

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.
Z dodatkiem „PIONIER KOLONIALNY” w teńcie.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



STATEK SZKOLNY MARYNARKI WOJENNEJ „ISKRA”.

CZERWIEC

1928 r.

ZESZYT 6

„MARYSIA” maszyna do prania
systemu **T. PODOSKIEGO**
najlepsza przyjaciółka w gospodarstwie domowym.



TOW. PRZEM. HANDL.

„Maszyny do prania syst. T. Podoskiego”

Sp. z ogr. odpow.

WARSZAWA, Ś-TO KRZYSKA 9

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG
MAGEMAR

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 6.

Warszawa, czerwiec 1928 r.

Rok V

TREŚĆ NUMERU: 1. Wiosna — A. Uziębło; 2. W obronie brzegów morskich — Inż. A. de Rosset; 3. Handel zamorski — Edmund Janowski; 4. Polityka morską — A. U.; 5. Holenderskie rybołówstwo śledziowe — Grzegorz Piotrowski; 6. Kryzys włoskiej marynarki handlowej — S. K.; 7. Największe okręty świata; 8. Sławne bitwy morskie (Abukir) — Bohdan Pawłowicz; 9. Pierwsza podróż statku „Niemen” — Inż. Stan. Dyczkowski; 10. Morze ciche — Henryk Nowocień; 11. Z pamiętnika angielskiego emigranta. Cz. II. — T. Stecki; 12. Kobiety — żeglarki — Kamus; 13. Stosunki handlowe Polski z krajami zamorskimi — Wojciech Stopczyk; oraz bogata kronika i dział oficjalny L. M. i R. — PJONIER KOLONIALNY; 14. A wszystko dla Polski... — K. Gluchowski; 15. Jan Sztolcman — Wspomnienie pośmiertne — Dr. T. Jacewski; 16. Przegląd kolonialny — Dr. J. Rozwadowski; 17. W górach Nadziei — Kazimierz Gluchowski; 18. Kronika związku.

19 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

W I O S N A

Wiosna idzie. Wiosna spóźniona, ale wiosna.

Okres pracy w zamkniętych pokojach kończy się — w każdym razie nie można liczyć na zwiększenie natężenia tego wszystkiego, co połączone jest ze studjami, odczytami, zgromadzeniami. Zapewne, że wszystko to będziemy w dalszym ciągu, jak i co rok prowadzili, ale sama przyroda zmusza nas do przeniesienia punktu ciężkości prac na inne pole.

Z okresu zimowego wychodzimy wzmocnieni i to wzmocnieni bardzo poważnie. We wrześniu roku zeszłego mieliśmy 58 oddziałów. Rok 1927 zamykamy już poważnym plusem 72. Obecnie liczymy już oddziałów setkę. Nakład naszego organu, od września licząc, podwoił się.

W dziedzinie organizacyjnej postąpiliśmy znacznie naprzód. Przewszystkiem zaznaczyć tu wypada zmianę statutu w kierunku przelania kompetencji walnego zebrania na zjazd delegatów, co uczyni wszystkie oddziały w równym stopniu uczestnikami prac Ligi. Dalej wymienić należy stale postępującą konsolidację prac w okręgach, zwłaszcza w okręgu Zagłębia węglowego. Wreszcie zreorganizowana została praca w stolicy kraju. Zaniechaliśmy mianowicie łączenia jej w jednym oddzia-

le, który nie spełnił pod żadnym względem pokładanych w nim nadziei i przeszliśmy do systemu tworzenia całego szeregu oddziałów, łącząc bądź poszczególne zawody, bądź instytucje, bądź też koła osób o wspólnych zainteresowaniach w mniejsze i większe oddziały. Przyczyniło się to do bardzo poważnego wzrostu naszych sił w Warszawie, przysparzając z górą tysiąc członków. Emulacja poszczególnych oddziałów niewątpliwie podniesie poziom prac i napięcie propagandy morskiej.

Wiosna wprowadza nas w nowy okres prac — prac na wodach. Lwów sposobi się do wielkiej kampanji żeglarskiej i mamy wrażenie, że białe skrzydła żagli osrebrzą niektóre jeziora Ziemi Czerwienińskiej, że przysposobienie młodzieży do życia morskiego pójdzie tam żywo, bo kieruje nim oddział wypróbowany w ciężkiej pracy, grono ludzi wysoce ideowych i z dużą rutyną społeczną i wielkiego poświęcenia. Wilno gotuje się do zdobycia jeziora Narocz. Nad brzegiem jego stanie już niebawem wielkie schronisko, a Liga Morska spuści na wody piękne żaglówki już zamówione. Wilno ma szczęśliwą rękę. Wszak w roku zeszłym dopiero zdobyło ono jez. Trockie dla żeglarstwa, a obecnie już odbędą się na niem regaty wszech-

polskie. Do wielkiej kampanji letniej gotuje się Łódź i Tczew. Wyprawę młodzieży na morze szykuje Nowy Sącz i cały szereg innych oddziałów. Królewska Huta, Zakopane, Łódź i wiele innych miejscowości przygotowują gromadne wycieczki nad morze, w których wezmą udział najszerze rzesze robotnicze. Centrala w ścisłym porozumieniu z Polskim Klubem Turystycznym wydatnie wspomaga wycieczki zwłaszcza młodzieży szkolnej.

Gospodarzem na wybrzeżu będzie, oczywiście, wypróbowany już oddział Wejherowski, który nie mało pracy poświęcił na to, by sprostać zadaniu. Byłoby niezmiernie rzeczą ważną, by dla młodzieży, wędrującej z biegiem Wisły, przygotowały coś wszystkie oddziały nadwiślańskie — od Krakowa aż po sam Gdańsk. W jednym z poprzednich numerów „Morza” ogłosiliśmy ich adresy dla ułatwienia korespondencji.

Szczególnie ważne są dla naszej ideologii wycieczki młodzieży z biegiem Wisły. Dają one, jak nie innego, pogładową, namacalną lekcję łączności kraju z Bałtykiem. Wykazują one dowodnie, jak niesłychanie ważną jest dla nas komunikacja wodna i czym jest Wisła — królowa rzek polskich. Wszystkim, którzy zwracali się do

nas o radę w sprawie urządzania tych wycieczek, polecałismy łódź kanadyjską, Statek to lekki, zwrotny. Można nim jechać tak samo dobrze po Dunajcu i po Nidzie, jak i po dolnej Wiśle. Przy sprzyjającym wietrze można i żagiel postawić. Ma on przytem jedną kapitalną zaletę — jest prosty i wskutek tego tani. Należy on do tych typów, które bez obawy może sobie każdy sam konstruować na podstawie planów. Te wszystkie zalety przyczyniły się do dużego rozpowszechnienia go zagranicą. Mamy wrażenie na podstawie wiadomości z całego kraju, że w roku bieżącym parę dziesiątków tych łodzi wyjedzie z różnych miejscowości Polski, aby zdążyć hen aż do Gdańska. Czy wiele będzie innych statków? Narazie trudno powiedzieć. W każdym razie więcej, niż w roku zeszłym.

Ukoronowaniem niejako tych wszystkich wędrówek — będzie zorganizowany przez Państwowy U-

rząd Wychowania Fizycznego obóz morski w Jastarni. Z jednej strony będzie to kurs dla przyszłych marynarzy — z drugiej — naturalny cel wycieczek tych, którzy z morzem naszym czynnie zapoznają się pragną. Nad morzem również, w Helu, stanie znów obóz drużyny syberyjskiej harcerstwa. Będzie on nieco lepiej w tym roku wyposażony w tabor i zapewne najlepiej przygotowanych wypuści już na dalszą, może parotygodniową wycieczkę po Bałtyku.

Wszystko mówi, że rok ten będzie do pewnego stopnia przełomowy w naszym życiu morskiem. Tęsknota za wielkimi wód obszarami wezbrała potężnie w sercach społeczeństwa polskiego i musi się objawić w masowej wędrówce nad brzeg, do Gdyni, na Hel.

Stoi przed nami potężne zadanie zorganizowania tego wszystkiego, dania przynajmniej najprymitywniejszej opieki wycieczkom, stworzenie warunków, w których

dadzą one najwięcej korzyści. Z drugiej strony trzeba zwrócić uwagę na rejestrację ich, trzeba zebrać jaknajwięcej doświadczenia, co do organizacji i wyników. Byłoby pożądane łączenie wycieczek, wypływających z różnych miejscowości w większe flotyle, płynące razem w jednym szyku, pod wspólnym kierownictwem. W ten sposób przybrałyby one charakter wielkiej manifestacji morskiej, manifestacji, którą powinniśmy uczcić dziesięciolecie naszej niepodległości.

W tej chwili zawczasie jeszcze na ściśle określonej zapowiedź — w każdym razie Liga Morska i Rzeczna jako całość i wszystkie jej oddziały powinny dążyć, by manifestacja tego rodzaju się odbyła, by z wodą wszystkich rzek popłynęły ku morzu rzesze młodzieży świadome, że w tym wyczynie sportowym tkwi wielka myśl narodowo-państwowa.

A. UZIEMBŁO

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



W OBRONIE BRZEGÓW MORSKICH

Znany „portrecista” morza polskiego art.-malarz Wł. Nałęcz zamieścił w prasie artykuł, w którym zwraca uwagę, iż fale morskie z nieubłaganą zaciętością szarpia najpiękniejszy kawałek wybrzeża polskiego pod Jastrzębią Górą, tak że w konsekwencji nasza latarnia morską na Rozewju może znaleźć się na wyspie, zaś za lat 20, połowa willi na Jastrzębiej Górze, czyli Pilicach, może się znaleźć w morzu.

To też p. Nałęcz proponuje, ażeby przed urzeczywistnieniem projektu wybudowania betonowego i asfaltowego bulwaru w najpiękniejszej i najdzikszej części naszego wybrzeża od Hallerowa do Jastrzębiej Góry poświęcić przynajmniej ze trzy miliony złotych na wzmocnienie brzegu, na którym leżeć ma ów projektowany bulwar.

Sprawa ratowania pięknych, wysokich, spadzistych brzegów w tej części naszego wybrzeża, zwalającego się w kierunku morza, bezwzględnie ma pierwszorzędne znaczenie, i istotnie nie cierpi zwłoki. Sprawdzenie map gruntowych wykazuje, że w ciągu kilkunastu lat — kilkanaście metrów wybrzeża zanika. Natomiast niezupełnie słuszny jest pogląd autora uogólniający przyczynę tego zjawiska.

Tylko tam, gdzie wysoki brzeg, jak np. na Rozewju wrzyna się w morze, fale morskie walczą o swe prawa, i z żywiołową siłą usiłują wdrzeć się w ląd. W miejscach takich, niezbędna jest budowa kosztownego ochronnego wału murewanego, który zresztą, jak na Rozewju rząd buduje, i obecnie wykańcza. Także wał niezbędny jest poza wzgórzem Jastrzębiej Góry w niskiej części wybrzeża, a mianowicie w Karwi, gdzie fale morskie w czasie silnych burz atakują ląd z taką siłą, że grożą zalewem wiośkom i gruntom, położonym niżej powierzchni morza, a chronionym tylko wąskim pasem zalesionym. Katastrofa ta

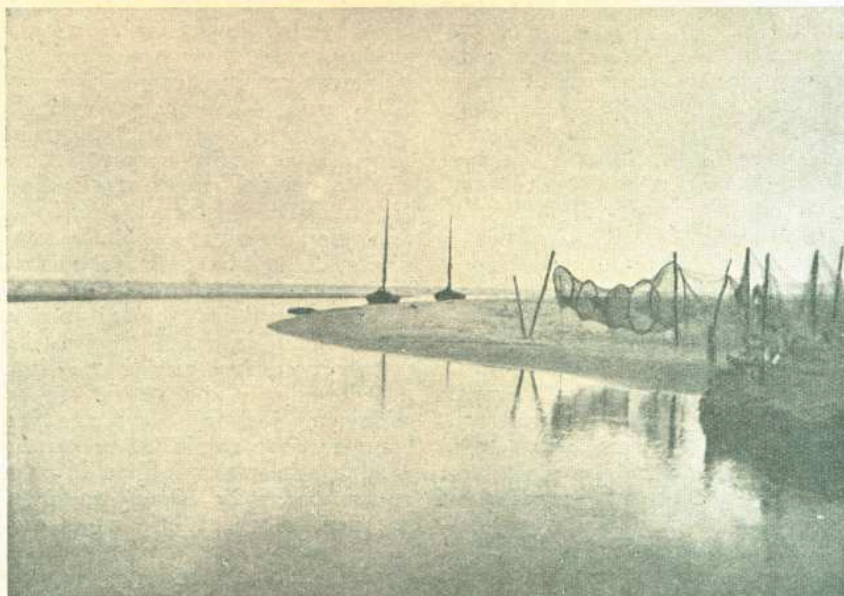
ka omal co nie nastąpiła w r. 1923 w noc sylwestrową, kiedy nadludzkim wysiłkiem kaszubi, układając tamę z sienników, napełnionych piaskiem i temu podobnymi środkami, zdążyli zapobiec zatopieniu ogromnej polaci naszego wybrzeża. Już wówczas w Komisji Sejmowej domagałem się przedsięwzięcia środków dla rzetelnej obrony tego brzegu.

