka. Słyszał ciągle ten krzyk w uszach. Drażnił on wszystkie jego nerwy, nalegał, zmuszał do przyspieszenia kroków.

Stoczył się w luk tak szybko po schodach, że potknął się i upadł, uderzając głową o ostatni stopień.

Zamroczyło go, ale tylko na chwilę. Nie mógł jednak uświadomić sobie przyczyny dlaczego korytarz osłaniała w dalszym ciągu ta sama mroczna powłoka. Przecież światło elektryczne nie zgasło. W jego smugach dostrzegł nagle Wasiak białawe opary, jakby z mgły gęstej o woni gryzącej. Czuł ją w nosie, w krtani i w płucach. Dusił się.

Dzieliło go od drzwi kubryku zaledwie piętnaście kroków. Odwrót równałby się ucieczce.

Przestrzeń podobna była zwodnemu trzęsawisku. Cały korytarz dymił od kwasu siarkowego. Ze ścian spływała farba zmieniona w błotnistą pianę, i zalewała nią żelazny chodnik, który za każdym przechyleniem statku zapadał się pod nogami w grząskie kałuże. Każde dotknięcie ściany parzyło Wasiaka dotkliwie, bólem wwiercało się w jego ręce, bólem rozrastało się w całym ciele.

Zanim Wasiak dosięgnął połowy korytarza, upadł jeszcze kilka razy. Piekący ogień wgrzył się w lewy bok. Z postrzępionego, spalonego płaszcza ceratowego, unosiły się kępki dymu. Kwas przepalił mu również ubranie tili w białiznie i przesiakając na wylot żłobił niewidzialne, płonące rany we wszystkich mięśniach.

A jednak człowiek ten, wprost nadludzkim wysiłkiem wiedziony, szedł naprzód, ocierał się o ściany, ześlizgiwał się po nich, padał i znów się podnosił. Po ostatnim upadku myślał, że się nie podźwignie więcej, że tu zostanie.

Cały statek zatrzęsł się, zakołował i runął w kotłownię bezdennej czeluści.

— Zdechne, jak koń, zwalony na mokry asfalt — pomyślał sobie wtedy Wasiak. Ale wtem nagle zajączkał znów za ścianą głos tak błagalny, jakby wzywał ratunku gdzieś w głębi dziecięcej duszy, na dnie dalekiego życia, w jednej wspólności wszystkich ludzi na morzu, — w nim samym: — Oczy, moje oczy!

— Muszę, muszę! — gramolił się Wasiak i z temi słowami, ostatnim zrywem mięśni, dźwignął się z powrotem na nogi.

Pchnął ramieniem drzwi od kajuty i wszedł do kubryku.

— Kto się tu drze? — ryknął. Zapanowała cisza.

— Ja ... — ozwał się dopiero po chwili tylko jeden głos żebrzący, gdzieś, z górnej koi.

— Kto taki?

— Ja ... Czarny Piotr... I z barłogu spojrziała na Wasiaka znajoma twarz, podobna do brudnego bajora, w którym błyszczały niezapominajki, — oczy o zaczerwienionych powiekach i spalonych rzęsach, pełne wezbranych łez i bezbronnego przestachu. Wasiak nie mógł na nie dłużej patrzeć. Cisnął w tę twarz flaszkę z oliwą, którą miał w kieszeni, a potem i mydło. Jeszcze odwrócił się do kąta po kubel z wodą i chlusnął nią w ścigające go wdzięczne, bezgranicznie oddane ślepia „Czarnego Piotra”.

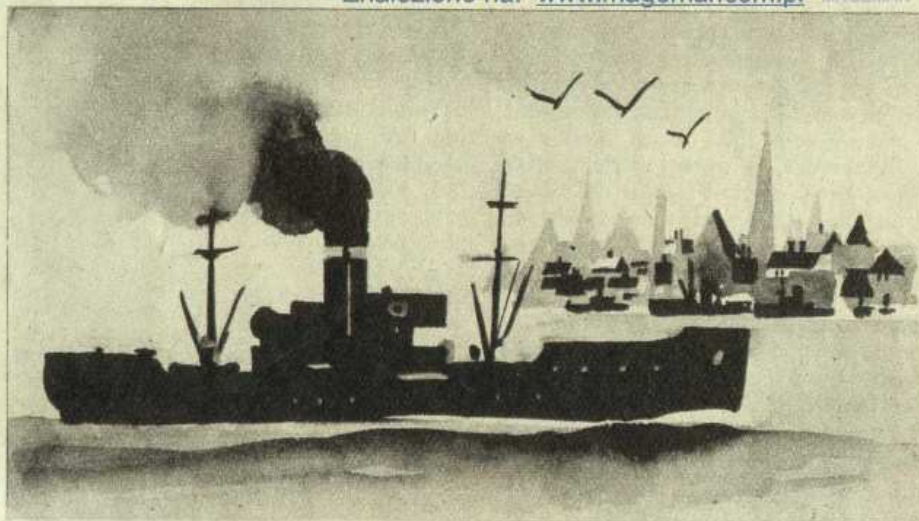
— Masz, masz! — krzyczał. — Dobrze ci tak! ... ażebyś wiedział, co wachta! ... Żebyś wiedział! Naucz się! ... Ty, głupi, czarny ... masz zato ... masz!

I sztorm i rejs minął. Ładunek szczęśliwie przybył do Tallina. Wprawdzie w nim brakło kilku butli kwasu siarkowego, niczem to jednak było w porównaniu z inną radością, że marynarz „Czarny Piotr” miał oczy uratowane i zyskał na morzu przyjaciela. Nie widziano zresztą weselszych kompanów w poważnym, spokojnym Tallinie, gdzie przeleżeli się przy sobie obaj ci dziwaczeni druhowie, — w szpitalu, przez miesiąc.

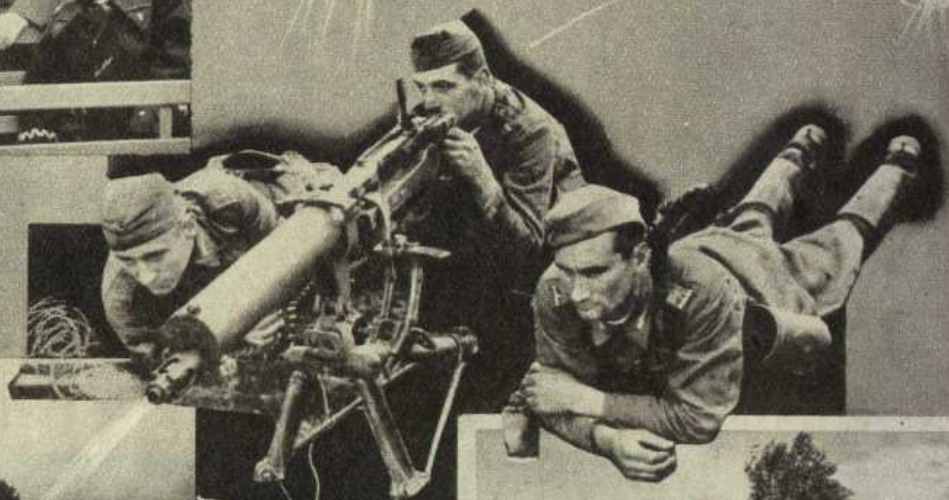
Niewidzialne płomienie zdarzają się również w niezapominajkach. Mają one siłę przyciągającą mimo, całą swoją naiwność tak zresztą prostą, jak to opowiadanie, wysnute — jeśli by ktoś chciał wiedzieć — z prawdy i życia na jednym z naszych statków, w ciągu wielu nieznanym, pięknych i ofiarnych rejsów.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR



Z MANEWRÓW NA POMORZU



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



SPRAWY KOLONJALNE

Zatarg włosko-abisyński wywołał wielkie podniecenie wśród kolorowych ludów Azji i Afryki, a nawet i Murzynów w Stanach Zjedn.

Na wieść o możliwości zbrojnego starcia, Kumalo, naczelnik jednego z plemion Zulusów (Natal — w Unii południowo-afryk.) zaczął organizować oddział wojowników, aby iść na pomoc Negusowi.

W różnych koloniach afrykańskich objawiają Murzyni wielkie zainteresowanie wystąpieniem Włoch, przyczem zaznaczają się wyraźnie nastroje przychylne dla Abisynji, a wrogie dla białych. Murzyni nie rozróżniają narodowości europejskich. Dla nich istnieją tylko biali, wszystko jedno jak się nazywają.

Wśród ludności arabskiej w Algierze sympatie proabisyńskie są aż nadto wyraźne.

W Egipcie przyjazne ustosunkowanie się do Abisynji tak wzrosło, że nawet wyruszyli ochotnicy egipscy do armii Negusa. Egipska opinia publiczna wyraża nawet obawę, że jeśli udałoby się Włochom zwyciężyć, to zapewne zechcieliby,

po pokonaniu Abisynji zawładnąć także i Sudanem, w którym wprowadzie Egipt „ma zaledwie cień interesów“, niemniej jednak po utracie Sudanu, kraj egipski byłby bezpośrednio zagrożony. Jest to — zdaje się — zbyt daleko posunięta ostrożność, jednak świadcząca, jak wielkie obawy istnieją wśród ludności egipskiej o całość swego terytorjum w razie pokonania Negusa.

W Stanach Zjednoczonych czarna ludność wystąpiła z życzeniem, aby rząd amerykański interwenjował na korzyść Abisynji. Przyczyniło się to w znacznej mierze do ogłoszenia neutralności Stanów Zjedn. na wypadek wojny — rząd bowiem amerykański nie chce mieszać się w sprawy afrykańskie.

W Japonii sprawa abisyńska jest namiętnie omawiana, a sympatie po stronie Abisynji nie ulegają żadnej wątpliwości. Według zapewnień, wielu Japończyków, podobno oficerów, miało przybyć do Abisynji.

W związku z tym zatargiem wśród ludności tubylczej Syrii i Palestyny rozbudziły się nadzieje

na szybkie zniesienie mandatów, a równocześnie na wzmożenie się ruchu panarabskiego i przyspieszenie zjednoczenia niektórych ziem arabskich.

Katastrofa włoskiego samolotu, po odlocie z lotniska w Kairo, którym leciał do Abisynji włoski podróżnik Franchetti (który zginął w tej katastrofie), mający wielu przyjaciół wśród abisyńskich naczelników plemion, nieprzychylnych Negusowi, celem odbycia z nimi narad i przeciągnięcia ich na stronę włoską, przypisywana jest zamachowej akcji tajnej organizacji kolorowych, szeroko rozprzestrzenionej wśród ludów azjatyckich i afrykańskich.

Czarny, francuski deputowany Gratien Gandace, b. podsekretarz stanu francuskiego ministerstwa kolonii, w wywiadzie, udzielonym przedstawicielowi United Press, oświadczył, iż nieprzychylny stosunek do białych wzmacnia się coraz więcej wśród ludów kolorowych, w miarę jak zaostrza się konflikt włosko-abisyński. Poruszył przytem zasługi Murzynów



Krajobraz z doliny Nilu

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Nad brzegami Nilu

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



(wojsk kolonialnych) wyświadczone rasie białej w czasie wojny europejskiej, za które to zasługi Murzyni nie otrzymali żadnych rekompensat. Dał też do zrozumienia, że właśnie w razie starcia zbrojnego z Abisynją Murzyni mogą wysunąć swe pretensje.

Jeśli weźmie się pod uwagę tę, wśród ludów kolorowych wzbierającą, nieprzychylną nastroje do białych, wtedy zrozumiała jest obawa Anglii o bezpieczeństwo kolonii i zrozumiałe są jej zabiegi o niedopuszczenie do zbrojnego starcia włosko - abisyńskiego, które wśród kolorowych ludów w koloniach mogłoby wytworzyć tak wrogi nastroj do białych władców krajów kolonialnych, iż mogłoby to spowodować wprost katastrofalne skutki gospodarcze dla krajów europejskich.

Sprawa abisyńska tak zajęła cały świat, że pominięto narazie pewną ważną kwestię kolonialną, w której mają wiele do powiedzenia wszystkie państwa, bez względu na to, czy posiadają kolonie, czy też nimi nie władają.

Jest to sprawa traktatu w Saint Germain, zawartego w 1885 r. na lat 50, odnoszącego się do t. zw. Basenu Konga, a obejmującego nie tylko całe Kongo Belgijskie, ale także Franc. Afrykę Równikową, Ugandę, Kenię, Tanganikę, Nyasę, oraz części kolonii okolicznych.

Na podstawie tego traktatu wszystkie państwa, bez wyjątku, mają prawo uprawiania na tym obszarze wolnego handlu, bez ograniczeń.

(W r. 1935 upływa termin ważności tego traktatu. Sprawa jego przedłużenia, jako sprawa bardzo delikatna, nie jest obecnie poruszana jedynie dlatego, że wobec konfliktu abisyńskiego, mogłaby jeszcze bardziej zadrażnić kwestię kolonialną. Dopiero w przyszłym roku przewidywane jest wysunięcie tej sprawy.

Przez niemieckie sfery kolonialne została poruszona sprawa dawnego niemieckiego terytorium Kionga, położonego na północy Mozambiku, na granicy Tanganiki.

Według rozumienia niemieckiego obszar ten powinien być uznany jako kraik mandatowy, podczas gdy obecnie nie podlega mandatowi, a natomiast wcielony jest do Mozambiku.

Mają ten kraik został w czasie wojny światowej zajęty przez wojska portugalskie. Zajęcie go uważa Portugalja jako odbiór swej własności, której prawa posiadania sięgają r. 1828. Prawa te uznały ongi Niemcy tj. w r. 1886, ale mimo to w r. 1894 obsadziły obszar ten swym wojskiem i pomimo protestów portugalskich trzymały go w swym posiadaniu aż do czasu ode-

brania go przez Portugalczyków w 1919 r. Najwyższa Rada Aljanc-ka uznała prawa portugalskie do tego kraiku i zatwierdziła granice Tanganiki, wobec czego po latach prawie 90 terytorium Kionga powróciło do Mozambiku.

Przedstawicielem dyplomatycznym Stanów Zjedn. w Liberji został mianowany murzyn A. Walton. Mianowanie nie białego, lecz kolorowego, ministrem pełnomocnym, przyjęte zostało przez ludność murzyńską w Ameryce z wielkim uznaniem i oznakami najwyższego zadowolenia.

Jest to drugi wypadek zajmowania tak wysokiego stanowiska przez murzyna w państwowej zagranicznej służbie Stanów Zjednoczonych.

W Rodezji pojawiło się niezwykle zjawisko, dotychczas tam nie widziane, a mianowicie spadł obfity śnieg (w końcu sierpnia) w okolicy Selukwe.

Ludność murzyńska ze zdumieniem i przerażeniem obserwowała to niezwykle dla niej zjawisko.

FR. ŁYP.

SPROSTOWANIE. W artykule wstępnym bieżącego numeru zostało mylnie wydrukowane jedno zdanie trzeciego ustępu, którego właściwe brzmienie podajemy poniżej:

„Rozwinięte być muszą wszystkie nasze poczynania kolonialne, bo żyjemy w czasach, które sprawy kolonialne wysunęły na czoło zagadnień międzynarodowych, bo nędza i przeludnienie Polski wołają o drogi ratunku”.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

Polska. Odkotwiczywszy z Algieru dnia 20-go lipca, O. R. P. Iskra przybyła do Santa Cruz na Teneryfie 1-go sierpnia rano. Natychmiast po zakotwiczeniu na redzie zjawił się na okręcie oficer komplementacyjny kanonierki hiszpańskiej „Canovas del Castillo”.

W ciągu pierwszego dnia pobytu dowódca okrętu złożył wizyty władzom miejscowym i w ciągu tegoż dnia został zrewizytowany na okręcie. Następnie mesy oficerskie obu okrętów złożyły sobie wizyty grzecznościowe.

W czasie postoju, oficerowie i podchorążowie odbyli wspaniałą całodzienną wycieczkę po tej wyspie słynącej od dawnych czasów swą malowniczością krajobrazów. Między innymi zwiedzili oni wzorową plantację bananów, oraz dotarli do szczytu najwyższej góry Pico de Teyde.

W dniu 9-go sierpnia gubernator cywilny wydał bankiet na cześć O. R. P. Iskra, dowódca której zrewanżował się następnego dnia małym przyjęciem na okręcie.

Wobec bardzo odpowiednich warunków atmosferycznych, wykorzystano ten 10-cio dniowy postój dla intensywnego szkolenia podchorążych w zaprawie morskiej oraz w praktyce obserwacji astronomicznych.

Dnia 28-go sierpnia przybyły z nieoficjalną wizytą do Gdyni torpedowce duńskie Beskyttern, Springerb, Harvesten i Støren, pod dowództwem komandora Godfryda Hansen'a. Na okrętach tych zaokrętowani są podchorążowie marynarki wojennej.

Po ocumowaniu się w porcie wojennym nastąpiła wymiana wizyt. W godzinach popołudniowych Komisarz Rządu podejmował gości herbatką z tańcami; w przyjęciu tem wziął udział specjalnie przybyły do Gdyni Minister Pełnomocny Danii w Warszawie. Wieczorem konsul duński wydał bankiet.

W ciągu drugiego dnia pobytu goście zwiedzili port wojenny i handlowy. Podchorążowie polscy zaprosili kolegów duńskich na popołudniową „tańcówkę”, wieczorem zaś odbyło się przyjęcie w Kasyne Podoficerów Floty.

Okręty duńskie opuściły w dniu 31 sierpnia Gdynię.

Francja. W końcu lipca został wypuszczony na wodę krążownik

„Jean de Vienne” — wypuszczony, ponieważ został on zbudowany w suchym doku. Budowa tej jednostki była rozpoczęta już w roku 1931, lecz na skutek trudności budżetowych roboty były na dłuższy okres czasu przerwane.

Budowa okrętu w doku pozbawia wprawdzie widzów wzruszającego widowiska, gdy potężna masa zjeżdża do wody wśród wiatów i ryku syren, ale zato znacznie przyspiesza budowę, pozwalając wmontowanie wszelkich ciężkich instalacji jak kotły, maszyny, wieże artyleryjskie i t. p. w czasie konstrukcji kadłuba. W dniu wypuszczenia na wodę, stan gotowości nowego krążownika wyrażał się cyfrą 80 proc.

Okręt przystąpi do prób odbiorczych w ciągu grudnia, to jest o całe sześć miesięcy wcześniej, niż zbliżony typem krążownik „Marseillaise”, zbudowany na pochylu w St. Nazaire i spuszczone na wodę zaledwie o dwa tygodnie wcześniej.