Niestety, owoczesne rządy nie miały zrozumienia dla brzegu polskiego morza, ani wogóle dla znaczenia morza dla Polski. Mówiłem do ministrów, którzy nawet brzegów tych nigdy nie zwiedzali. Dziś, kiedy rząd pod tym względem,

pod inną żegluje banderą, jest sprawą pilną zwrócić jego uwagę na konieczność jaknajrychlejszej obrony wybrzeża.

Jeżeli wspomniane kawałki wybrzeża chronić trzeba przed piratostwem morza, to nie stosuje się to do wysokich brzegów, zwłaszcza na przestrzeni od Rozewja do Pilic, niesłusznie, jak to w innym artykule skarcił inny artysta-malarz p. Bohdan Pawłowicz z niemiec-ka przezwanym „Jastrzębią Górą”.

Tutaj bowiem nie gospodarka rabunkowa fal morskich pozwala morzu wdzierać się w łono lądu, lecz ląd sam zanurza się w morze. Przyczyną niestety —



Ujście Piaśnicy do morza pod Dębkami.

Fot. J. Stopczyk.

wody zaskórne, z którymi walka, zwłaszcza na niektórych odcinkach, jest o wiele trudniejsza. Przepiękna bowiem część tego wybrzeża, wznosząca się na wysokość kilkudziesięciu metrów przedstawia zwartą glinę. Wierciłem studnię w tym miejscu, i na głębokości 70 metrów spotkałem się tylko z gliną, rozmaitych formacji. Wody zaskórne wyłóbiły sobie w tym gruncie łożyska, i z powodu nieprzepuszczalności gliny wydostają się na wierzch, sącąc się bez przerwy na wysokości kilku, lub kilkunastu metrów od szczytu płaskowzgórza. Powodują one obwały brzegu, do którego bynajmniej nigdy fale morskie nie docierają.

Rozmaite zabiegi, jakie czyniłem, ażeby brzeg ten ratować, formując skośne tarasy, prowadząc wybrukowane rynsztoki, i obsadzając wikliną i innymi roślinami, nie osiągnęły rezultatu. Jedynie głębokie drenowanie tych miejsc, położonych tuż koło Rozewji i w Pilicach, może skutecznie zaradzić złu. Na szczęście są to małe przestrzenie. Reszta bowiem wysokiego wybrzeża jest piaszczysta, i tutaj piasek z natury rzeczy układa się sam we właściwym sobie nieznacznie pochyleniu, umożliwiającem wzmocnienie zalesieniem, byle sadzonki drzew iglastych mocować w kwadratach darniny. Zaś wyrwom w piaszczystym gruncie, tworzonemu przez wody spływające z pól, łatwo zapobiec, jak to uczyniłem u siebie, małym wałem ochronnym z ziemi, darnina obłożonym, skierowując w ten sposób wody naturalnym ich odpływem ku czystemu jarom, przerywnąjącym te przestrzenie.

Powtarzam, że wykonanie tych robót jest palącą potrzebą. Kto je wykonać powinien?

Oczywiście wał murowany, zwłaszcza pod Karwią, wykonać powinien rząd, zważywszy na ubóstwo rybackiej ludności, no i wysokość kosztów, przekraczających możliwość gmin. Natomiast ochrona brzegów wysokich, o których była mowa powyżej, musi być wykonana z nakazu rządu przy jego pomocy technicznej, i pod jego nadzorem. Środków materialnych zdaniem moim powinni dostarczyć właściciele gruntów nadbrzeżnych, ludzie bądź zamożni, bądź posiadacze, którzy nabywszy te grunty po cenach niskich, dziś posiadają przestrzenie o dużej wartości.

Rząd w obecnym składzie pozwala pocieszać się nadzieją, że w obronie interesów nadmorskich zajmie się i tą sprawą. Inż. Moraczewski, Minister Robót Publicznych przygotował poniekąd pod-



Krajobraz wydmy na Helu w okolicy Jastarni.

Fot. H. Gąsiorowski.

łoże dla tych robót, polecając w roku zeszłym dokonanie ścisłych pomiarów tego wybrzeża. Zagadnienie udoskonalenia komunikacji pomiędzy Hallerowem a Pilicami budową bulwarów dla komunikacji samochodowej i pieszej, zainicjowane przez ministrów Moraczewskiego i Romockiego, w myśl tego ostatniego, utworzenia komunikacji wodnej, i pobudowania małych przystani, traci swoje *raison d'être*, jeśli jednocześnie brzeg, który mają te komunikacje obsługiwać, będzie zanikał. Szerokie plany ministra Kwiatkowskiego w kierunku rozwoju Gdyni i jej portu, powinny jednocześnie zatoczyć krąg jeszcze szerszy, obejmujący całość wybrzeża. Musimy pamiętać, że morze ma dla Polski znaczenie nie tylko handlowe i polityczne najwyższej miary, ale zarazem społeczno-obyczajowe: naród tylko wówczas może i godzien jest posiadać morze, jeśli je umie ocenić, co więcej ukochać, a to jest możliwe tylko wówczas, gdy dana mu będzie możliwość poznania tego morza. I dlatego udostępnienie zwiedzania całego wybrzeża jaknajszerszym masom jest zagadnie-

niem „być albo nie być” Polski nad morzem.

Skoro Sejmy obowiązki temu nie podołały, skoro przekracza on możliwość miejscowych samorządów, apelować należy właśnie do rządu.

O tym trzeba mówić, i o tym trzeba pisać, gdyż nie wszystko, co nad wybrzeżem się dzieje, idzie po myśli przyszłości tego skarbu polskiego, jakim jest małe nasze wybrzeże. Takie posunięcia, jak nie to już zaniedbanie, ale świadome rujnowanie starożytnego Pucka, którego pozbawiono roli i korzyści miasta powiatowego ze względów niby to oszczędnościowych o doniosłości „*bout de chandelle*”, a w rzeczywistości pono z różnych względów personalnych, są wyraźnym szkodnictwem. Odbiciem takich zarządzeń był poniekąd rezultat wyborów; za rządów polskich wybrano tu przy udziale głosów kaszubskich posła Niemca, wówczas, gdy, za rządów niemieckich nawet, mandat ten dzierżył stały Polak.

INŻ. A. DE ROSSET

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



HANDEL ZAMORSKI

(Patrz artykuł „Wytyczne naszej ekspansji zamorskiej” umieszczony w Nr. 5 „Morza”).

Przechodząc do właściwego zagadnienia handlu zamorskiego i warunków dla jego normalnego rozwoju — przyznać musimy, iż faktycznie w zrozumieniu swem i pojęciu podstawowym, tak jak on prowadzony był i jest przez inne kraje i narody, — u nas go niema. Właściwy handel, jaki my prowadzimy, nazwać by należało przedewszystkiem „handel z zagranicą”, lecz nie *handlem zamorskim*. Jest on tylko zaczątkiem tego wielkiego obrotu eksportowo-importowego, jakim być winien handel zamorski i zaczątkiem dla kraju nieprodukcyjnym — gdyż primo: przeważnie jednostronnym, t. j. w formie wwozu lub wywozu — secundo: prowadzonym

bez systemu i za pośrednictwem firm trzecich, a nie z miejsc produkcji lub do miejsc ostatecznego zbytu i tertio: bez najmniejszego udziału sił własnych, przez co lwią część zarobku stanowi zysk obcy z obciążeniem ceny realizacji.

W formie łatwiejszego ujęcia tej kwestji i dla lepszego jej zobrazowania — w napięciu właściwego handlu zamorskiego (od quasi-handlu z zagranicą, prowadzonego przez nas) rozumieć należy go — jako łącznik przy nawiązywaniu wymiany towarów w celu obopólnych interesów handlowych i przemysłowych z temi krajami, z którymi najbardziej jesteśmy ekonomicznie zbliżeni, konkurencyjnie

silni, lub które w zapotrzebowaniu naszym są nam niezbędne.

Jeżeli gdzie — to wysiłki nasze winny być właśnie skierowane przedewszystkiem w tę stronę — gdzie to napięcie dla nas jest najbardziej korzystne, w miejsca najmniejszego przeciwdziałania i łatwej konkurencji.

W pojęciu handlu wogóle, a tem więcej handlu międzynarodowego nietylko jest ważna sama kwestja kupna lub sprzedaży, ile kwestja warunków, jakie się odzwierają dla tych transakcji, t. j. kwestja t. zw. *konjunktur handlowych*.

Formą pozytywnego handlu międzynarodowego, jak i wogóle wszelkiej wy-

miany, będzie bezpośredni kontakt producenta z odbiorcą. Wszelka pośredniość utrudnia obieg towarów i obciąża zbytnio ich cenę. Siła nabywcza uzależnia się od zbliżenia konsumenta do głównych miejsc produkcji, względnie rynków repartycji. W handlu zamorskim przy realnej organizacji drugim momentem niemniej ważnym byłoby ujęcie sprawy własnej żeglugi i przeprowadzenie całej organizacji pomocniczej dla tej akcji wyłącznie własnymi siłami, nie uciekając się do żadnej pomocy (nawet w dziedzinie informacji) obocokrajowców. Wszelko to wymaga specjalnego i właściwego aparatu, teoretycznego i praktycznego przygotowania i nakładu pracy, stałego badania odnoszących koniunktur światowych, odpowiadających krajowemu lub miejscowemu handlowi — w zależności od branży i jego formy. Opierając się na stałych tych badaniach koniunktur światowych, dostarczanych z miejsc produkcji i zapotrzebowania — łatwiej można stwarzać sobie skalę pracy i obrotu niezbędnego dla gospodarki krajowej.

Z drugiej strony, własne tylko agencje handlowe, znające najlepiej potrzeby swego kraju i miejscowego rynku będą tym najkorzystniejszym łącznikiem dla swej macierzy i skutecznie będą mogły informować swój kraj oraz korygować rozmieszczenie naszej nadprodukcji.

Wszystko, co tu podałem, dotyczy przeważnie sprawy naszego *zapotrzebowania*, t. j. *wwozu*.

Nie mniejszą rolę odgrywa tu sprawa dobrej organizacji naszej *produkcji*, t. j. *wywozu*, która winna być prowadzona w tejsze płaszczyźnie stałych studiów.

Najbardziej realną formą handlu w stosunku do krajów Południa i Wschodu, będzie kwestia *wymiany towarów*.

Dodać by tutaj należało, że w ten sposób można spełnić z łatwością i odwrotne zadanie handlowe — zakupów dla kraju bezpośrednio od producenta masowych surowców, towarów i artykułów — po cenie znacznie tańszej — przy dobrej organizacji, tak potrzebnych dla kraju, niż gdyby te same towary zakupowane były przez naszych kupców-hurtowników przez giełdy lub przez firmy zagraniczne. W tem tkwi ogromne znaczenie własnej organizacji, gdyż podstawą handlu zamorskiego jest interes łączny eksportowo-importowy, jako najlepiej się rentujący (handlu wymiennego). Po większej części firmy, pracujące na obczyźnie dla swego kraju, łączą w interesie własnym wywóz i wwóz — co znów jest kwestią podstawową dla transportów morskich przy wykorzystywaniu całkowitego ładunku własnej żeglugi handlowej.

Z tem wiąże się nietylko powstanie polskich placówek firm handlowych lecz łączenie się firm krajowych dla wykorzystania pewnych swych celów i zamiarów (finansowa łączność) w *koncerny* i *konsorcja*, oraz otwieranie *składów konsygnacyjnych*.

Na Zachodzie w dobie powojennej i obecnej w dziedzinie polityki handlowej widzimy całkiem nowe struktury i objawy. O ile przed wojną cały handel był oparty na rutynicznym indywidualizmie przemysłowców i kupców, którzy działali każdy na swoją rękę, rywalizując między sobą, o tyle dziś daje się przejawiać zupełnie inny kierunek, tak zwanego *systemu konsorsyjnego*. Wojna zmusiła przemysłowców do zorganizowania się dla wspólnych zakupów surowca i repartycji jego, odpowiednio do istotnych swoich potrzeb. Początkowo konieczność tego dała się odczuwać w gałęziach przemysłu, pracującego dla wojska lub wogóle obro-

ny kraju, stopniowo jednak i inne gałęzie przemysłu zmuszone były uciec się do tego systemu. Sfery rządowe akcję tą usilnie popierały, dopomagając wszelkimi sposobami, jako najzdrowszy objaw kooperacji.

Te doniosłe zadania muszą zrozumieć i nasze sfery przemysłowe i handlowe. Jako pomoc państwu byłaby tu akcja Rządu, po części już przeprowadzona, w wyjednywaniu sobie praw do otwierania *wolnych portów i stref* w miejscach repartycji i wymiany przy rynkach handlowych. Te sprawy winny być nieustającą troską naszego Rządu i ważnym punktem, przewidywanym przy zawieraniu traktatów handlowych.