Charakterystyka „Jean de Vienne”: wyporność 7600 ton, długość 180 m., moc maszyn 84.000 K. M., szybkość 32,5 węzłów; uzbrojenie 9 dział 155 mm., 4 aparaty torpedowe 550 mm., dwa wodnopławce.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Wobec zamierzonej rozbudowy floty niemieckiej, minister marynarki wydał zarządzenie przyspieszenie robót przy pancerniku „Dunkerque”, mając na myśli nie tyle wcześniejsze wykończenie tej jednostki, ile umożliwienie rozpoczęcia budowy 35.000 tonowego pancernika „France”. Obecny okres budżetowy przewiduje 200 milionów franków na roboty wstępne. Charakterystyka tego okrętu nie jest jeszcze znana, gdyż podobno istnieje jeszcze duża rozbieżność zdań wśród fachowców francuskich odnośnie rozmieszczenia artylerji. W każdym razie uzbrojenie składać się będzie co najmniej z 9 dział 406 mm, opancerzenie boczne wyniesie 400 mm, poziome zaś 200 mm.

Włochy. Budżet marynarki na okres 1935-36 przewiduje wydatki w kwocie 1.305 milionów lirów, to jest o 80 milj. więcej, niż w okresie ubiegłym. Z kwoty tej połowa prawie przypada na nowe konstrukcje, względnie na modernizację starych jednostek.

W lipcu znajdowały się w budowie lub w próbach następujące jednostki: 2 pancerniki, 6 krążowników, 6 kontrtorpedowców, 8 łodzi podwodnych oraz szereg jednostek pomocniczych, ogólnej wyporności 130.000 ton. Modernizacja pancerników Conte di Cavour i Giulio Cesare została ukończona; próby odbiorcze nie zostały jeszcze przeprowadzone, jednakowoż spodziewana jest szybkość 26 węzłów, wobec 22-ch dawanych poprzednio. Modernizacja dalszych dwóch pancerników Andrea Doria i Caio Duilio jest w toku.

Jednocześnie rozpoczęta została budowa olbrzymiego doku pływającego dla nowych pancerników, kosztem przeszło 50 milionów lirów.

Anglia. Zatarg italo - abisyński oraz antywłoskie stanowisko rządu brytyjskiego zmusiły admiralicję do wydania szeregu zarządzeń mających zabezpieczyć posiadłości i protektoraty angielskie położone wzdłuż wybrzeży morza Śródziemnego i Czerwonego. Znaczna część floty brytyjskiej została skoncentrowana na wodach egipskich, syryjskich i arabskich, z eskadry morza Północnego została odkomenderowana jedna z awjomelek. Jednocześnie transporty wojskowe przewiozły kilka batalionów przeznaczonych do wzmocnienia garnizonów na Malcie i w Adenie.

Z. S. R. R. Wydany został oficjalny komunikat o przyczynie zatonięcia łodzi podwodnej „B. 3”, która pociągnęła za sobą śmierć 55 członków załogi. Mianowicie w czasie kombinowanych ćwiczeń z jednostkami nawodnymi w zatoce fińskiej, łódź podwodna „B. 3”, przeprowadzająca atak zderzyła się z jednym z torpedowców, który przebił jej balasty z jednej burty. Kadłub wytrzymał uderzenie i załoga byłaby uratowana, gdyby w pobliżu znajdował się odpowiedni okręt do podnoszenia zatopionych łodzi. Niestety, pomoc nadeszła ze znacznym opóźnieniem tak, że załoga zginęła na skutek braku powietrza.

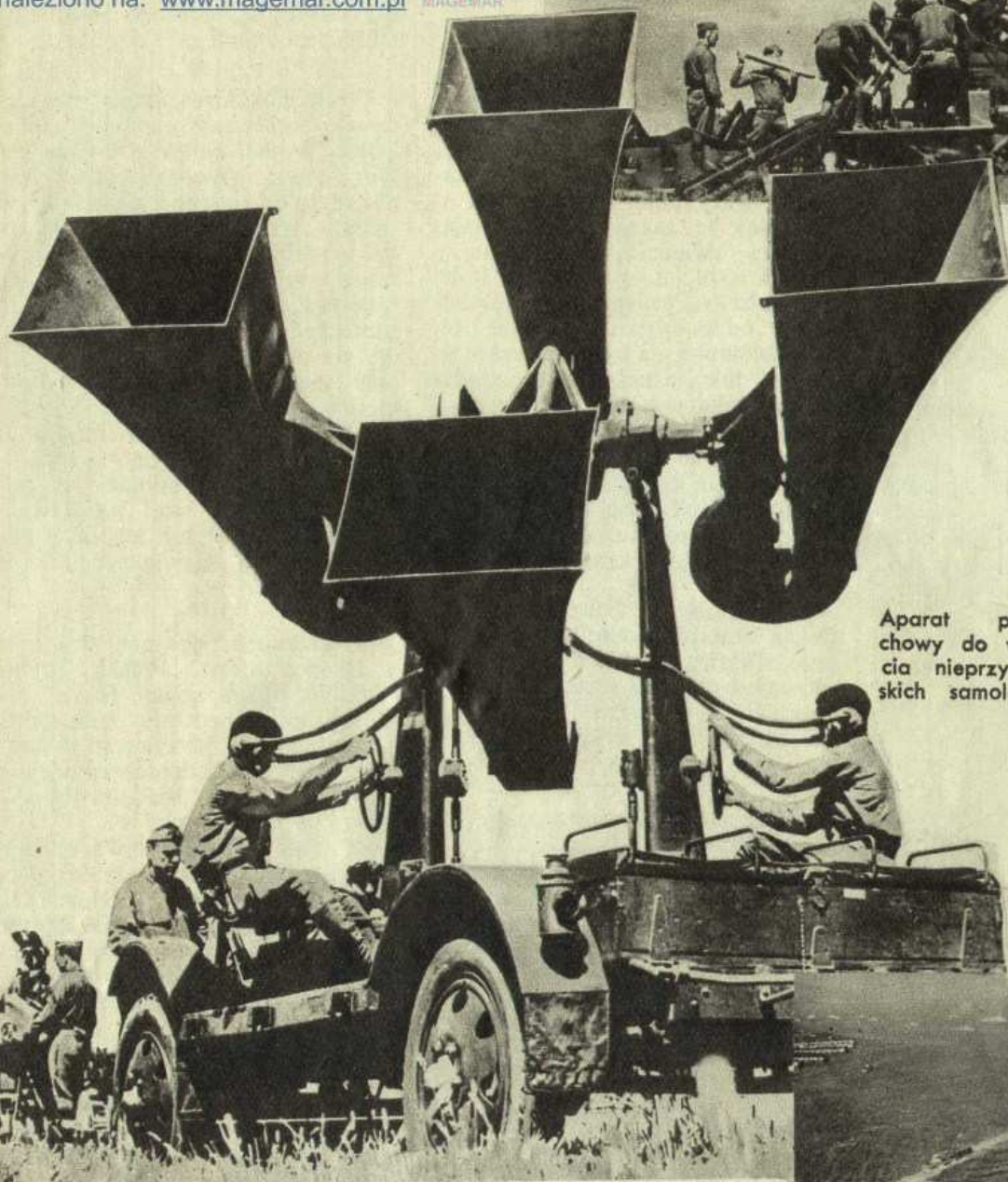
„B. 3” została wyciągnięta, a załoga uroczystie pochowana w Leningradzie. Jest to łódź podwodna zbudowana po wojnie w Zakładach Bałtyckich. Wyporność jej wynosiła 950/1300 ton, moc maszyn 2500/1200 K. M., rejon pływania nawodny 7000 mil, uzbrojenie 2 działa 75 mm. i 10 aparatów torpedowych.

WIELKIE MANEWRY AMERYKANSKIEJ FLOTY WOJENNEJ

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Działo przeciwlotnicze



Aparat podsłuchowy do wykrycia nieprzyjacielskich samolotów

Przegląd amerykańskiej floty wojennej



Łódź podwodna „Nautilus”



ZDOBYCZE I TROSKI POLONJI ZAMORSKIEJ

Obok dawnych kolonij emigrantów z Polski w Brazylii powstają nowe osady i zwarte skupienia ludności polskiej, która toruje sobie drogę za morze na tym dawnym i znanym szlaku dla wychodźstwa polskiego, bardzo ożywionym w latach przedwojennych, a otwartym i obecnie pomimo utrudnień powojennych dla emigracji we wszystkich krajach południowej Ameryki.

Tak, na przykład, komunikują czasopisma polskie, wychodzące w Brazylii, że osadnicy, przybyli w ostatnich latach z Polski na kolonję *Agua Branca* (Orzeł Biały) w stanie *Espirito Santo*, zaprowadzają stopniowo na swych gospodarstwach plantacje kawy, wykorzystując w zupełności dobre wartości brazylijskiej gleby. Każdy kolonista posiada przeciętnie od 2 000 do 5 000 krzewów kawowych. Osadnicy, którzy wcześniej zajęli się u siebie uprawą kawy, zbierają już od 2 lat plony i osiągają dość poważny dochód. Pomyślnie wyniki pracy zachęcają coraz więcej kolonistów do plantacji kawowych.

Właściwą podstawą dochodów polskiego osadnika w *Espirito Santo* stanie się kawa, która nawet przy gorszej konjunkturze może dać względnie dobre dochody, nawet i tym drobnym plantatorom, którzy nie mogą korzystać z pracy robotników najemnych.

Jak donosi pismo „*Lud*”, wychodzące w Kurytybie, oddawna już

nie było wydarzenia tak popularnego i głośniego jak pielgrzymka polska do *Rocio*, nad morzem, w jedną z niedziel sierpniowych. Wówczas gdy na powitanie okrętu polskiego „*Lwów*” zorganizowano wycieczkę, która liczyła 700 osób, w obecnej wycieczce - pielgrzymce wzięło udział 1 500 osób, przybyłych specjalnymi pociągami.

Ponieważ organizatorzy tej polskiej imprezy liczyli na udział powyżej 500 osób, musiano zrezygnować ze zgromadzenia trzykrotnie większej ilości osób w jednym miejscu, na akademii, poświęconej morzu polskiemu, pod gołym niebem na brzegu morskim. Pozostawiono wszystkim wolną rękę i uczestnicy tej masowej wycieczki polskiej zwiedzili okręty, nowy port, miasto i t. d. Dyrekcja kolei Kurytyba — *Paranagua* oświadczyła, że od początku istnienia tej linii kolejowej nie było jeszcze wycieczki tak licznej, jak ostatnia pielgrzymka polska.

Na odczucie wygłoszonym po nabożeństwie u stóp *Matki Boskiej z Rocio*, ks. Jan Palka obrazowo przemówił o morzu, które aczkolwiek przepastne i bezkresne nie dzieli, lecz łączy kraje i narody.

Posel P. w Brazylii dr. Tadeusz Grabowski odbył ostatnio wizytę oficjalną w stanie *Sao Paulo*, głównym ośrodkiem życia gospodarczego Brazylii. Przedstawiciel Polski witany był z całą serdecznością przez rząd stanowy. Na bankiecie, wydanym na cześć pełno-

mocnego ministra polskiego, gubernatora stanu, dr. *Armando Salles de Oliveira* podkreślił tradycyjne uczucia przyjaźni Brazylii dla narodu polskiego, oraz znaczenie pracy emigrantów polskich przy kolonizacji stanu *Sao Paulo*.

Z okazji wizyty reprezentanta Polski przy Rządzie Brazylii, dziennik „*Folha da Manhã*” domaga się zmiany przepisów konstytucyjnych, które, ograniczając imigrację, zmniejszyły do minimum wpływ tak pożytecznego elementu, jakim jest rolnik polski.

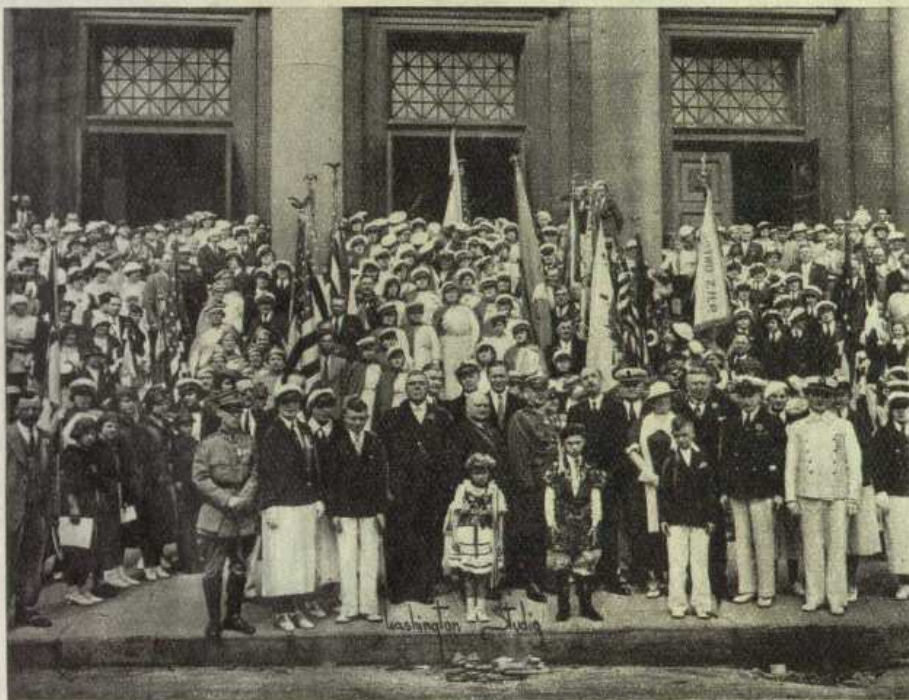
W *Buenos Aires* ukazał się niedawno pierwszy numer pisma „*Głos Wolnej Polski*”, organu towarzystwa „*Wolna Polska*”, najdawniej powstałego na tamtejszym terenie zrzeszenia emigracyjnego. W artykule programowym, zatytułowanym „*Nasze cele*” stwierdza redakcja nowego czasopisma, że społeczeństwo polskie w Argentynie nie posiada niezawisłego głosu opinii publicznej. Nowe wydawnictwo ma tę lukę wypełnić, a zarazem bronić interesów emigrantarobotnika. (Pragnie ono przedstawić wychodźcom sytuację gospodarczą w kraju we właściwym świetle, aby ustrzec ich od powrotu do Polski i powiększenia kadr bezrobotnych).

W ostatnich czasach powstało w *Buenos Aires* „*Polskie Towarzystwo Kolonizacyjne S. A.*”, na rzecz którego zostały zakupione i zadatkowane 50 tysięcy hektarów w północnej części terytorium *Misiones* na cele osadnictwa polskiego w Argentynie.

Na czele Towarzystwa stanęła dyrekcja w osobach dyr. Banku *P. K. O.* w stolicy Argentyny *J. Nowińskiego* — w charakterze prezesa, *J. Sikory* — w charakterze dyrektora i *J. Orlikowskiego* — w charakterze administratora terenów.

Powstanie „*Polskiego Towarzystwa Kolonizacyjnego*” zostało przyjęte z zadowoleniem wśród wychodźstwa polskiego w Argentynie, gdyż z jednej strony w skład dyrekcji Towarzystwa weszły osoby, cieszące się zaufaniem i sympatią wśród kolonii polskiej tego kraju, z drugiej strony — kolonizacja powyższa będzie prowadzona pod opieką Rządu Polskiego, co wyklucza nadużycia, jakie miały się w dotychczasowej kolonizacji polskiej w Argentynie.

Z informacji, zamieszczonych w amerykańskim „*Dzienniku dla*



Z tegorocznych uroczystości Święta Morza w Chicago

„Wszystkich“, dowiadujemy się o znacznym rozwoju stosunków handlowych polsko - meksykańskich. Polskie artykuły takie, jak dykty, bibułka papierosowa, maczka kartoflana, rury żelazne, rękawiczki skórzane, są już znane ogólnie na rynku meksykańskim. Prócz tego na tym rynku pojawiają się coraz to nowe towary, jak szynki w puszkach, berety, blacha cynkowa, meble gięte, sztuczny jedwab, niektóre chemikalia. Poza tym istnieją na tym rynku możliwości zbytu szeregu innych jeszcze towarów polskich — słoju, chmielu, żyta, kasz, konserw rybnych, serów, wyrobów tekstylnych, i hutniczych poza wprowadzonymi już z Polski na teren meksykański.

Kolonja polska w Meksyku składa się niemal wyłącznie z obywateli R. P. wyznania mojżeszowego. Rzutki i handlowy ten element nie zaniedbuje szeregu sposobności, dających w wyniku dodatnie ukształtowanie się bilansu handlowego polsko - meksykańskiego począwszy od 1934 roku.

Do Kongresu w Washingtonie wniesiony został wniosek o wyasygnowanie 500.000 dolarów, na budowę wielkiego gmachu ambasady Stanów Zjednoczonych w Warszawie. Autor projektu, kongresman Hamilton Fish, republikanin z Nowego Jorku, wygłosił przytem rzeczowe przemówienie o rozrastającej się Polsce i o wychodźstwie polskim jako łączniku pomiędzy obu krajami, nadmieniając, że wniosek ten niezawodnie poprze kilka milionów obywateli Stanów Zjednoczonych polskiego pochodzenia, którzy są żywym łącznikiem najlepszych tradycji i wiernym rzecznikiem przyjaźni dwóch republik.

Wniosek przewiduje zakupienie w Warszawie odpowiednich gruntów i wybudowanie gmachu, w którym mieściłaby się ambasada, biura konsulatu generalnego Stanów Zjednoczonych, oraz inne biura rządowe amerykańskie, jakie mogą się stać niezbędne przy rozrastających się stosunkach handlowych pomiędzy Polską i Stanami Zjednoczonymi.

Inicjatywa Rządu amerykańskiego w tej sprawie świadczy o stałym dążeniu do utrzymania i rozszerzenia dobrych stosunków z Polską, polityka której pod każdym względem zdobyła już sobie najlepszą opinię w społeczeństwie potężnej zaatlantycznej Rzeczypospolitej, równie dalekiej od mieszania się do spraw europejskich jak i do aprobowania eksperymentów



Tereny LMK w Paranie

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ów ustrojowych i politycznych w krajach sąsiadujących z nami.

Pobył, w lecie b. r., pułkownika St. Iwanowskiego z ramienia LMK w Stanach Zjednoczonych, przyczynił się do całkowitej konsolidacji wychodźstwa naszego na ziemi Waszyngtona w sprawie poparcia

celów i pracy naszej Ligi. Prasa polsko - amerykańska poświęca całe szpalty nowopowstałej „Lidze Morskiej“ z siedzibą centralną w Chicago i rokuje duży rozwój i owocną pracę tej organizacji ściśle współdziałającej z LMK w Polsce.

K. G. ZIELENIEWSKI

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

Ś.p. ppłk MICHAŁ BURGIEL

Zarząd Okręgu Lubelskiego okrył się żałobą z powodu zgonu długoletniego i zasłużonego skarbnika Okręgu ś. p. podpułkownika dypl. int. Michała Burgiela, który zmarł w dn. 8 lipca 1935 r. w Warszawie przeżywszy zaledwie 40 lat.