Na to, dla całości, konieczne jest posiadanie:

1) *własnej floty handlowo-pasażerskiej*, gdyż w ten sposób osiągnię się tańszy konkurencyjny transport.

2) *własnej sieci handlowej* przez tworzenie polskich placówek firm eksportowo-importowych, pomocniczych przedsiębiorstw itp.

3) *własnych instytucji pomocniczych*, t. j. banków, agencji transportowo-asekuracyjnych, izb handlowych itp.

Zasadniczym warunkiem obrotu jest, iż odbiorca-grosista żąda zwykle *standaryzowanego towaru*, t. j. gwarantowanego przez firmę przy kupnie na giełdzie, co do gatunku, rodzaju lub sorty podług odpowiedniej nomenklatury, znanych wzorów, ustalonych norm — towar już przesortowany, odpowiednio dobrany i opakowany. Daje to możliwość ułatwienia zakupów kablem, na czem zyskuje się szybkość obrotu. Na podłożu logicznego wniosku i pewnego szerszego kupieckiego rozmachu łatwo dojść do zrozumienia, że dla wymagań publiczności i odbiorców detalistów hurtownik może zrobić to sam przy stracie pewnego kapitału i własnej energii bez uciekania się do pośrednictwa firm i giełd zagranicznych, tem więcej, gdy zapotrzebowanie na dany towar jest stałe. Otwiera wtedy grosista-odbiorca własne oddziały, agencje lub korzysta z już egzystującej placówki polskiej w danym kraju. Towar zakupuje się w miejscach jego produkcji „na piu” i przeprowadza się tę samą czynność sortowania, oczyszczania, klasyfikowania i pakowania własnymi siłami. Zysk osiągnięty wędruje do własnej kieszeni odbiorcy i obniża cenę kalkulacyjną, wobec ominięcia obcego pośrednika, a jakoś towaru napewno nie zmniejszy się, o ile nie polepszy się. Daje się przy tem godziwy i pożądany zarobek dla swoich — zatracony zaś kapitał szybko amortyzuje się. Plusy takiej organizacji pracy przemawiają same za siebie.

Niestety, przy naszych interesach handlowych z zagranicą doszliśmy dziś do odmiennych stosunków. Nasz kupiec-grosista, nie znając warunków tej pracy lub wprost nie chcąc się angażować na szersze pole — woli korzystać z gotowego, nie goniąc nawet za większym zyskiem, gdyż kupując towar na zagranicznej giełdzie, osiąga mniej skomplikowany, a szybszy obrót, a nawet kredyt, co znów pociąga za sobą mniejsze ryzyko. I tu znów zaspakaja się tylko wyraźny interes kupca, który nie mając własnej firmy zagranicą, kupuje surowiec lub gotowy obiekt w pierwszej lepszej obcej firmie lub reprezentuje tę firmę w kraju dla zaspokojenia konsumenta i zadawalnia się li tylko profitem kalkulacyjnym. A teraz, jeżeli się zważy co stanowi ten profit kalkulacyjny w stosunku do ceny podstawowej — to otrzymana różnica cen będzie tym *zyskiem utraconym*.

Firma zagraniczna, dostarczająca zapotrzebowany towar naszemu kupcowi, już sama ponosi gros zarobku, (biorąc od ceny podstawowej rynku produkcji), gdyż do tego dochodzi transport, asekuracja, różne porto i rozchody, związane z sortowaniem, opakowaniem, dostawą i rachunkowością, a też koszty inne i kredytu często — wszystko w ręce obce — i dopiero w końcu profit kalkulacyjny, czyli zarobek naszego kupca. Zrozumieć łatwo, ile traci się nieprodukcyjnych dla nas czynników i jaki płacimy haracz w cudze ręce, ilu rodaków pozbawiamy utraconych korzyści i pracy, nie mówiąc już o tem, że i jakoś towaru niezaawansze odpowiadać może naszym życzeniom, a cena się wyższa. Przecież ustosunkowanie cen stanowi najgłówniejsze zagadnienie naszego życia gospodarczego.

W czasie stabilizacji naszego złotego realne ceny hurtowe w kraju za towary importowane wciąż miały tendencję zwyżkową i tak znacznie przewyższały ceny rynkowe zagranicy, iż Rząd zmuszony był wprowadzić *reglamentację przywozu* celem przełamania niezdrowej spekulacji. Z drugiej strony mamy odwrotny objaw — mniej jeszcze dodatni. Był nim przymus ze strony Rządu do zaprowadzenia sztucznego eksportu — wywołany koniecznością gospodarczą kraju, t. zw. *dumping*, t. j. sprzedaż surowców i przetworów przemysłowych niżej, nietylko cen rynkowych, ale czasem nawet niżej własnych kosztów produkcji, a więc ze świadomą stratą, byle uzyskać dzięki temu wywozowi niezbędny zapas walut trwałych i przyjąć z pomocą skarbowi oraz dać możliwość zatrudnienia bezrobotnych. Do tego nasze Rządy uciekały się, by uzupełnić zapasy Skarbu, wywożąc węgiel, cukier, naftę i t. p.

Te anormalne warunki i trudności naszego wogóle handlu niebicie dowodzą, że cały ten „handel z zagranicą” rozwijał się u nas przy najgorszych koniunkturach. Źródłem tego była błędna polityka handlowa, nieznajomość i niewykorzystanie niezbędnych warunków handlu międzynarodowego, nieprzygotowanie do pracy na rynkach i giełdach zagranicy. Dopóki Rząd nasz nie zrozumie i nie będzie przeciwdziałał im, stwarzając, subsydując i popierając naszą ekspansję handlową, dopóty kraj nasz nie wyjdzie z tego błędnego koła.

Oto parę przykładów życiowych naszej nieudolności i braku zmysłu handlowego tam, gdzie interesy nasze wychodzą poza orbitę granic kraju.

Miljonowe sumy, wydawane na zakupy zagranicą dowodzą wielkiego zapotrzebowania na różne towary masowego zbytu, sprowadzane do kraju. Zakupy prowadzone są przeważnie przez giełdy i rynki zagraniczne, gdyż nie posiadamy zorganizowanego własnego aparatu dla skupu z miejsc ich produkcji. Jeżeli weźmiemy pewną część tylko tych artykułów, jakie spożywa nasz kraj, według oddzielnych branż, choćby „świętecznych” — *bakalie* (figi, rodzynki, daktyle, suszone inne owoce, różne orzeszki i t. d.), które, sprowadzamy wagonowymi ładunkami (zamiast wprost z miejsc ich produkcji z Bliskiego Wschodu), przeważnie z Anglii — zrozumiałe będzie, ile my za to przepłacamy, wtedy, gdy bardzo łatwo zorganizować byłoby to we własnym zakresie dla każdego rodzaju artykułu oddzielnie w miejscach jego produkcji.

Nielepiej dzieje się z *bawełną, mohaiem i wełną* zakupowanymi dla naszego włókienniczego przemysłu, na które znów tracąc się corocznie ogromne kapitały.

Kwestja zakupów bawełny była już niejednokrotnie badana z punktu jej praktycznego rozwiązania. Prof. Rostański, będąc w Turcji, objeżdżał miejsca kultuwacji bawełny i studiował możliwości wydzierżawienia terenów pod plantacje, celem zaspokojenia w ten sposób choć części naszego zapotrzebowania przez stworzenie na miejscach w Anadolii własnych plantacji. Miała nawet już być wysłana do Turcji pierwsza partja fachowców z ramienia sekcji bawełnictwa celem zrealizowania zamierzeń i ustalenia planu działania. Do dziś jednak sprawa ta jest jeszcze w fazie projektów.

Tak samo mohair i wełna — jako surowce winny być zakupowane przez nas samych w miejscach hodowli kóz i owiec w okresach ich strzyżenia. Koszt eksploatacyjny mycia mohairu i wełny, sortowania i pakowania nie jest tak wielki, gdy się zważy ilość zapotrzebowania dla naszego przemysłu — a nawet będzie rentujący przy dalszej technicznej przeróbce odpadków (tłuszcze przerabia się na lanoline, tawot i t. p.). Mycie jest niezbędne dla standaryzacji produktu oraz ułatwienia jego transportu, gdyż po myciu wełna traci do 2/3 części swego ciężaru. Przy dobrze zorganizowanym skupie tych surowców przez sieć własnych agentów, ułatwione byłoby to ważne za-

danie dla naszego przemysłu włókienniczego.

Tymczasem — nie mając własnych firm i pomocniczych przedsiębiorstw, posługiwać się znów musimy z konieczności przy zakupach pośrednictwem firm zagranicznych, uzależniając się od wyznaczonych cen. Często sama polityka handlowa obcych państw nakazuje zwykłą cenę za surowiec, by tem korygować konkurencję (ułatwiać cenę) na produkcję gotowego towaru w interesie przedewszystkiem swego kraju. To samo mamy w dziedzinie bawełny i innych artykułów dalszej przeróbki.

Są to rzeczy może i dobrze znane szerszemu ogółowi, ale, przynajmniej, szerzej i praktyczniej przez nas nie wykorzystane.

Niektórzy nasi ekonomiści, widząc takie trudności eksportowe i importowe, nie wglębiając się i nie szukając przyczyn lub wad podstawowych — oraz wyjścia z tej sytuacji — doradzali wogóle zaniechać narazie naszego handlu z zagranicą, a starać się tymczasem o rozszerzenie pojemności rynku wewnętrznego „przez zwiększenie zdolności nabywczej naszej ludności rolniczej”. Znaczyłoby to czekać, aż wieś o tyle się wzbogaci, iż produkcja nasza, t. j. cała wytwórczość bę-

dzie miała w niej swego jedyne go odbiorcę.

Rzeczą bardziej celową i życiową przy tym poglądzie będzie dążenie, wszczęte wobec Ligi Narodów, celem uzyskania kredytów na akcję osuszenia błot Poleskich. W ten sposób z 73% nieużytków i błot uzyskamy milionowe obszary hektarów, zdolnych do zaludnienia, czem znów powiększymy liczebność gospodarstw rolnych i przedsiębiorstw hodowlanych, a co za tem idzie — zmniejszenie kontyngensu przymusowego wychodźstwa. Z tem bezspornie związane będzie zubożenie się nasze wewnętrzne i naturalne ujęcie dla nadprodukcji w przyszłości.

Lecz niestety! na zubożenie się naszych gospodarzy rolnych zadługo trzeba będzie czekać.

Pocieszającym objawem w każdym razie jest to, że i wśród zdrowszego społeczeństwa i u Rządu budzi się potrzeba, parta życiową koniecznością, odrodzenia naszej gospodarki handlowej i skierowania jej na właściwe tory. Rząd obecny, pomajowy, zakreśla sobie konkretne podstawy dla swej pracy i specjalną uwagę kieruje na sprawy tu wyżej poruszone, a mianowicie: *żegluga morskiej, handlu zamorskiego i naszej polityki emigracyjnej.*

EDMUND JANOWSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



POLITYKA MORSKA

Sprawa morska, jej dzieje w Polsce, prace podjęte przez Rząd od samego początku istnienia Państwa nieomal aż do dnia dzisiejszego — obrazuje nam jeden z rozdziałów ostatnio wydanej przez Min. Przemysłu i Handlu książki: *Polityka gospodarcza. Zagadnienia administracji. I. Warszawa. Nakładem Ministerstwa Przemysłu i Handlu. 1928. Str. 477.*

O samej książce trudno się tu rozpisywać. Jest to materiał zbyt duży. Jest to przegląd wielu spraw, jest to zobrażenie prac administracji państwowej na polu podniesienia i zorganizowania życia gospodarczego Państwa i zestrojenia wszystkich jego środków w jedną, mocną całość. Nas z natury rzeczy obchodzi część dzieła, dotycząca bezpośrednio morza. Tu bowiem znajdujemy zestawienie prac naszych ze stanowiska samego rządu, znajdujemy pewne rzuty w przyszłość ze strony tych, którzy je prowadzą.

Znajdujemy tu artykuły pp. Cz. Jarockiego (Rozwój portu gdańskiego i działalność Polskiej Delegacji Rady Portu), P. Bomasa (Port w Gdyni), J. Łokuciejewskiego (Port w Tczewie), H. Piśtela (Polska Flota Handlowa).

Tyle się pisze i mówi na ten temat, a przecież każdy z tych artykułów tchnie świeżością, odświeżają rzeczy nowe, ujmując je ze stanowiska ludzi pracy, ludzi głębokiej idei, ludzi, którzy po raz pierwszy powołani zostali do sprawozdania publicznego z tego, co uczynili i po raz pierwszy mogą być naprawdę dumni z tego wszystkiego, co dokonane zostało przez nich, lub z ich współudziałem. Po przez zestawienia faktów, cyfr, uogólnień przepływa prawdziwy prąd entuzjazmu, twórczego entuzjazmu, który ma istotne granitowe podstawy nie tylko w wierze, ale w ścisłym rachunku, w gotowych i opracowanych już planach, w najdokładniejszym obliczeniu środków.

Zacznijmy jednak od początku. A więc Gdańsk — miasto —

„niegdyś nasze
będzie znowu nasze”,
jak mówił Pan Sędzia Soplica.

P. Jarocki jeszcze raz ilustruje na podstawie szeregu cyfr rozwój tego portu. Z ośrodka drobnego, żadnej nieomal roli nieodgrywającego w życiu gospodarczym, staje się Gdańsk największym portem drzewnym w Europie, zyskuje najdoskonalsze urządzenia techniczne na morzu Bałtyckim, a pod względem natężenia ruchu ustępuje dziś jedynie Kopenhadze i Sztokholmowi. Wszystko to wiemy, o wszystkim tem pisano niejednokrotnie. Ale nie zdajemy sobie sprawy, ile w tem jest pracy polskiej. Oczywiście, że dla nikogo już dziś nie ulega wątpliwości, że rozrost swój Gdańsk zawdzięcza łączności z Polską. Ale naogół

skłonni jesteśmy przypuszczać, że tę pomyslną koniunkturę wyzyskał on sam na swój pożytek, że my, Polska, jesteśmy tylko narzędziem do bogacenia się Wolnego Miasta. I tu właśnie p. Jarocki daje nam rzeczy nowe, mocne, krzepiące. Gdańsk jest terenem stałej, nieustającej pracy polskiej, pracy świadomej i planowej. Delegacja nasza w Radzie Portu nie jest instytucją, pilnującą jedynie tego, aby nie bojkotowano statków naszych na Motławie, aby dopuszczano tam pracownika polskiego — bynajmniej, jest ona czynnikiem twórczym, czynnikiem dążącym do tego, aby port gdański stał się istotnie sprawnym narzędziem naszego



Wiosna ubarwiła zielenią urocze uliczki Helu.

życia gospodarczego, aby istotnie był tchawicą, poprzez którą możemy oddychać wolnym powietrzem oceanów. Niezmiernie dyskretnie dotyka p. Jarocki pewnych różnic, jakie wynikały pomiędzy reprezentacją polską i gdańską w Radzie Portu. I oto ze zdumieniem konstatujemy, że myśmy tam byli czynnikiem postępu, myśmy byli rzecznikami rozwoju, wielkiej inwestycji, racjonalnej organizacji — i napotykalismy na trudności, płynące jakoby z obawy przed — samodzielnym rozwojem tego starego portu. Z obawy, zresztą ze stanowiska nacjonalistycznego uzasadnionej, bo rozwój Gdańska jest w interesie Polski — jest sprzeczny z interesem nacjonalistycznej, imperialistycznej polityki pruskiej. Artykuł p. Jarockiego z tych właśnie względów jest rewelacją swojego rodzaju, rewelacją, potwierdzającą w całości nasze stanowisko w tej sprawie.

Niemniej ciekawe jest zestawienie, podane przez p. Bomasa na temat portu gdańskiego. Oto między innymi, jak rosła nasze wydatki na budowę tego portu: W roku 1924 — 0,2 mil. fr. zł. W roku 1925 — 2,8. W 1926 — 3,7; 1927 — 9,8. Oczywiście nie wchodzi tu w rachubę

port rybacki, wojenny i urzędzenia. Ale bodaj że najbardziej interesujące ustępy pracy p. Bomasa odnoszą się do planu eksploatacji portu i planu rozbudowy samego miasta Gdyni. Tu powstaje cały szereg kwestyj pierwszorzędnych, w jaki sposób z pomocą szeregu koncesyj portowych związać z morzem życie gospodarcze polskie i uniezależnić je od pośrednictwa zagranicznego. P. Bomas wyszczególnia dwie umowy — z Roburem i Łuszcarnią — umowy, które, naszym zdaniem, są niezmiernie korzystne już obecnie, a mają nadto znaczenie pedagogiczne. Pracy p. Bomasa niepodobna zresztą streścić. Jest ona sama przez się streszczeniem ogromnego działu naszego życia. Każdy pracownik morza winien ją przeczytać — a może poprostu nauczyć się jej na pamięć.

Artykuł p. Pistela jest naprawdę pierwszym, wyczerpującym zestawieniem tego, cośmy usiłowali zrobić i cośmy zrobili w dziedzinie żeglugi. Tu mamy do czynienia z niesłychanie ciekawym splotem najróżnorodniejszych interesów, fantazyj, pragnień i poczynań planowych, realnych. Jest to miejscami poprostu romans zdumiewający bogactwem

motywów. Mamy skrót dziejów bandery polskiej, która powiewała na morzu Czarnem i na Bałtyku i na dalekich oceanach, a nawet gdzieś u wybrzeży chińskich. Dzieło to tragiczne, czasem awanturnicze, czasem... nie kończmy lepiej tego zdania. Kończmy raczej myśl. Otóż p. Pistel ukazuje, jak z chaosu poczynają najróżnorodniejszych wykuta została narzeczcie myśl morska Polski. W jego oświeceniu rzeczy znajdujemy genezę i rozwój tej myśli i przekonywamy się, że w okresie niezmiernie krótkim przeszła ona dużą ilość stopni i naprawdę w doświadczeniu znalazła dzisiejszą swoją dojrzałość.

O porcie tczewskim pisze p. Łokuciejewski. Ta dziedzina jednak najmniej jest u nas wypracowana — najmniej tu zrobiliśmy. Z natury więc rzeczy więcej musi autor poświęcić miejsca projektom, niż faktom. Artykuł p. Łokuciejewskiego daje szerokie pole do dyskusji i powinien być przedyskutowany.

Książkę, o której mowa, polecamy gorąco, zwłaszcza naszym oddziałom. Daje ona duży i poważny materiał.

A. U.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



HOLENDERSKIE RYBOŁÓWSTWO ŚLEDZIOWE

Napisał komandor rezerwy Grzegorz Piotrowski na zasadzie studiów oraz obserwacji osobistych z wyprawy rybackiej we wrześniu 1927 r. na holenderskim loogrze parowym „Jeannette”.

(Zakończenie).

„Kakowanie” śledzi na pokładzie statku oraz solenie i pakowanie do beczek również na statku, jest momentem najbardziej charakterystycznym dla holenderskiego rybołówstwa śledziowego. Jak już wspominałem, na statkach innych narodowości — prócz niemieckich „Halb-Dampfer’ów” (zresztą bardzo nielicznych w porównaniu do innych statków „wielkiej floty” rybackiej) — śledzie się nie „kakuje”.

„Kakowanie” (od holenderskiego czasownika „te kaken”, „gekakt”...) polega na usuwaniu piersiowych płetw wraz z sercem, wątrobą i częścią przewodu pokarmowego śledzi z pozostawieniem wszystkich innych organów nienaruszonymi. Otwór, który się przy tej operacji robi w ciele śledzia, umożliwia przy soleniu penetrację soli do wnętrza — co stanowi o konserwacji, a pozostawione organy wewnętrzne (właściwie niektóre z nich) tworzą ferment, który sprzyja „dojrzwaniu” śledzi podczas konserwacji, co więcej — nadają im pewien specyficzny smak. To też z punktu widzenia tak konserwacji jak i gastronomicznego „kakowanie” śledzia jest ze wszechmiar wskazane — zwłaszcza „kakowanie” zaraz po połowie, tuż na pokładzie, jak to czynią holendrzy. Jeśli inne narody nie „kakuja” śledzi na pokładzie statków, albo wcale — to nie dlatego, że mają jakiś inny lepszy lub jednakowo dobry sposób — a dlatego, że ze względu na koniunkturę swego rynku świadomie rezygnują z najlepszego towaru i zadawalniają się

świadomie gorszym, ale w produkcji tańszym towarem.

„Kakowanie” holenderskie, t. j. na pokładzie statku — odbywa się w następujący sposób:

Zaraz po wyciągnięciu i zdemontowaniu sieci cała załoga z kapitanem na czele, z wyjątkiem 2 kuprów i 3 — 4 chłopców okrętowych, siada półkolem na pokładzie, uzbrojona w małe noże, bardzo przypominające „koziki” naszych pastuszków wiejskich. Chłopcy okrętowi zgarniają śledzie, rozrzucone na pokładzie, względnie odnośnych przedziałach trumów do koszy i stawiają taki kosz przed każdym rybakim. Pośrodku półkola chłopcy stawiają kilka pustych koszy. Rybak chwytając lewą ręką śledzia w odpowiedni sposób naciskając brzuch i jednym rzutem noża wyrwa gardło wraz z piersiowymi płetwami i odnośnymi organami wewnętrznymi, poczem rzuca śledzia w ten sposób oczyszczonego do jednego z koszy pośrodku półkola. Sztuka polega na tem, aby „wycisnąć” właśnie te organy, które podlegają usunięciu. Przy wrzucaniu śledzia już oczyszczonego rybak powinien rozpoznać gatunek śledzia, wrzucając odpowiedni gatunek do odpowiedniego kosza. W ten sposób kakowanie i segregowanie śledzia odbywa się jednocześnie, z błyskawiczną szybkością, na wyścigi, co nadaje czynności tej charakter żonglerskiego sportu. Chłopcy okrętowi przy kosztach nie zdążają kosze te przysuwać i nowe podsuwać; przy tem co chwila wykrzykują imiona lub tytuły tych rybaków, którzy opróżnili swoje kosze i właśnie czekają na następną porcję — a więc:

— Pit!

— Sturman! (sternik).

— Jan!

— Kukje!

— Kepten! (kapitan) i t. d.

Byłem świadkiem, jak pewnego dnia na loogrze „Jeanette” oczyszczono i zasolono w czasie od 8 rano do 6 pp. — 84 beczki śledzi, co stanowiło połów ostatniego zaciągu.

Kosze z „kakowanym” i segregowanym śledziem po ich napełnieniu są przesuwane przez chłopców okrętowych do koryt — w postaci wielkich drewnianych szuflów, do których „kuper” (solarz) wysypuje zawartość koszy, przysypując jednocześnie solą. Następnie „kuper” jedną ręką zgarnia śledzie z koryta-szufla do odpowiedniej beczki, a drugą z akrobatyczną szybkością ustawia śledzie „na kant” rzędami w beczce, przysypując każdy rząd obficie solą. Beczka napełnia się „z czubem” tak, że niepodobna jej zamknąć denkiem. Dopiero na drugi dzień, gdy śledź „puszcza pierwszy sok” — sok ten się zlewa, śledź osiada, beczkę się zabija denkiem na dobre i opuszcza się do odnośnego przedziału trumu, gdzie pozostaje aż do zakończenia wyprawy i powrotu statku do portu.

Segregowanie śledzi, jakie się odbywa jednocześnie z kakowaniem, ma charakter prowizoryczny. Rybak na pokładzie statku odróżnia tylko trzy gatunki śledzi podług klucza „dojrzałości” śledzi, a mianowicie: „matjes” — (śledź młody, bez rozwiniętych organów rozrodczych), „full” — (śledź w okresie rozrodczym) i „spent” — (śledź „wytarty”), przy czem w jednym zaciągu, w zależności od pory roku spotykają się tylko 2 ze wspomnianych gatunków, a mianowicie: matjes i full — na wiosnę i w lecie oraz full i spent — na jesieni.

Beczki zawierające solone śledzie prowizorycznie segregowane noszą

nazwę „kantjes” — czyli beczka okrętowa. Dopiero w piwnicach firmy armatorskiej następuje dalsze, bardziej precyzyjne segregowanie i to po pewnym czasie, przy przepakowywaniu zawartości „kantjes” do beczek handlowych.

Te ostatnie, co do wyglądu i wymiarów — niczem się nie różnią od „kantjes”. Są to identycznie te same beczki dębowe, bukowe, a obecnie najczęściej sosnowe, wysokości 72 cm., w obwodzie zewnętrznym mierzące 178 cm., o średnicy dna — 45 cm. Nazwa beczki zależy więc jedynie od zawartości beczki: „kantjes” jest to beczka, zawierająca śledzie świeże solone i po odlaniu „pierwszego” soku; „beczka handlowa” — to beczka, w której śledź przepakowany z „kantjes” puszcza „2” i „3-ci” sok już w piwnicach faktorji.

Przy każdym odlaniu wypuszczonego soku śledź osiada i pozostawia więcej miejsca w beczce. Stąd nie tylko przepakowywanie śledzi z beczki do beczki, ale i dopakowywanie śledzi. Proces ten odbywa się w piwnicach firmy armatorskiej kilkakrotnie i jest połączony z bardzo precyzyjnym segregowaniem śledzi na 50 i więcej gatunków handlowych, których znajomość stanowi wiekową tajemnicę holenderskich „kuprów”. Biorąc rzecz zgruba — proces przepakowywania z beczki do beczki z coraz bardziej precyzyjnym segregowaniem i dopakowywaniem należy uważać za skończony, kiedy ilość śledzi, zawierających się początkowo w 17 „kantjes” zmieści się w 14 beczkach handlowych. Taka proporcja zależy oczywiście i od wielkości śledzi i osiągnięta jest przy ilościach od 650 do 1000 śledzi w jednej beczce handlowej.