Ś. p. ppłk. Michał Burgiel, szef intendencji O. K. II w Lublinie, kawaler orderu Odrodzenia Polski, odznaczony Krzyżem Niepodległości, dwukrotnie Krzyżem Walecznych, Medalem Pamiątkowym za wojnę, Medalem Dziesięciolecia Niepodległości i innymi odznaczeniami, był zasłużonym bojownikiem za wolność Polski i pełnym energii pracownikiem administracji wojskowej.

Ś. p. ppłk. Burgiel urodził się 11 marca 1895 r. w Mędrzechowie, woj. krakowskie, a po ukończeniu gimnazjum humanistycznego w Tarnowie poświęcił się studiom w Wyższej Szkole Handlowej i Szkole Nauk Politycznych w Warszawie.

W sierpniu 1911 r., mając zaledwie 16 lat, wstąpił do Związku Strzeleckiego w Tarnowie, gdzie pod pseudonimem „Mściciel“ od-

daje się pracy niepodległościowej, następnie zaś bierze udział w bojach legionowych w 2 pułku piechoty Legionów.

Z początkiem 1918 r. przebiega się z II korpusem przez wojska niemieckie i pod Kaniowem dostaje się do niewoli.

W wolnej ojczyźnie wstępuje do armii polskiej, gdzie kolejno piastuje stanowisko w Szefostwie Administracji Armji, Departamencie Intendencji M. S. Wojsk., zostaje kierownikiem Intendencji Wilno, kierownikiem Wojsk. Zakładu Zopatrzenia Int. w Grodnie, poczem od roku 1930 przechodzi na wysokie i niezwykle odpowiedzialne stanowisko Szefa Intendencji O.K. II. Lublin.

Mimo wyczerpującej pracy zawodowej wolne chwile poświęca pracy społecznej, piastując przez cztery lata, aż do chwili śmierci, stanowisko skarbnika Zarządu Okręgu, na którym wybitną pracą i energią przyczynił się do rozszerzenia i ugruntowania idei ukochania morza wśród społeczeństwa lubelskiego.

Liga Morska i Kolonialna traci w zmarłym jednego z najbardziej zasłużonych działaczy w terenie.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Pragnąc złożyć hołd pamięci Zwycięskiego Wodza i Budowniczego Państwa Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, Członka Honorowego LMK oraz Wysokiego Protektora naszych prac i poczyniń — Zarząd Główny organizuje w dniu 20 października r. b. (niedziela) uroczystą pielgrzymkę do Krakowa. W pielgrzymce tej wezmą udział władze naczelne Ligi (Rada Główna, Zarząd Główny, Główna Komisja Rewizyjna), przedstawiciele poszczególnych ogniw organizacyjnych (Okręgów, Obwodów, Oddziałów) z orkiestrami i pocztami sztandarowymi, oraz członkowie LMK.

Program uroczystości przewiduje żałobną Mszę św., sypanie kopca na Sowińcu, złożenie na kopcu Marszałka ziemi z pobojowiska pod Cecorą oraz z nad polskiego morza, złożenie hołdu prochom Wodza przez władze naczelne Ligi i przez wszystkich uczestników pielgrzymki.

Zarząd Główny apeluje do wszystkich ogniw organizacyjnych, aby zawczasu zajęły się tą sprawą i przygotowały odpowiednią reprezentację na dzień 20 października do Krakowa. Pożądany jest jaknajliczniejszy udział członków umundurowanych, pocztów sztandarowych oraz orkiestr. Przejazdy zorganizowane zostaną w zasadzie pociągami popularnymi, z tem, że na dojazd do miejsca wyruszenia pociągu ważne będą zniżki indywidualne. Poza tem czynimy starania o uzyskanie zniżek dla mniejszych grup uczestników pielgrzymki. Bliższe szczegóły, dotyczące zniżek kolejowych oraz techniki przewozu uczestników pielgrzymki do Krakowa — podane będą w okólnikach organizacyjnych.

Zarząd Główny spodziewa się, że w pielgrzymce do trumny Marszałka Piłsudskiego wezmą żywy udział przedstawiciele wszystkich Okręgów, pragnąc w ten sposób złożyć najgłębszy hołd prochom Wodza Narodu.

Organizacja Ligi na terenie Stanów Zjednoczonych A. P. zyskała na sile i zwartości. Na Zjeździe delegatów w Chicago w dniu 30 czerwca r. b. nastąpiło zespolenie istniejących dotychczas polskich organizacji amerykańskich, działających na rzecz morza, a mianowicie: Ligi Morskiej i Rzecznej, Ligi Morskiej i Kolonialnej, Towarzystwa Przyjaciół Polskiego Morza oraz Towarzystwa Przyjaciół Gdyni. Powstała w ten sposób jedna organizacja pod nazwą Ligi Morskiej, której władzą naczelną jest Rada Centrali, składająca się z 30 osób. Rada ta wybiera Zarząd w liczbie 9—11 osób.

Duże zasługi przy reorganizacji Ligi w Ameryce i kładzeniu podwalin pod przyszły jej rozwój położył delegat (Prezydium Ligi Morskiej i Kolonialnej, płk. Iwanowski, który ze Stanów Zjednoczonych udał się następnie na Haiti celem zbadania możliwości nawiązania stosunków gospodarczych między Polską a Haiti.

Obecnie do Ameryki wyjeżdża na m/s „Piłsudski” prezes naszej organizacji, gen. dyw. Gustaw Orlicz-Dreszer. Po przybyciu do Stanów Zjednoczonych gen. Dreszer wygłosi przez radio przemówienie do Polaków amerykańskich i odwiedzi najważniejsze ośrodki Polonii amerykańskiej. Pobyt gen.

Dreszera w Ameryce utrwali i pogłębi niewątpliwie wyniki prac, dokonanych przez płk. Iwanowskiego.

Należy podkreślić, że na powitanie pierwszego transatlantyku polskiego m/s „Piłsudski”, mają pospieszyć delegaci wszystkich Oddziałów Ligi Morskiej w Ameryce.

Oddziały Ligi Morskiej z Detroit i Buffalo nadesłały do Krakowa w srebrnych urnach ziemię, zebraną w Ameryce z miejsc, pamiętnych dla Polaków, dla złożenia jej na kopcu Marszałka Piłsudskiego na Sowińcu. Intencją Polaków, zrzeszonych w Lidze Morskiej na terenie Ameryki, było, jak się wyrazili w liście do Zarządu Głównego w Warszawie, aby ziemia ta z za Oceanu, rzucona na kopiec Marszałka, była symbolem uczuć, łączących wszystkich Polaków z pod wszelkich szerokości geograficznych.

Na uzyskanych przez LMK w Liberji terenach pod plantacje prace rozwijają się bardzo pomyślnie. Mimo ciężkich warunków pracy plantatorzy oczyścili znaczne przestrzenie z drzew i założyli na obszarze 250 ha plantacje rycynusu, który w tym sezonie już wyda im pierwsze zbiory.

Po powrocie dr. Babeckiego do kraju stanowisko doradcy sanitarnego przy rządzie liberyjskim objął dr. L. Anigstein.

Nastąpiła również zmiana na stanowisku delegata Ligi Morskiej i Kolonialnej w Liberji, p. Jan Bartoszczyk powrócił do Polski, a na jego miejsce wyjechał do Liberji inż. Paprzycki.

Po przerwie wakacyjnej poszczególne wydziały LMK przystępują do pracy. M. in. Wydział Marynarki Wojennej przygotował już całkowity program odczytów na okres zimowy. Na pierwszym zebraniu Wydziału w dniu 12-go września został wygłoszony obok przemówienia inauguracyjnego — przewodniczącego p. kmdr. Karola Korytowskiego, poświęconego omówieniu zadań Wydziału Marynarki Wojennej, referat, p. komandora Rafała Czeczotta p. t. „Układ morski angielsko - niemiecki.

Referat obozowo - wycieczkowy LMK rozwinął w okresie letnim niezwykle ożywioną działalność. Prace szły w dwóch kierunkach: organizowania obozów nad morzem i nad jeziorem Narocz oraz uruchamiania wycieczek.

Przez obóz propagandowy na Helu przewinęło się w czasie od 21 czerwca do 1 września około 2.000 członków Ligi z całej Polski oraz 56 Polaków z zagranicy. Dzięki specjalnym kursom, prowadzonym przez cały czas trwania obozu, uczestnicy obozu szkolili się w pływaniu, wiosłowaniu i żeglarskim, a liczne wykłady i wycieczki dały im możliwość zapoznania się teoretycznego i praktycznego z pracą Polski na morzu. Organizowano ponadto szereg zabaw, zawodów sportowych i konkursów. O sprawnej i dobrej organizacji obozu świadczą głosy wszystkich uczestników, którzy zapowiadali swój liczny przyjazd w roku przyszłym.

Ośrodek żeglarski młodzieży LMK nad jeziorem Narocz cieszył się w roku bieżącym dużą frekwencją. W czasie dwóch czterotygodniowych turnusów zostało przeszkolonych 165 uczestników i uczestniczek, z których 50 uzyskało po zdaniu specjalnych egzaminów świadectwa żeglarskie.

Wśród wycieczek największem powodzeniem cieszyły się wycieczki pociągami popularnymi do

Gdyni. 27 takich pociągów przewiozło ze wszystkich stron kraju do Gdyni 17.000 osób, z których większość widziała morze po raz pierwszy. Uczestnicy zwiedzili Gdynię i port pod kierownictwem przewodników i odbyli wycieczki statkiem na Hel. Akcja pociągów popularnych, która się naogół doskonale powiodła, miała niewątpliwie ogromne znaczenie propagandowe.

Zostały również zorganizowane dwie wycieczki na Jeziora Augustowskie oraz wycieczka dla mło-

dzieży szkolnej Wisłą do Gdyni.