Śledź „kakowany” i solony na pokładzie statku bezpośrednio po połowie przedstawia „surowiec” czy raczej „półfabrykat” najwyższej kategorii, z którego można i należy zrobić jaknajwyższy gatunek produktu gotowego. To też nic nie jest zaniedbywane w piwnicy firmy armatorskiej, aby materiału nie zmarnować. Piwnica armatora-solarza holenderskiego ma też odpowiednią reputację światową, jako wytwórnia najlepszych i najdroższych gatunków śledzia solonego. Wobec jednak braku zbyt na wielką ilość tych najlepszych gatunków — niewszystkie „kantjes”, wyladowywane w rybackich portach holenderskich, podlegają przepakowywaniu w piwnicach z zastosowaniem wszelkich precyzji kunsztu solarzkiego. Pewna ilość tych „kantjes” jest sprzedawana — i to coraz częściej — z pominięciem piwnicy armatorskiej jako „kantjes” t. j. jako półfabrykat. Nabywcami są wyłącznie hurtownicy niemieccy i proces „puszczenia soku” i „dojrzwiania” śledzi w beczkach odbywa się w tejże samej beczce — „kantjes” w sklepiku detalisty niemieckiego — bez przepakowywania i odlewania soku, bez dopakowywania i dosalania i t. d., t. j.



Z wybrzeża polskiego. Naprawa sieci rybackich.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



bez troskliwej opieki holenderskiego „kupra”. Śledzie takie oczywiście są sprzedawane po niższej cenie.

Typ statku śledziolówczego i jego wewnętrzne urządzenie, konstrukcja sieci i technika zaciągu i wreszcie — traktowanie śledzi połowionych — oto są 3 zasadnicze momenty rybołówstwa śledziowego. Momenty te przedstawiłem w zarysach najbardziej charakterystycznych dla ułatwienia czytelnikowi objęcia całokształtu — opuszczając szczegóły. Opis mój jednak nie byłby zakończony, gdybyśmy nie dali „sylwetkowego” pojęcia o personelu.

Personel holenderski, pracujący w przemyśle śledziowym — od chłopca okrętowego do wielkiego armatora — jest to element tradycją wiekową zróżnicowany z tym przemysłem. Każdy z nich jest świeżo przekonany, nie tylko, że sposób holenderski poławiania śledzi i solenia ich jest jedynie słuszny, ale że śledzie takie są jedynie uprawnionym towarem na rynkach światowych. Jeśli Anglicy, Francuzi, Niemcy postępują inaczej, dając gorszy i tańszy towar — to taki stan rzeczy, w prze-

konaniu holendrów, jest zjawiskiem tylko czasowym, obliczonym na krótką metę, że w końcu „szydło z worka wyjdzie”, ludzie się poznają i będą kupowali wyłącznie śledzie holenderskie. Takie przekonanie i wypływająca stąd wiara w konieczność kontynuowania procedury wytwarzania wysokich gatunków śledzia, ogromnie się przyczynia do złagodzenia kwestyj socjalnych pomiędzy pracownikiem i pracodawcą, tembardziej, że ten ostatni prawie zawsze, pomimo posiadania wielkiego nieraz majątku, pod względem wykształcenia, kultury i upodobań — prawie niczem się nie różni od kapitana-szkipra lub majstra-kupra.

GRZEGORZ PIOTROWSKI

CZYTAJCIE I PRENUMERUJCIE

„MORZE”

jedyne w Polsce ilustrowane
czasopismo morskie.

PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANE BIURO INŻYNIERSKIE C. Lubiński i K. Jaskulski

Sp. z ogr. odp.

WARSZAWA, WILCZA 5 M. 12

Tel. 116-51, 116-50, 97-88 i 518-69

Adres telegraficzny: „TECHKUK” Warszawa

ODDZIAŁY: w Piotrkowie i Grodźcu Będzińskim

1. Studja i budowa Kolei żelaznych. 2. Konstrukcje żelazno-betonowe. 3. Budowa domów mieszkalnych i gmachów fabrycznych. 4. Wszelkie roboty inżynierskie: budowa dróg bitych, mostów, ścian oporowych i t. p.

763.VI.

KRYZYS WŁOSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

Włoska flota handlowa, która w r. 1923 liczyła 1.300.000 ton, wzrosła z końcem 1927 r. do 3.400.000 ton. Szybki ten rozwój nie odpowiadał ani koniunkturze frachtowej ani światowemu zapotrzebowaniu tonażu, lecz wywołany był raczej przez politykę rządu, dążącą drogą subwencji dla stoczni i towarzystw żegluga-rych do zabezpieczenia banderze włoskiej wyłączności w krajowym obrocie morskim w imię samowystarczalności gospodarstwa. Zamierzenia rządu i towa-rystw poszły jeszcze dalej, bo w kierunku konkurencji z obcymi banderami, nie-tylko w basenie śródziemnomorskim, lecz i w żegludze oceanowej, tak towarowej jak i pasażerskiej. Śmiało te plany zo-stały pokrzyżowane przez rewaluację, po której spodziewano się obniżenia droży-zny i plac, stosownie do poziomu wzmo-cnionej siły nabywczej lira. Załogi okrę-ty, które za czasów teroru czerwonych sy-ndykatów osiągnęły istotnie uprzywilejo-wane płace, zajęły wobec usiłowań zni-żkowych stanowisko wręcz wrogie, co uniemożliwia zażegnanie poważnego kryzysu kosztów własnych, jaki przechodzi włos-ka żegluga na skutek konkurencji ob-cych bander.

Jak się przedstawiają te koszty wła-sne, można wywnioskować choćby z na-stępującego zestawienia:

Płaca miesięczna (przeliczona na liry)	
prostej marynarza pokładowego	
włoskiego	570 lir
francuskiego	450 „
niemieckiego	525 „
greckiego	380 „

Bardzo dotkliwie, zwłaszcza żegludze tryjesteńskiej, odczuwać się daje konku-rencja floty greckiej.

Katastrofa statku „Principessa Mafal-da” została wyzyskana w prasie między-narodowej bez najmniejszego skrupułu przez konkurencję niemiecką, francuską i angielską na Atlantyku, aczkolwiek, z drugiej strony, nie da się zaprzeczyć, że T-wo „Navigazione Generale Italiana” wykazało istotnie niedbalstwo co do utrzy-mania środków bezpieczeństwa (zardze-wiały zapory szczelnych komór nie funk-cjonowały, zeschnięte szalupy puszczały wodę).

Rezultatem tej kampanii było podnie-sienie asekuracji statków włoskich przez angielskie towarzystwa ubezpieczeniowe o 100% oraz nieprzyjmowanie reaseku-racji.

Przygniecenie tak niefortunna konjun-kturą armatorzy włoscy zwrócili się do Trybunału Pracy (przy Izbie Apelacyjnej) w Rzymie, wytaczając związkowi marynarskiemu „Fatma” (Federazione Autonoma degli Addetti ai Trasporti Marittimi ed Aerei) sprawę o rewizję plac załóg okrętowych. Z debatów w trybunale ujawnia się, że koszt utrzymania załóg dochodzi do 20% proc. ogólnych kosztów własnych marynarki. Trybunał nakazał ankietę w ciągu tygodnia w sprawie plac różnych kategorii tonażowych statków to-warowych i pasażerskich. Wskutek nieu-stępliwości związku marynarskiego, po-

wołującego się na sztywność wskaźników drożyznianych, sprawa nie rokuje wyni-ków, któreby mogły radykalnie poprawić sytuację. Nie zażegnały też kryzysu sub-wencji rządowe.

Oto tymczasowe rezultaty tego kry-zyzu:

I. Likwiduje się cała grupa towa-rystw żegluga-rych, zrzeszona p. n. „Transatlantica Italiana”, z kapitałem 100.000.000 lir, i z flotą 30 statków, ob-sługująca linie: Buenos-Aires, New-York, Ameryka Środkowa, amerykańskie porty Oceanu Spokojnego. Towarzystwo posia-da 5 okrętów pasażerskich po 10.000 ton (Cesare Battisti, Nazzaro Sauro, Ammi-raglio Bettolo, Giuseppe Mazzini, Fran-cesco Crispi) i 2 okręty po 9.000 ton (Dante Alighieri i Giuseppe Verdi), któ-re już zostały wystawione na sprzedaż (2 ostatnie zostały już nabyte przez ja-pońskie „Nippon Isnen Kaisha”).

b) „C. I. T. R. A.” (Compania Italia-na Transatlantica) z siedzibą w Rzymie, z kapitałem 40 milj. lir, i 11 okrętami, obsługującymi linie Genua, Neapol, Try-polis (subwencionowane).

c) „Soc. Nazionale di Navigazione” z siedzibą w Genui, kapit. 100 milionów, flota z 28 parowców towar. po 5—6 ty-sięcy ton, obsługująca porty Hiszpanji, Maroka i Afryki Zach.

d) „Soc. di Navigazione Roma” z sie-dzibą w Genui, kapitał 85 milionów lir, flota 20 parowców towarowych po 5 i 6 tysięcy ton, obsługująca porty Zatoki Meksykańskiej, Luizjany i Florydy — dla ładunków zboża, bawełny i drzewa.

Rząd starał się skłonić grupę bankie-rów i armatorów neapolitańskich do u-tworzenia nowej kompanji żegluga-ry, która przejęła interesy powyższych towa-

rystw, lecz zabiegi te spełzły na niczem.

II. Likwiduje się „Lloyd Mediterra-neo” z siedzibą w Genui wskutek ostre-go kryzysu, jaki przeżywa od 3 lat. W r. 1926 nastąpiła redukcja kapitału ze 100 do 54 milionów, które już zostały po-chłonięte przez pasywność przedsiębior-stwa.

„Lloyd Medit.” posiada flotę z 20 pa-rowców towarowych (po 5, 7 i 8 tys. ton) obciążoną przez zapiętkowaną na niej pożyczkę 70 milionów lirów, której obli-gacje nominalne po 1.000 lirów notowa-ne są obecnie po 200 l.

III. „Soc. Ligure d'Armamento”, sie-dziba w Genui, kapitał 20 milj., flota 8 parowców towarowych. Ogłoszono upa-dłość towarzystwa. Wierzyciele mają na-dzieję otrzymać 30 procent.

IV. „Lloyd Adriatico”, siedziba w Wenecji, kapitał 15 milj., flota 10 parow-ców towarowych. Towarzystwo to zwoła-ło walne zgromadzenie akcjonariuszów dla uchwalenia likwidacji i sprzedaży floty.

V. „Cosulich et Co” w Trjeście sprze-daje pasażerskie statki transatlantyckie: „Marta Washington”, „Columbia”, „So-fia”, i „Belvedere”, kursujące między Trjestem a Nowym Yorkiem i Buenos Aires. O nabycie tych statków, przedsta-wiających wartość 150 milionów lirów, traktują już Chile i Brazylja. Cel sprze-daży — uwolnienie się od długu hipote-cznego, składającego się z pożyczki ame-rykańskiej — 5 milj. dol. (w swoim cza-sie 100 milj. lir.) oraz 30 milj. lirów po-życzki konsorcjum zaliczek na walory przemysłowe. Odsetki od tych długów wynoszą 13 milionów lirów rocznie i dla-wia bilans towarzystwa.



S. K.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

NAJWIĘKSZE OKRĘTY ŚWIATA

Niżej podana tabela obejmuje 20 naj-większych parowców oraz 5 motorowców, które obecnie są czynne w żegludze świa-towej. Uwzględnione są wszystkie parow-ce od 24.000 br. t. rej. i wszystkie moto-rowce od 22.000 br. t. rej. w górę. God-nem uwagi jest, że podany w spisie pa-rowców „Majestic” (ex „Bismarck”) jest około 2,5 metrów dłuższy od „Leviatana”, którego tonaż tylko dzięki metode pomiarów, stosowanej w Ameryce wyda-je się być większym od pierwszego. We-dług pomiarów angielskich bowiem — „Leviatan” liczy tylko 54.282 br. ton rej.

PAROWCE

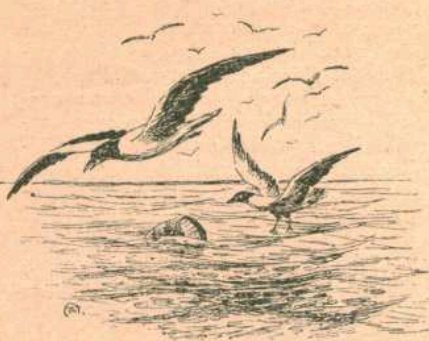
	Br. ton rej.	Długość w metr.	Szerok. w metr.	Wysok. boczna w metr.
Majestic . . .	56,551	279,01	30,50	17,73
Leviatan . . .	59,957	276,60	30,55	17,73
Berengaria . .	52,226	269,29	29,92	17,39
Olympic . . .	46,439	259,81	28,16	18,10
Aquitania . .	45,647	264,74	29,56	15,10
Ile de France .	43,500	230,93	27,94	18,64
Paris . . .	34,569	224,13	25,98	18,00
Homerick . . .	34,351	228,90	25,37	14,78
Roma . . .	32,583	215,03	25,20	14,37
Columbus . .	32,354	228,44	25,32	15,03
Mauretania . .	30,696	232,31	26,82	17,39
Statendam . .	28,150	204,32	24,79	15,03
Belgenland . .	27,132	204,32	23,87	13,58
Cap Arcona . .	27,000	210,18	26,49	—
Empress of Scotland . .	25,160	206,47	23,54	15,29
Adriatic . . .	24,563	216,15	22,98	16,00

Conte

Biancamano . .	24,416	198,35	23,18	8,24
Duilio . . .	24,281	189,07	23,23	14,27
Rotterdam . .	24,149	198,24	23,57	13,23
Baltic . . .	23,884	216,15	23,01	16,00

MOTOROWCE

	Br. ton rej.	Długość w metr.	Szerok. w metr.	Wysok. boczna w metr.
Augustus . . .	33,000	203,06	25,19	14,37
Vulcania . . .	25,000	182,57	24,20	14,14
Saturnia . . .	25,000	182,57	24,20	14,14
Alcantara . . .	22,181	192,14	23,89	12,31
Asturia . . .	22,071	192,14	23,89	12,31



MARYNARKA WOJENNA

SŁAWNE BITWY MORSKIE

ABUKIR

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Groźne chmury zbierały się nad Anglią pod koniec osiemnastego stulecia. Wszyscy jej sprzymierzeńcy opuścili ją, a najgroźniejszy przeciwnik — Francja, mimo wewnętrznych walk, wzrastał na sile, przygotowując śmiertelny cios, inwazję na wyspy Brytyjskie.

Jedną z najpotężniejszych wówczas flot Europy — flota holenderska przybrała groźną postawę. W północnych eskadrach angielskich szerzyły się bunty i tylko nieustępliwej energii i zdecydowaniu Karola St. Vincent należy zawdzięczać, że eskadry morza Północnego ostały się nienaruszone.

Na morzu Śródziemnym przewaga była po stronie francuskiej i tylko nieliczne angielskie statki zwiadowcze kręciły się tu i owdzie.

Jednakże, wbrew przewidywaniom, pod koniec roku 1797 ukazała się pierwsza rysa w żelaznym pierścieniu, okalającym Anglię.

Admirał angielski Duncan zniszczył flotę holenderską w bitwie pod Tekselem. Z piętnastu wspaniałych statków holenderskich dziewięć wzięto do niewoli. Na morzach północnych Anglii, dzięki temu zwycięstwu, osiągnęła przewagę.

Pierwotny projekt francuski inwazji na Anglię został więc odłożony, a geniusz młodego generała Republiki Francuskiej Napoleona Bonaparte wskazał inną drogę zmiążdżenia przeciwnika. Droga ta wiodła przez Egipt do Indji.

W Anglii w tym czasie nie przewidywano niebezpieczeństwa z tej strony. Oczekiwano nadal ataku na wyspy, i obawiano się uderzenia na wybrzeża sprzymierzonej Portugalii, Sardynji lub Neapolu.

Z takimi też wiadomościami o ewentualnych zamiarach przeciwnika wysłał jeszcze w maju 1797 roku naczelny admirał angielski Jerwis admirała Nelsona na morze Śródziemne, aby ten ze swymi trzema statkami linjowymi i odpowiednią ilością lekkich fregat obserwował zachowanie się floty francuskiej.

W rok później 17 maja 1798 Nelson, krążąc pod Tulonem, zawiadniał francuską korwetą i od jej załogi dowiedział się o przygotowaniach francuskich i o sile floty francuskiej. Nie mógł jednak dowiedzieć się o zamiarach przeciwnika. Pierwotne więc przypuszczenia nie traciły swej przekonywującej mocy.

Nie pozostawało nic innego, jak czekać nadejścia posiłków z Kadyksu, które już płynęły pod wodzą admirała Troubridge'a i, wraz z niemi uderzyć na przeciwnika.

20-go maja rozszalała się na morzu Śródziemnym gwałtowna burza. Jeden ze statków Nelsona stracił wszystkie maszty. Fregaty i korwety zwiadowcze zostały rozproszone, a co gorsza nie odnalazły się więcej. Po burzy Nelson zmuszony był zawinąć do zatoki S. Pietro na południu Sardynji. Tutaj gorączkowo za-

często reperować silnie uszkodzone statki linjowe.

W międzyczasie Bonaparte wyruszył na morze ze swą ogromną flotą transportowców i statków wojennych, która wypłynęła z portów Tulonu, Marsylii, Genui, Korsyki i Civita Vecchia.

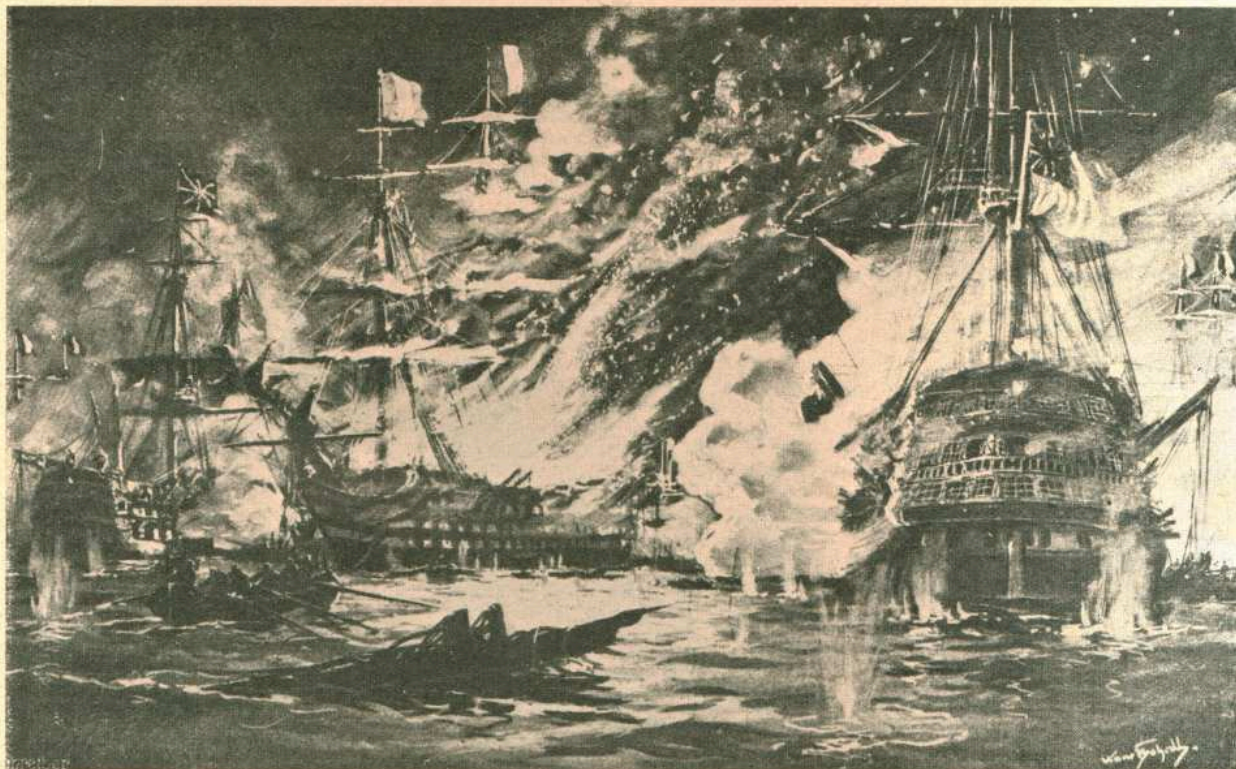
Niedaleko brzegów Malty połączyły się wszystkie transporty, a po krótkiej i bezkrwawej walce ze zgnuszałymi rycerzami maltańskimi, Bonaparte zajął Maltę i popłynął dalej.

O wszystkich tych wypadkach dochodziły do Nelsona wieści już bardzo spóźnione i nie był on w stanie zorjentować się w rzeczywistych zamiarach przeciwnika. Jedno było pewne, że narazie Francuzom nie chodzi o wypad na wyspy Brytyjskie, a celem ich raczej byłaby Malta, która stanowiła świetną bazę działań morskich przeciw Sardynji.

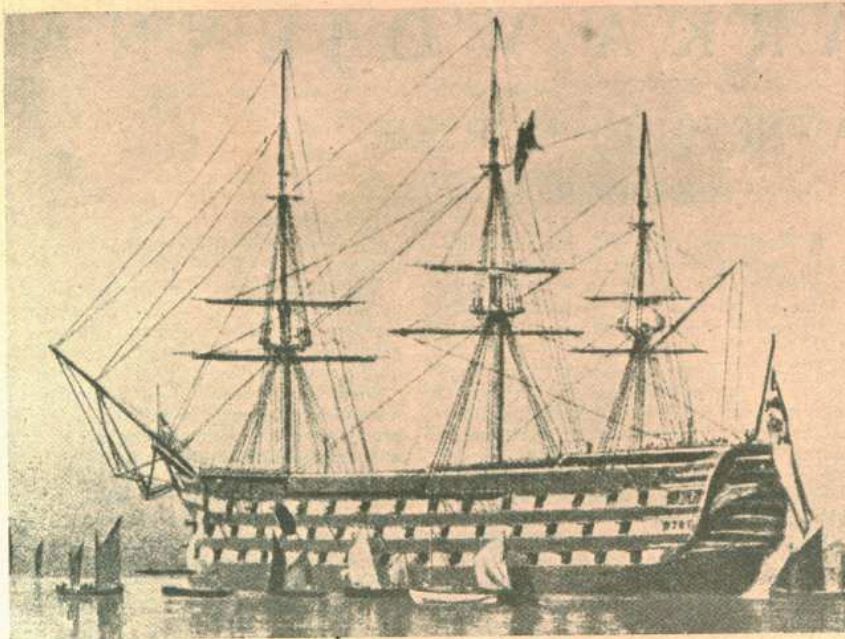
Nelson więc, po połączeniu się z eskadrą Troubridge w dniu 7 czerwca i po opanięciu Korsyki od północy, ruszył jaknajśpieszniej w kierunku Malty.

Flota jego składała się obecnie z trzydziestu statków linjowych siedemdziesięcio-cztero-działowych i jednego pięćdziesięcio-działowego. Brakowało mu tylko bardzo statków lekkich. Troubridge przyprowadził ze sobą zaledwie jeden mały bryg, eskadra zaś Nelsona straciła wszystkie fregaty podczas burzy.

Ten brak sił zwiadowczych był przyczyną, której zawdzięczając, admirał an-



Bitwa pod Abukirem. Koniec „L'Orient”.



Admirałski statek Nelsona „Vanguard”.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



gielski błakał się po morzu Śródziemnym jeszcze tak długo i nie zdołał przeszkodzić wylądowaniu francuzów w Egipcie.

Nelson był godnym przeciwnikiem Bonaparte. Po osiągnięciu wybrzeży Malty i po przekonaniu się, iż wyspa ta znajduje się w rękach francuskich, genialna intuicja admirała — skierowała go do wybrzeży Egiptu. 25 czerwca obie floty płynęły tym samym kursem obok siebie w odległości zaledwie 5 mil morskich. Silna mgła jednak nie pozwoliła przeciwnikom ujrzeć się wzajemnie.

Szybsza, bo nieobarczona transportem, flota angielska wyprzedziła flotę francuską i znalazła się przy brzegach Egiptu o całą dobę wcześniej.

Dowiedziawszy się na redzie Aleksandrii o nieobecności francuzów, Nelson skierował się ze swą flotą w kierunku Małej Azji i, trzymając się południowych brzegów Krety, dnia 19 lipca zawinął do Syrakuz.

Gdyby flota francuska na początku wyprawy nie oczekiwała w ciągu trzech dni na ostatnią eskadrę z Civita Vechji, spotkanie między obu flotami nastąpiłoby na przyładku d'Aras o 30 mil na zachód od Aleksandrii.

Napoleon przygotowany był na spotkanie z przeciwnikiem na morzu i przekonany był, że osiągnie powodzenie. Według słów admirała Charles Jurien de Graviere, przy pomocy dział i żołnierzy armji włoskiej, nawet słabo wyćwiczona bojowo marynarka francuska mogła stawić czoła znakomicie wyćwiczonemu przeciwnikowi, dążąc do spotkań burta o burtę i przedostając się w przeważającej liczbie ludzi na pokłady angielskie.

Przy ówczesnym stanie artylerji czyn taki byłby możliwy przy odpowiednim zręcznym manewrze statków i przy odpowiednio dostosowanej do okoliczności taktyce. A wszak Bonaparte był niedoścignionym mistrzem taktyki. Do spotkania takiego jednak nie doszło, dzięki zbiegowi okoliczności, oraz dzięki brakowi sił zwiadowczych w poszukującej przeciwnika flocie angielskiej.

Dnia 30 czerwca późnym wieczorem Bonaparte zawiadomiony o poprzedniej bytności Nelsona w pobliżu wybrzeży e-

gijskich dał rozkaz jaknajśpieszniejszego wylądowania opodal Aleksandrii.