Zarząd Główny zorganizował ponadto 2 wycieczki do Eforei w Rumunii. Uczestnicy wycieczki, spędziwszy parę tygodni nad Morzem Czarnym, zwiedzili następnie szereg miejscowości rumuńskich m. in. Bukareszt.

Zorganizowano również wspólnie z Komisją dla Spraw Młodzieży LMK wycieczkę statkiem „Kościuszko” „Po Morzu Północnym”.

Statek „Elemka”, który wyszedł

z Gdyni w dniu 8 maja r. b. z ładunkiem żelaza handlowego, cementu i naczyń emalowanych ogółem wagi około 1.400 ton, przybył w dniu 12 lipca do Aleksandrii, gdzie wyładował część towarów i przeprowadził pobiężny remont, poczem odpłynął do Jaffy, gdzie wyładował cement. W dniu 2-go września statek odszedł do Stratonii w Grecji, dla zabrania powrotnego ładunku — 1000 ton rudy żelaznej, którą wyładuje w drodze powrotnej do Gdyni w Niemczech lub Szwecji.

K R O N I K A

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc sierpień r. b. wyniosły 768.914,2 ton, z czego na obrót zamorski przypada 754.453,5 ton, a na obrót przybrzeżny łącznie z w. m. Gdańskiem i wnętrzem kraju — 14.460,7 ton. W obrocie zamorskim przywóz wyniósł 81.109 ton, a wywóz 673.344,5 ton.

W porównaniu zatem do miesiąca lipca r. b. ogólne obroty towarowe w miesiącu sierpniu zwiększyły się o 126.079 ton, a w porównaniu do miesiąca sierpnia r. ub. o 106.858,5 ton. Osiągnięta zresztą w sierpniu cyfra obrotów ogólnych jest cyfrą rekordową, nienotowaną dotychczas w porcie gdyńskim, którego ostatni rekord przeładunkowy z marca r. b. był o 54.429 ton niższy od obrotów sierpniowych.

W przeciągu miesiąca sierpnia r. b. przeszło przez port gdyński ogółem 840 statków o łącznej pojemności 850.520 t. r. n., z czego weszło 411 statków o łącznej pojemności 419.748 t. r. n., a wyszło 429 statków o pojemności 440.872 t. r. n.

Pierwsze miejsce pod względem tonażu zajęła, jak zwykle, bandera szwedzka (260 statków — 167.608 t. r. n.), drugie — polska (103 statki — 125.991 t. r. n.), trzecie — angielska (62 statki — 97.193 t. r. n.), czwarte — niemiecka (114 statków — 74.714 t. r. n.), piąte — grecka (30 statków — 73.058 t. r. n.), dalej według tonażu idą Włochy, Danja, Norwegia, Stany Zjedn. A. P., Finlandja, Francja, Holandia, Rumunia, Lotwa, Estonia, Jugosławia, w. m. Gdańsk, Hiszpanja, Austria.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w sierpniu r. b. wynosił 1.021 t. r. n., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie, wynosiła 46, a średni postój statku — 55 godzin.

W miesiącu sierpniu ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 5.502 osób z czego przyjechało

2.275 osób, a wyjechało 3.227 osób. Ożywienie okrętowego ruchu pasażerskiego w sierpniu r. b. należy przypisać liczniejszemu wycieczkom turystycznym.

W pierwszym półroczu r. b. flota polska handlowa przewiozła — 491,8 tysięcy ton. Jest to poważny wzrost w porównaniu z rokiem ubiegłym, kiedy w ciągu pierwszych sześciu miesięcy przewozy polskiej floty handlowej wyniosły 429,6 ton. Zwiększyły się zwłaszcza przewozy trampowe, które wyniosły w pierwszym półroczu r. b. 342,1 tysięcy ton, gdy w tym samym czasie roku ubiegłego przewozy te wyniosły tylko 287,4 tysięcy ton. Przewozy na liniach regularnych zwiększyły się w pierwszym półroczu w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego ze 142,2 tysięcy ton do 149,7 tysięcy ton, czyli o 5,3 proc.

Ruch pasażerski wykazał również wzrost z 13.559 osób do 17.646. Przypisać to należy przede wszystkim wzrostowi przewozów pasażerskich na linii palestyńskiej.

Połowy morskie za miesiąc sierpień r. b. dały ogółem 168.820 kg. o wartości 100.927 złotych, co oznacza poważny spadek połowów, bo aż o 40 proc. w stosunku do tego samego miesiąca w roku ubiegłym, kiedy złowiono 284.950 kg. Zmniejszenie się połowów pozostaje w ścisłym związku z zanikaniem ryb na wodach przybrzeżnych przy jednoczesnym niewykorzystaniu istniejących możliwości rybołówstwa dalekomorskiego na Bałtyku i morzu Północnym wobec braku odbiorców na świeże ryby morskie.

Z uzyskanych połowów sprzedano: wędzaniom na wybrzeżu — 22.640 kg. o wartości 24.750 złotych, na rynku miejscowym — 95.080 kg. o wartości 55.049 złotych, do Gdańska — 51.100 kg. o wartości 21.128 złotych.

Obroty portu rybackiego w Gdyni wyniosły w sierpniu r. b. rekordową cyfrę 4.103 ton. Z ilości tej na port rybacki przypada 3.469 ton, a na port handlowy — 634 ton. Z portu rybackiego wysłano w sierpniu śledzi solonych: do kraju — 229 wagonów, do Gdańska — 15 wagonów, do Rumunii tranzytem — 4 wagony.

W dniu 4 września ukazało się w Monitorze Polskim zarządzenie Ministra Skarbu z dnia 29 sierpnia r. b., wprowadzające nowe ułatwienia celne w Gdyni. Na podstawie tego zarządzenia Dyrekcja Cel i Urząd Celný w Gdyni są upoważnione do zwrotu różnicy należności celnych, powstałych wskutek dodatkowego zastosowania niższych celnych lub zwolnienia od cła.

Port gdyński ściąga coraz większe zainteresowanie zagranicznych sfer gospodarczych. W dniu 8-go września r. b. bawili w Warszawie przedstawiciele największych firm spedycyjnych z Czechosłowacji oraz niektórych większych przedsiębiorstw przemysłowych, zainteresowanych w transzycie towarowym przez Gdynię i Gdańsk. Wycieczka ta wyjechała następnie do Gdańska i Gdyni dla zapoznania się na miejscu z możliwościami tranzytowymi, jakie te porty przedstawiają dla handlu zamorskiego Czechosłowacji.

Istnieją również duże możliwości dla kierowania tranzytu towarowego Turcji przez porty polskie. Turcja mianowicie, dążąc do uniezależnienia swego wywozu od tranzytu przez Triest i żeglugę włoską, zawarła umowę z Rumunią, na podstawie której port rumuński Constanza ma stanowić punkt przeładunkowy dla wywozu towarów tureckich do krajów środkowo-europejskich. Ponieważ między Constanzą a portami polskiego obszaru celnego istnieją dogodne połącze-

nia, a polsko - rumuńska taryfa portowa zapewnia duże korzyści w przewozach, należy przypuszczać, że wymiana towarowa między Turcją a państwami bałtyckimi, skandynawskimi i Anglią pójdzie w pierwszym rzędzie przez Gdańsk i Gdynię.

W związku z przeniesieniem s/s „Kościuszko” na linię palestyńską, projektowane jest zainstalowanie na tym statku nowej wielkiej chłodni, co pozwoli na przewożenie w ciepłym klimacie obok dotychczasowego frachtu również i polskich produktów żywnościowych, jak np. mięso, masło, jaja, piwo, tak bardzo poszukiwanych w Palestynie.

Przemysł łódzki pozbawiony był dotychczas możliwości przewożenia towarów i surowca drogą wodną. Niedogodność tę ma usunąć częściowo oddanie portu rzecznego w Płocku dla użytku Łodzi. Budowa tego portu została rozpoczęta już w r. 1919, wykończenie go jednak umożliwiły inwestycje Funduszu Pracy. Port płocki ma być węzłem, w którym towary, idące szlakiem wodnym z Gdyni, będą przeładowywane na kolej, wiodącą do Łodzi.

Zdolność przeładunkowa portu płockiego jest obliczona na 350 tysięcy ton rocznie. Obecnie układane są tory kolejowe, łączące port płocki ze stacją Radziwie.

Fundusz Pracy przystąpił do budowy wielkiej magistrali Gdynia — Śląsk. Szosa zbudowana będzie w całości z nieforemnej kostki, a przecinać będzie województwa pomorskie i poznańskie. Budowa magistrali przewidziana jest na kilka lat.



Statek niemiecki „Eisenach”, ofiara zderzenia z angielskim pancernikiem „Ramillies”.



Statek „Orion” zabiera pasażerów ze statku „Doric”, który zderzył się u brzegów Portugalii z francuskim statkiem „Formignu”

W pierwszych dniach września toczyły się w Zopotach rokowania polsko - gdańskie w sprawie obrotu rybą morską. Kontyngenty dla ryb świeżych, wędzonych i konserw rybnych zostały już poprzednio uzgodnione i są nieco mniejsze, niż w roku ubiegłym. W czasie rokowań ustalono między innymi, że pewne ilości świeżych ryb morskich będą mogły być dostarczane do Gdańska bezpośrednio przez samych rybaków, a nie, jak dotychczas, przez organizację. Nowością również będzie wydawanie zezwoleń na wywóz ryb do Gdańska przez Urząd Rybacki w Gdyni.

Do porozumienia nie doszło tylko w sprawie wywozu szprotów we-

dzonych z Gdańska do Polski. Gdańsk, który odbiera z Polski wszelkie produkty za pośrednictwem rozmaitych centrality, nie chce zgodzić się, aby Polska odbierała szproty wędzone za pośrednictwem wędzarni polskich na wybrzeżu, pragnąc wchodzić na rynek polski bez kontroli, tak, jak było to dotychczas.

Urząd Morski ukończył budowę mola Południowego, zamykającego basen Prezydenta od strony południowej. Obecnie prowadzone są tylko roboty przy wyrównaniu piaskowej powierzchni mola oraz umocnieniu jej przez pokrycie warstwą torfu i obsianie trawą. Opracowuje się również rozplanowanie nowopowstałego terenu mola, budowa pawilonu przystani dla Żeglugi Polskiej, budowa Yacht-klubów, budowa ulicy wzdłuż mola, oraz rozmieszczenie plantacji dekoracyjnych.

Prace hydrograficzne przy budowie basenu żaglowego dla jachtów są także na ukończeniu i jeszcze w końcu bieżącego roku basen zostanie oddany do użytku Yacht-klubów.

Na cyplu mola Południowego ma stanąć Pomnik Zjednoczenia Ziemi Polskich według projektu inż. arch. W. Tomaszewskiego.

Polska Agencja Morska w Gdyni zgłosiła do Urzędu Morskiego nową linię regularną, która ma utrzymywać stałą komunikację między Kłajpedą, Gdynią i Antwerpią. Na linii tej będą kursowały w odstępach tygodniowych dwa parowce norweskie.

Z RUCHU WYDAWNICZEGO

Inż. J. Ginsbert — „Co to jest marynarka wojenna”, Warszawa, 1935. Księgarnia Wojskowa. — Cena 1.80 zł.

Dziółko „Co to jest marynarka wojenna” zostało opracowane ze źródeł oficjalnych przez inż. Juliana Ginsberta przy współudziale mgr. Benedykta Krzywca. Mimo niewielkich rozmiarów zawiera ono obfity materiał informacyjny do wykładów w szkole o polskiej flocie wojennej (przy nauce o Polsce) oraz do odczytów propagandowych o polskim morzu. Zawiera ono jasno sprecyzowane korzyści i znaczenie floty wojennej, określa do czego służy marynarka wojenna, jak się ją tworzy, jak do niej wstąpić, dlaczego nam jest potrzebna, podaje stan naszej floty wojennej, typy jej okrętów i t. p. 9 ilustracji, 1 tablicę statystyczną, kolorową tablicę flag, oznaki stopni w marynarce wojennej, ważniejsze typy okrętów świata o raz dwie duże plansze, przedstawiające przekrój okrętu linowego i łodzi podwodnej — oto materiał ilustracyjny w tem dziełku, posiadający w dodatku tę korzystną własność, że umieszczony jest na tablicach, które przy wykładach mogą być rozkładane i wykorzystywane przez większe audytorium. Książka stanowi pierwszorzędną podręcznik informacyjny o marynarce wojennej.

Organizacja portów morskich ze szczególnem uwzględnieniem Gdyni i Gdańska, Pamiętnik Instytutu Bałtyckiego t. XIX, Toruń 1934 str. 150 + VI + 2 mapki.

Omawiana książka stanowi pierwszy tom wydawnictwa: „Aparat techniczno - handlowy miasta portowego” i dzieli się na dwie części. Pierwsza obejmuje organizację portów morskich w ogólnym ujęciu, druga zaś dotyczy bezpośrednio Gdyni i Gdańska. Całość została poprzedzona wstępem Bohdana Nagórskiego, podającym w sposób zwięzły zasadnicze linie rozwoju portu nowoczesnego i miasta portowego. Na pierwszą część złożyły się rozprawy B. Nagórskiego o zasadach administracji portowej, B.

Dobrzyckiego o urządzeniach kolejowych na terenie portu, W. Fałatowicza o organizacji służby celnej w porcie, oraz A. Marchwińskiego o strefach i składach wolnocłowych w portach.

Część druga rozprowadza powyższe założenia ogólne w zastosowaniu szczegółowem do portów w Gdyni i w Gdańsku. I tak B. Kosselnik oraz B. Nagórski omawiają administrację portu gdyńskiego i gdańskiego, St. Łęgowski, K. Jeziorański i B. Nagórski przedstawiają w swoich artykułach urządzenia techniczne - gospodarcze portowe w Gdyni i w Gdańsku, wreszcie B. Dobrzycki omawia kolejowe urządzenia, a W. Fałatowicz rozwój i organizację służby celnej we wspomnianych portach.

Następne części II, III, IV przedstawiają kolejno organizację transportu towarów w portach, handel, przemysł i finanse miasta portowego, oraz politykę portową w Polsce.

Dziółko to napisane przez wybitnych specjalistów daje możność dokładnego poznania faktycznego stanu rozwoju organizacyjnego i technicznego naszych portów, jak również porównania oraz wyciągnięcia odpowiednich wniosków co do roli, jaką porty w Gdyni i w Gdańsku odgrywają w życiu gospodarczem Polski.

„Słowniczek Morski”, Wydawnictwo Biblioteczki Bałtyckiej. Toruń 1935, str. 85. Cena 1 zł. 50 gr.

Uzyskanie dostępu do morza wzmogło nasze zainteresowanie morzem w najróżnorodniejszych kierunkach. Bezpośredni kontakt z morzem stawianym jednak wobec nowej dziedziny językowej — języka morskiego. Kwestja uregulowania i spolszczenia a następnie spopularyzowania nowego słownictwa morskiego jest jeszcze daleka. Dotychczas spotykamy się z mową, która jest splotem wyrażań obcych i kaszubskich. Słowniczek morski zapoznaje nas z potoczną mową wybrzeża i załóg okrętowych, dając objaśnienia dla około 1000 wyrazów, używanych obecnie na morzu i nad morzem.

„Słowniczek Morski” zaczerpnięty jest z powstającego z dużym rozmachem polskiego życia morskiego i służyć ma celom praktycznym. Słowniczek nie ma pretensyj do analiz językoznawczych i tworzenia nowych wyrazów, objaśnia jedynie krótko i zrozumiale te słowa, które w dobie obecnej używane są w języku polskim nad morzem i na morzu.

Prof. Aleksander Brückner w swej obszernej przedmowie do słowniczka podkreślił jego wartość naukową, gdyż przy opracowaniu słowniczka sięgnięto do bezpośredniego źródła, to jest do żywej mowy środowiska morskiego.

Prof. Władysław Konopczyński. — **Polska a Szwecja**. Wydawnictwo Biblioteczki Bałtyckiej. Toruń. 1935, str. 49. Cena 50 gr.

Autor po nakreśleniu w rozdziale I geograficzno-ustrojowych elementów w rozwoju dziejowym obu państw, przechodzi do charakterystyki współżycia obydwu narodów na przestrzeni wieków. Rozdział II poświęcony został stosunkom w epoce Piastów i Jagiellonów. Rozdział III obejmuje okres rozdziewków i wojny począwszy od bezkrólewia po Stefanie Batorym do Jana Kazimierza. W rozdziale IV zobrazowane zostało zbliżenie między Polską a Szwecją wobec wspólnego niebezpieczeństwa rosyjskiego. Rozdział V poświęcony został charakterystyce stosunków po upadku Polski.

Tysiąc lat doli i niedoli, zgody i niezgody łączy nasz naród z narodem szwedzkim. Dziś, po odzyskaniu niepodległości nie istnieją już przeciwieństwa polsko-szwedzkie, górują teraz we wzajemnych stosunkach sprawy związane ze współdziałaniem gospodarczem i kulturalnem. W interesie obu narodów nadbałtyckich leży pogłębienie tej współpracy i zrozumienie jej podstaw zwłaszcza historycznych w sposób wolny od tendencyjnych sugestij obcych.

Stosunkowo krótką, a tak wyczerpującą i tyle materiału historycznego podającą rozprawę kończy zobrazowanie możliwości dzisiejszego współżycia na polu gospodarczem i kulturalnem.

CENY OGŁOSZEŃ

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

W TEKŚCIE: 1300 złotych; 1/2 strony 700 złotych; 1/3 strony 500 złotych i 1/4 strony 400 złotych
ZA TEKSTEM: 1200 „ 1/2 „ 650 „ 1/3 „ 450 „ 1/4 „ 350 „

PRENUMERATA „MORZA” rocznie 12 złotych, półrocznie 6 złotych i kwartalnie 3 złote

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10 Telefony: red. 290-18, adm. 533-88, P.K.O. Konto Nr. 367.
Rękopisów nadesłanych redakcja nie zwraca

Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONJALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Oplatę pocztową uiszczono ryczałtem.

Druk i ilustracje wykonane w Zakł. Graf. Nowoczesna Spółka Wydawnicza, S. A., Warszawa

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

26. REBUS

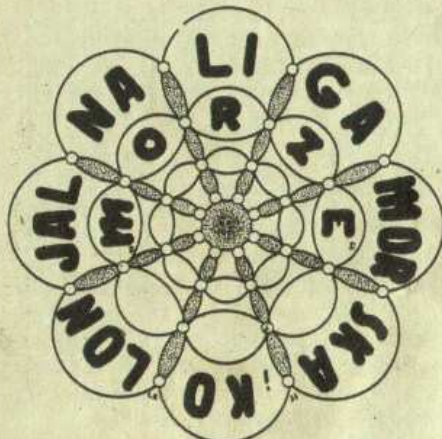
Z podanego wyżej rebusu należy odczytać czterowyrzawowe polskie przysłowie.
Maksymilian Rossa (Tczew).