Nelson tymczasem 24 lipca popłynął z powrotem do brzegów Egiptu, przekonawszy się, że przeciwnika nie było ani przy brzegach Małej Azji, ani u wybrzeży Korfu. Dnia 1 sierpnia 1798 roku flota angielska ujrzała w porcie Aleksandrii wielką ilość kręcących się małych statków, a na murach powiewającą trójkolorową flagę Republiki Francuskiej. — O pierwszej po południu jeden ze statków brytyjskich zasygnalizował obecność nieprzyjacielskich statków wojennych, stojących na kotwicy w zatoce Abukiru w odległości niecałych 15 mil morskich na wschód od pozycji, którą w tej chwili zajmowali Anglicy.

Nelson zdecydował atak.

Uprzednio Bonaparte wydał rozkaz francuskiemu admirałowi komenderującemu, Brueys, aby ten wprowadził eskadrę do portu Aleksandrii. Wrazie, gdyby to było niemożliwe, miał on natychmiast po wylądowaniu bagażu i materiału wojennego popłynąć do Korfu.

W żadnym jednak razie flota francuska nie powinna była pozostawać na otwartej redzie zatoki Abukiru. — Brueys jednak działał opieszale i marnował czas na redzie.

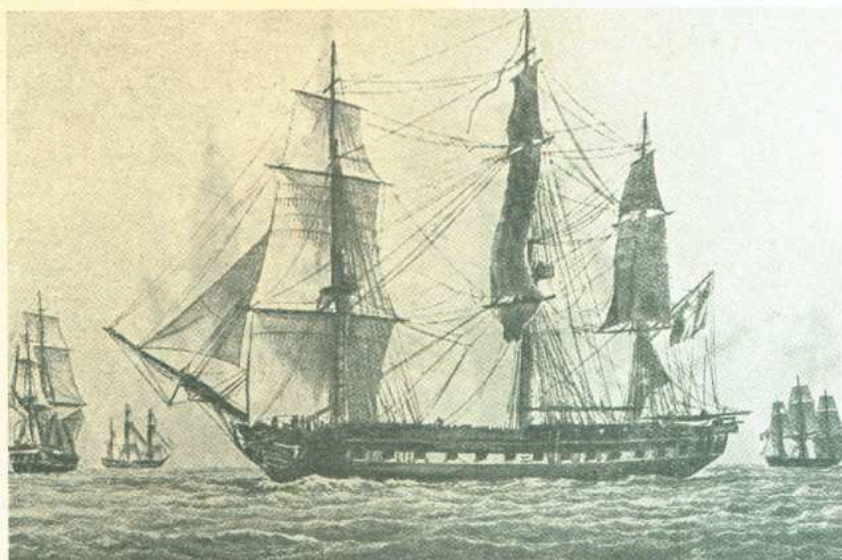
Pomiędzy zajęta przez admirała Brueys, wbrew woli Bonaparte, pozycją, a wybrzeżem Abukiru ciągnęła się równoległe do lądu długa rafa skalna, uzupełniona ławicami piasku. Admirał wysłał kapitana Barre, aby ten zbadał, czy możliwe jest wpłynięcie floty do tego naturalnego portu, w którym statki francuskie byłyby rzeczywiście zupełnie zabezpieczone od nagłego napadu przeciwnika. Barre zaraportował, że basen ma głębokości 25 stóp, a po wysadzeniu skały, która zamykała środek głównego przejścia wjazd będzie zupełnie możliwy, a nawet łatwy. Mimo to Brueys pozostał poza rafą skalną. Cztery fregaty, będące pod rozkazami admirała, stały na kotwicy między eskadrą, a brzegiem, miał krążyć na forpocztach od stroży morza.

Eskadra stała w szyku bojowym i składała się z 13 statków linjowych i 4 fregat. Pozycja tych fregat tworzyła równoległą linię statków bojowych. Linja siły głównej przy ósmym statku linjowym „Tonnant” (licząc od czoła) skręcała zlekka ku lądowi.

W tem uszykowaniu pozycję francuską można było obejść z obydwóch skrzydeł. Najbardziej zagrożone było skrzydło zachodnie, stanowiące czoło eskadry. Znajdowało się ono pod przemożnym naciskiem wiatru, dmącego wprost w dzioby statków od zachodu.

Nelson, nadpływający pod wszystkimi żaglami, błyskawicznie zorjentował się w sytuacji. Poprzednio niejednokrotnie omawiał on ze swymi kapitanami wszelkie możliwości spotkania z eskadrą francuską. Wszystko było ułożone i przewidziane z imponującą dokładnością.

Wystarczyło więc podanie sygnału z admirałskiego statku „Vanguard”, że Nelson postanawia zaatakować czoło i



Francuska fregata zwiadowcza.

centrum, a wykonanie w szczegółach mógł admirał spokojnie powierzyć swoim oficerom. Chodziło tylko o to, czy możliwe jest przejście między ławicą piasku, a flotą francuską. Nelson rozstrzygnął sprawę, twierdząc: „wszędzie gdzie okręt może poruszać się przy zmianie wiatru, lub przypływu, może być dogodnie miejsce dla zarzucenia kotwicy” i nie zaważał się przeprowadzić część swoich okrętów między brzeg ławicy i linię bojową francuzów.

Liczył pozatem na nieprzygotowanie francuzów do boju. — Tak też było w istocie. — Admirał Bruyes z zaskakującą beztroskliwością wysłał część swych załóg na ląd po słodką wodę. Zaledwie mały oddziałek tych ludzi zdołał po alarmie dopłynąć do swoich statków.

Poprzedniego dnia admirał angielski przypuszczał, że popłynie na redę Aleksandrii. Dlatego też, w tym kierunku wysłał jako awangardę, z braku fregat, statki linjowe: „Swiftsure” i „Aleksander”. Statki te, dopiero w dwie godziny po rozpoczęciu bitwy zdołały przybyć na miejsce boju.

Na fordewind poąglowała angielska eskadra na nieprzyjaciela. Ten pozostał zakotwiczony. Nelson zaś pozwolił się wyprzedzić pięciu własnym statkom, tak, że płynął z „Vanguard” jako szósty z kolei. Kapitan floty, który dowodził „Goliathem” wiodł teraz eskadrę brytyjską, przepłynął mimo czołowego statku floty francuskiej, przeciskając się między ławicami, a nieprzyjacielem i zarzucił kotwicę obok „Congurant”. Płynący zaraz za „Goliathem” — „Zelaus” stanął w bok „Guerrier”. Te dwa ostatnie statki na dziesięć minut przed zachodem słońca rozpoczęły walkę. W pięć minut potem pod razami celnych salw bąkburty „Zelausa” fokmaszt „Guerrier” zwałił się na pokład. Anglicy ten szczęśliwy dla nich początek przyjęli głośnie i radosnymi okrzykami: „HURRA”.

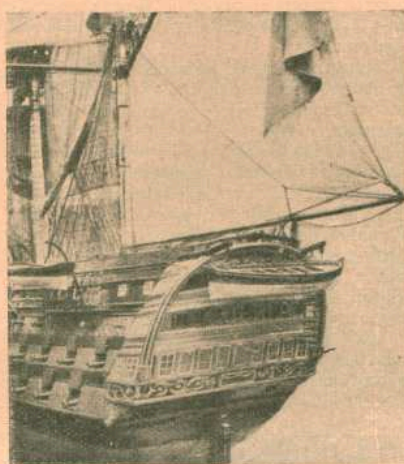
Brytyjski „Orion”, opłynawszy wielkim łukiem swych obydwóch przednich matelotów zarzucił kotwicę pomiędzy piątym francuskim statkiem i ziemią (ławicami).

Jego następca „Tezeus” przeszedł między „Goliathem” i jego przeciwnikiem i stanął przy trzecim statku. W trakcie tego „Zelaus”, załatwwszy się z „Guerrier”, wsparł „Tezeusa” swoimi działami.

„Audacius”, piąty z kolei angielski statek, wziął nowy kurs. — Przepłynawszy pomiędzy rufą „Guerrier”, a dziobem „Conquerant” zajął stanowisko obok burty tego ostatniego. „Conquerant” walczył już od rufy z „Goliathem”.

Admirałski statek Nelsona „Vanguard” zarzucił kotwicę od strony morza przy burcie francuskiego statku „Spartiate”, który w ten sposób znalazł się pomiędzy „Vanguardem” i „Tezeusem”. „Minatour” zajął stanowisko przy burcie czwartego francuza „Defense” napadł od strony morza na piąty statek, który już walczył od strony lądu z „Orionem”.

W ten sposób pięć francuskich statków rozpoczęło walkę z ośmiu angielskimi. — Tymczasem Bruyes z pokładu „L'Orient” bezzadanie przyglądał się walce, nic, wobec przeciwnego wiatru, nie mogąc pomóc — Ale wnet musiał się zająć bitwą osobiście. Zmusiły go do tego angielskie siedemdziesięciocarterdziałowe „Ballerofon” i „Majestic”, które zakotwiczyły się obok „L'Orient” od strony morza i rozpoczęły gwałtowny



Rufa współczesnego okrętu wojennego.

ogień wszystkich dział ze swych sterburt.

W tym czasie „Gulloden”, który podczas ataku płynął najbliższym brzegu wpadł na mieliznę i, mimo rozpaczliwych wysiłków załogi angielskiej, zdołał się uwolnić od piasków dopiero po pierwszej w nocy, gdy bitwa była już wygrana.

„Ballerofon”, walczący z „L'Orient” po trzydziestu minutach został przez swego stu-dwudziestu działowego przeciwnika tak silnie uszkodzony, że musiał przeciąć linę kotwiczną i dać się unieść prądem wody i powietrza.

Niesiony wódł wzdłuż linii francuskiej, ucierpiał silnie od ognia działowego, mając na pokładzie 49 zabitych i 149 rannych. Po ósmej godzinie nadpłynęły „Swiftsure” i „Aleksander”. „Swiftsure” stanął na miejscu uszkodzonego „Ballerofona” burtą w burtę z „L'Orient”, a „Aleksander” zarzucił kotwicę przy sterburtzie francuza od strony lądu. Pozatem „Leander”, zajmując miejsce obok francuskiego „Franclina”, raził „L'Orient” od strony rufy.

Pozostałe statki francuskie, stanowiące ariergardę, a będące pod rozkazami nieudolnego admirała Villeneuve, przypatrywały się beczynnie walce.

Bruyes, marny dowódca, lecz dzielny żołnierz, mimo trzech ciężkich ran nie opuszczał stanowiska, a śmiertelnie ugodzony po raz czwarty nie pozwolił się wynieść: „Admirał powinien umierać na stanowisku” — odpowiedział błagającym go oficerom.

O dziewiątej godzinie na „L'Orient” wybuchł gwałtowny pożar. Przyczyną pożaru była eksplozja francuskich granatów, zgromadzonych na pokładzie. Ogień dział angielskich dokonać tego nie mógł, gdyż Anglicy strzelali tylko pełnymi kulami.

Teraz angielskie armaty zostały skierowane na płonącą część statku. Gaszenie pożaru było uniemożliwione. Załoga „L'Orient” poczęła opuszczać płonący okręt.

Młody, dziesięcioletni Casabianca, syn kapitana — dowódcy admirałskiego statku, który przez cały czas walki dawał dowody wielkiej odwagi nie chciał wsiąść do szalupy, aby nie opuszczać śmiertelnie ranionego ojca. Przy pomocy pierwszego bosmana przywiązał ojca do mastsztu i gdy o godzinie dziesiątej wyleciał admirałski okręt w powietrze zginęli z nim razem i ci trzej mężczyźni.

„Franclin” poszedł za przykładem „L'Orient” jeszcze przed północą. „Tonnant” stracił maszt. Komentując „Tonnant” kapitan Dupetit-Thouars, gdy mu kula urwała obie nogi, nie chciał opuścić statku. Kazał załozdę przysiądź, że nie opuści statku, dopóki będzie jeszcze jedno działo zadne do użytku.

„Heureux” miał dziewięć stóp wody w międzypokładzie. „Mercure”, po bohaterskim wytrzymaniu ataku, stracił 105 zabitych i 140 rannych. Ustupując przed całą siłą angielską, która załatwiła się już z czołem i centrum francuskiej linii „Tonnant”, „Mercure”, „Heureux” i „Timoleon” zepchnięte zostały na mieliznę. „Timoleon” był ostatnim statkiem pierwotnego francuskiego szyku. Na rafach i piaskach Abukiru trzy z nich opuściły flagę na znak poddania, a czwarty „Timoleon” został wysadzony w powietrze przez jednego ze swych oficerów. Francuzi z Aleksandrii przybiegli na wybrzeże i z sąsiednich wyniosłości przypatrywali się bezzadanie straszliwej klęsce swojej floty.

Ostatnie pozostałe jeszcze francuskie statki statki linjowe „Genereux” i „Guillaume Tell” uciekły. Na „Genereux” powiewała flaga kontr-admirała Villeneuve.

Podczas bitwy czoła i centrum z anglikami, miał on jeszcze dość dużo czasu na wylawierowanie ze swemi statkami pod wiatr i wsparcie zagrożonych okrętów. Nie uczynił tego. Nie odważył się nawet na decyzję ucieczki z resztą floty w tym momencie, gdy ujrzał, że eskadra przed nim stojąca została zniszczona. Wolał czekać do końca klęski i ocalić zdołał zaledwie dwa statki.