27. ZADANIE LICZBOWE.

Do podanej figury należy w kółeczka wpisać liczby od 1 do 32 w ten sposób, aby suma liczb na obwodzie każdego z 24-ch kół była stała t. j. jednakowa.
Uwaga: Na obwodzie każdego koła — 4 liczby.

Lucjan Kowalski (Warszawa).



28. SZARADA.

Dobrze pięć — drugie — trzecie — dziewiąte
były wakacje moje w tym roku!
Trochę deszczowy był ich początek
lecz zato potem, na każdym kroku
pełno słonecznej radości wkoło,
i tak rozkosznie! i tak wesoło!

Byłam nad morzem! Nad polskim morzem!
Patrzyłam w szumne bezkresne dale, —
czerwono-złote lśniły w nich zorze,
słońce w nie ślalo blasków opale,
a nocą księżyc i gwiazdy lśniące
rzuciły w nurty iskrę tysiące

Gdy się raz-dwa-trzy o tem, to bije
serce i słodkie czuje się deszcz;
takich sześć-słódmych-ósmych — jak żyje
długo na świecie — nie miałam jeszcze!
A tak czekałam urlopu mego,
jak siódma-czwarta dżdżu wiosennego!

Człowiek sam sobie nieraz trudności
stwarza pięć-pierwsze wsteczne-dziewiąte,
a wszak z nas każdy winien zagościć
w ten najcudniejszy Polski zakątek!
Wszyscy powinni, kto tylko może,
wyjeżdżać latem nad polskie morze!
„Junona” (Warszawa)

29. ELIMINATKA RYSUNKOWA. (NOWY TIP ZADANIA)

Po odczytaniu czternastu ponumerowanych rebusików — z podanego na końcu działu rysunku — należy treść ich wpisać w kolejnym porządku do 14-stu pięciokratkowych poziomych rzędów (zamieszczonych u góry) figury; następnie, skreślić odpowiednio z nich

litery, wchodzące w skład nowych wyrazów, określenia których odgadnąć należy z 14-stu nieponumerowanych dolnych rysunków. Litery pozostałe w figurze, czytane jednym ciągiem z góry do dołu, dadzą zawsze aktualne rozwiązanie.

Antoni Kobyliński (Choroszcz)

Za rozwiązanie powyższych zadań Redakcja „Morza” przysłała w drodze losowania 6 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań zadań z Nr. 10 upływa 28 października b. r. Rozwiązania należy nadsyłać do Redakcji „Morza” z dopiskiem „ROZRYWKI UMYSŁOWE”.

ROZWIĄZANIA:

„MORZE” NR. 7 — LIPIEC 1935 R.

16. LOGOGRYF MORSKI.

Wyrazy logogryfu: (Marzę, modrą, zorzy, duszy, jasne, molch, mogła, gorze, darzy, tobie, myślę, mogła, wzrok, karze, nasze).
Rozwiązanie zasadnicze brzmi: Morze — Morze — Morze.

17. SZARADA — WESTCHNIENIE

„Może pomoże morze?”

18. REBUS WZORCOWY

— Po „M” orzechy - banie - koryta - „rz” (Morsem) - jen - oprawa - topola - kadzielnica — co po związaniu odczytuje się w następujący sposób:
„Pomorze chyba nie korytarz — jeno praca — to Polaka dzielnic!”

19. SZARADA MORSKA.

„Morze — to nasza ostoja!”

20. ARYTMOGRAF.

Wyrazy pomocnicze: 1. Skośnożaglowiec.

2. Półsztorm. 3. Hys. 4. Jaz. 5. Strąd. 6. Kluza. 7. Steńga. 8. Rteć.

Brzmienie zasadnicze rozwiązania wygląda następująco:

„W dniu „święta Morza” okażmy czem jest dla nas Gdynia, ten najmłodszy port Rzeczypospolitej, czem są stare grody pomorskie: Gdańsk, Toruń, Chełmno, Grudziądz, Puck, Okaywia i tyle innych, których wielka przeszłość i przyszły rozkwit związane są nieodłącznie z potęgą Polski”. Liga Morska i Kolonialna.

21. POTRÓJNY KWADRAT MAGICZNY.

1. Agram. 2. Grota. 3. Rotor. 4. Atomy. 5. Marynarka. 6. Ajuin. 7. Rubie. 8. Killm. 9. Anemoskop. 10. Stora. 11. Korai. 12. Orawa. 13. Palan.

Wszystkie zadania — na ogólną ilość 88 nadesłanych — bezbłędnie rozwiązało 39 osób; po 5 zadań rozwiązało 20 osób; po 4 — 13 osób; po 3 — 6 osób; po 2 — 6 osób i po 1 — 4 osoby.

W rezultacie nagrody książkowe w drodze losowania otrzymała PP.:

1. Mat Szozda Józef — Gdynia 3 — O.R.P. „Burza”. 2. Klemensiewicz Irena — Kraków, ul. Szopena 19. 3. „Aleksiej” — Nowe Miasto n. Drwecą, ul. Rynek 5 II p. 4. Kpt. Roter Aleksander — Toruń 2, Rudak, 1 dyon pomiarów art. 5. Chmielewska H. — Starogard — Monopol Spirytusowy. 6. Chmielewska Wanda — Warszawa, ul. Puławska 39 m. 44. 7. Wysocka Michalina — Warszawa, ul. Sienna 17. 8. Łukaszewski Kazimierz — Warszawa, ul. Zgoda 3/40. 9. Tyblewski Wacław — Poznań, ul. Szaniarzewskiego 23. 10. Kubecka A. naucz. pol. szk. wydz. — Łazy koło Orłowej 148 — Czechosłowacja.

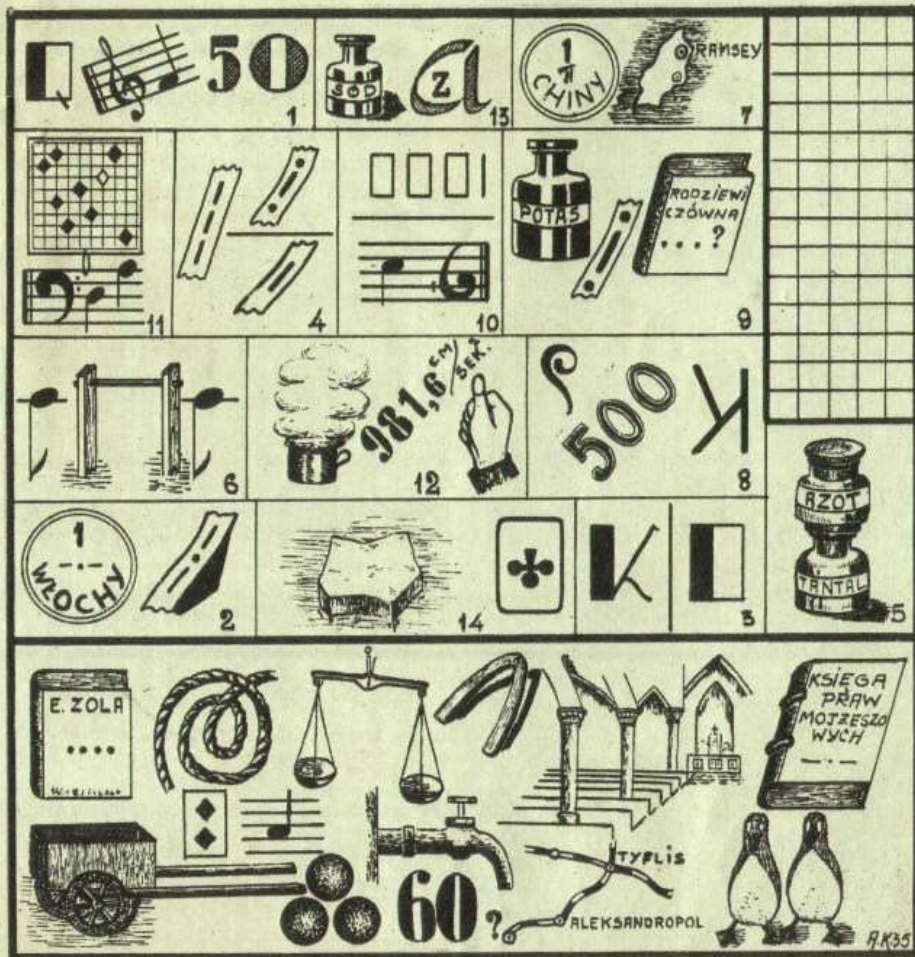
Nagrody wysłamy niebawem przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

ODPOWIEDZI

1. O trafności swoich rozwiązań można się łatwo przekonać we właściwym czasie, porównując je z podawanymi przez nas rozwiązaniami.

2. Przypominamy, że rozwiązania szarad (i t. p. zadań) należy podawać w ostatecznym brzmieniu — bez przepisywania całej szarady.

3. Wyraz „AJUIN” — „tkwi” na str. 47. tom I „Il. Encyklopedji” Trzaski.



W PRZEDEDNIU WOJNY W AFRYCE



Jeden z oddziałów włoskich przed odjazdem do Afryki



Zmobilizowani wojownicy abisyńscy niosą sztandary włoskie zdobyte w wojnie 1896 r.



Biały instruktor



Oddział hindusów udaje się do Addis - Abeby dla ochrony poselstwa angielskiego

Przywódcy szczepów abisyńskich



Ze wszystkich stron Abisynji przybywa ludność wyrażając Negusowi swoją wierność

Typowy dom abisyński



LXII
280



Znalezione na: www.magemar.com.pl

MG
MAGEMAR