Cztery francuskie fregaty brały w boju udział znikomy. Stały one zdaleka od miejsca walki, aby ich działa mogły nieprzyjacielowi uczynić szkodę. Fregata „La Sérieuse” za przykładem „L'Orient” i „Franclina” wyleciała w powietrze. Trzy inne „L'Artemise”, „La Diane”, „La Justice” dostały się w ręce nieprzyjaciół.

Z trzynastu linjowych statków stracili francuzi jedenaście. Straty ich pozatem wynosiły 3.500 zabitych, rannych i potopionych.

Anglicy stracili 216 zabitych. Rannych było 678 ludzi. Pomiedzy ostatnimi znajdował się admirał Nelson, który już w dawniejszych walkach stracił jedno oko i rękę.

Pod Abukirem dzielny admirał, ranny odłamkiem granatu w głowę, mniemał, iż nadeszła jego ostatnia godzina. Oderwana od kości skóra zasłaniała mu jedyne oko.

Osłepiony i osłabły nie chciał przyjąć pomocy chirurga, który właśnie opatrywał jednego z marynarzy.

„Nie — wołał — nie mogę zabierać kolei, która należy się memu dzielnemu towarzyszowi”.

Przekonano się jednak wkrótce, ku ogromnej radości załóg okrętów angielskich, że rana admirała nie może pociągnąć za sobą groźniejszych następstw.

„Gdybym nie był ranny — pisał Nelson w cztery tygodnie po bitwie — to mam wrażenie, że nie zdołałabym ujść ani jedna szalupa francuska”.

A i tak zwycięstwo jego było zupełne. Flota francuska na długi okres czasu została zniszczona.

Nelson osiągnął zaś te rzadkie w dziejach powodzenie, dzięki swej głębokiej wiedzy taktyki morskiej, dzięki wspaniałemu i wykonanemu mane-

wrowi taktycznemu, a przede wszystkim dzięki zgodnej współpracy jego podkomendnych i zdecydowanemu, szybkiemu działaniu (Jurien de la Gravière).

Bezsprzecznie następni powodami klęski francuskiej były: fatalna pozycja, zajęta przez eskadrę Brueys'a, oraz nieudolność i chwiejność dowódców francuskich.

Nie pomogła dzielność osobista, nie pomogło bohaterstwo oficerów i marynarzy.

Skutki bitwy pod Abukirem nie kazały na siebie długo czekać.

Nelson wysłał do Jerwis'a, z wieścią o zwycięstwie, statek linowy „Leander” i bryg „Mutine”, „Leander”

został wzięty przez „Genereux”. Bryg jednak 2 października zawiął do Londynu.

Do Indji wysłał admirał drogą ładową jednego z poruczników. Całym światem wstrząsnęła wieść o zwycięstwie angielskim.

Wrogowie Francji podnieśli głowy. Morze Śródziemne znalazło się w rękach angielskich niepodzielnie. Dowóz materiału wojennego i posiłków do Egiptu został uniemożliwiony.

Jak sępy na bezbronną ofiarę ze wszech stron uderzyły na Republikę armie sprzymierzone. Austria, Rosja, niedawno przyjazna Turcja odbierała poczęły kraj po kraju, zwyciężać na wszystkich frontach. Francja, odcięta od swego najlepszego generała i wodza, zdawa-

ła się być zgubiona i gdyby statki angielskie i portugalskie, blokujące morze Śródziemne zdołały utrzymać naprawdę ścisłą blokadę, byłaby Republika istotnie padła pokonana.

Jednakże Bonaparte zdołał się wyknać Anglikom i samotnie prześlizgnął się pomiędzy brytyjskimi statkami, a we Francji... geniusz przyszłego cesarza ocalał Republikę i naród francuski.

BOHDAN PAWŁOWICZ

Źródła:

- 1) Mahan: „Influence of naval power”.
- 2) Jurien de la Gravière.
- 3) Foss: „Marinekunde”.
- 4) Roger Peyre: „Napoleon i jego epoka”.

PIERWSZA PODRÓŻ STATKU „NIEMEN”

Piątego maja około 7 godz. wieczorem opuściliśmy Gdynię na pokładzie najnowszego polskiego statku handlowego „Niemen” — dumy „Żegluga Polskiej”. Pogoda wspaniała, morze bardzo spokojne. Krótkie pożegnanie z odprowadzającymi w eleganckim saloniku „Niemna”, wychylamy parę kieliszków za pomyślność podróży statku, za pomyślność rozwoju „Żegluga Polskiej” i t. d. — ale niewiele: przed drogą pić dużo nie należy. Otrzymujemy na pożegnanie trochę kwiatów i cukierków, a miła pani Stefanja P. obdarowuje statek „maskotką” — zabawnym pieskiem z wełny i sukna. „Na szczęście!”

Powoli wybierając kotwicę — odpływamy — i długo, dopóki to jest możliwe widać chusteczki z ładu i ze statku. Ucieka brzeg polski, ginie w mrokach zapadającego dnia.

Plynie do Afryki Północnej, do portu Bône z ładunkiem 5.000 tonn węgla słaskiego dla państwowych kolei francuskich w Algierze; droga daleka przeszło 2.800 mil morskich (ponad 5.000 klm.).

Szóstego maja, w południe, po bardzo spokojnej nocy opływamy duńską wyspę Bornholm — hen daleko w siwych mgłach horyzontu lekko zarysowują się wysokie brzegi, a przez sześciokrotną lornetkę Goerza doskonale widać domki, zbiegające ze wzgórz ku brzegom.

Pogoda cudna, dzień „jak migdał”, morze wciąż tak spokojne, że gdyby nie lekkie miarowe pulsowanie okrętu od ruchu maszyn — zdawałoby się mogło, że stoimy w miejscu. Jazda ludzako przypomina podróż po rzece, czy jeziorze.

Opływamy ławicę „Adlergrund” z pływającą latarnią tejże nazwy, dalej płyniemy wzdłuż wysokich brzegów wyspy Rugji — a na rano jutro — Holtenau, czyli wejście do Kanału Kilońskiego. Korzystam z chwili czasu, by opisać nasz piękny statek.

Wygląd zewnętrzny „Niemna” znają już czytelnicy z kwietniowego numeru „Morza”. Jest to typowy statek handlowy najnowszej konstrukcji, zbudowany w Anglii, w stoczni „Craig, Taylor and Co”, Stockton — bliźniak budującej się tamże obecnie dla Polski „Wisły”. Długość „Niemna” około 100 metrów, szerokość 14 metrów i nośność 5.020 ton. D. W. Siła maszyn około 1.600 koni par, szybkość jak na statek handlowy — znaczna, bo 10 — 11 mil na godzinę (18 — 19 kilometrów). Prowadzi statek kapitan Mamert Stankiewicz, fachowiec, zaszczytnie zapisany w kronikach „Żegluga Polskiej”, był komendant „Wilna” i okrętu szkolnego „Lwów”, Załogi mamy 31 osób,

w tym kapitan i 6 oficerów; pozatem 3 pasażerów: p. Weyers — kierownik oddz. Banku Gospod. Krajowego z Gdyni, dr. E. Hauke — i podpisany niżej.

Dalszy ciąg korespondencji piszę już rano 7 maja, gdy podpływamy do brzegów niemieckich, do Holtenau u wejścia do Kanału Kilońskiego. Musimy tu wziąć trochę węgla dla kotłów.

Pykając motorkiem, podpływa łódź: bierzemy pilota. W ujściu Kanału rojno; co chwila mijają nas większe i mniejsze statki, wchodzące i wychodzące z Kanału lub obsługujące ruch przybrzeżny. Pogoda wciąż piękna, morze spokojne, perłowe, ale statek nasz wprost tonie w potokach wody: tak już drugi dzień zmywamy pył i miał węglowy, który pokrył cały statek przy lądowaniu w Gdyni. Musimy być czysti i elegancy, więc załoga tak siarczysto zlewa wodą statek, że nosa z kajuty wytknąć nie sposób.

Mijamy wejściową latarnię morską Kilonji — „Friedrichsort”, zbudowaną na sztucznej kamiennej wysepce, powoli obejmują nas piaszczyste brzegi ujścia kanału; domki, osady, dymy fabryk i portu, las dźwigów. W oddali u brzegu — ponure zamglone sylwetki okrętów wojennych: dwa okręty linowe i grupa torpedowców.

Jeden okręt wojenny stoi osobno — niejako w środku zatoki; wielki, szary, groźny, najeżony armatami; na rufie trójbarna bandera z ponurym czarnym krzyżem stróżuje. Na pokładzie nikogo, tylko dym z tylnego komina świadczy, że jest w nim życie. Podobno ma około 15.000 ton, typ przestarzały, lecz dobrze uzbrojony.

Powolutku podchodzimy pod wielką krypę z węglem bunkrowym, zakotwiczoną w ujściu kanału; przycumowaliśmy słicznie, nasz „Niemen” ani drgnął.

Na krypie wielki dźwиг z chwytnicem (greifferem); chwytnicz ten podnosi z wnętrza krypy dwutonowe porcje węgla, wyspuje go do wysokiego leja, stojącego też na krypie, skąd węgiel przez rury leci

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

grzmiącą strugą do wnętrza naszego „Niemna”. Bierzymy 100 tonn; węgiel lichi, matowy, z bardzo wielką ilością miału. Starszy mechanik twierdzi, że go „dusza boli, taki to podły węgiel”, żałuje, żeśmy w Gdyni nie wzięli więcej, bo nasz węgiel był bez porównania lepszy.

No, ale trudno: statek nowy, pierwsza podróż, więc słusznie go nie chciano przeciążać może zbyt wielkim ładunkiem.

Po godzinie wjeżdżamy w kanał i lśniąca od słońca wstęgą wędrujemy powolutku wśród zielonych wzgórz i pól. Ośiem godzin jazdy kanałem, a potem dalej na wody morskie.

Badam czerwoną linię drogi, wykreśloną na mej mapie przez sympatycznego por. Nowaka, drugiego oficera statku, a mego cicerone. Młody, żywy, wesoly, ale według mnie „stary wilk morski”, bo ma za sobą już ponad 150.000 klm. podróży morskich... Morze Północne, La Manche, zdradliwa zatoka Biskajska — i gdzieś za kilka dni majestat szerokich wód Atlantyku...

Czy spotka nas on gniewem, czy też wyrozumiały będzie dla młodej polskiej bandery — i dla nas?

Inż. STAN. DY CZAKOWSKI

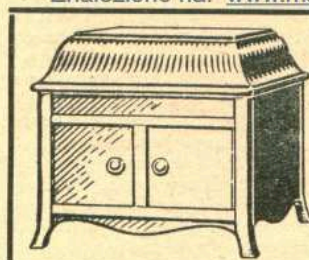
7 maja 1928 r.

na pokładzie ss „Niemen” w kanale Kilońskim.

MORZE CICHE.

Na horyzoncie, niebo ramiona zanurzyło w morzu. I usnęło na falach, jak w olbrzymim łożu. Śniły mu się, jak wieczność sny płynne, wszechogarniające — zjawiska... okręty z chmur w morze spływające.

HENRYKA NOWOCIEŃ



Najlepszą rozrywką domową jest obecnie „PARLOPHON” szafkowy lub walizkowy, który gra dzwicznie i czysto, i w cenie dostępny, bo od 85 zł. Wielki wybór tych aparatów oraz wszelkie nowoczesne płyty najkorzystniej w firmie

M. LEWIN SENATORSKA 22
TEL. 219-52

P. S. Wszelkie instrumenty muzyczne i struny po cenach dostępnych. 896.IV.VI

2) Z PAMIĘTNIKA ANGIELSKIEGO EMIGRANTA NA ŻAGLOWCU „CORNWALL” W DRODZE Z ANGLJI DO NOWEJ ZELANDJI

10 września 1851 r. Sygnalizują żagiel. Wszyscy zasiedli do pisania listów, z wyjątkiem mnie. Nie mam się o kogo troszczyć. Mimo, że piszą listy, wszyscy są zdania, że widziany żagiel należy do statku, który płynie w jednym z nami kierunku.

11 września. Nic nowego nie zaszło.

12 września. Gorąco piekielne. Zauważony wieczorem statek, okazał się żaglowcem „Asia”, w drodze z Kalkuty do Liverpoolu; prosił o nowiny, których mu udzieliliśmy. Były to jednak nowiny prawie z przed miesiąca. Zabrał naszą pocztę do kraju.

13 września. Sygnalizują nowy żagiel. Porozumieliśmy się zapomocą sygnałów. Okazało się, że jest to wielorybnik amerykański „Georg the Fourth” w drodze z Liverpoolu do Kalkuty, 26 dni w drodze.

14 września. Piąta niedziela na pokładzie „Cornwall”. Dzisiaj wielki dzień. Ze świtem sygnalizują kilka statków. Do jednego z nich, który szedł do kraju, staraliśmy się zbliżyć. Wkrótce jednak, zauważono inny, który okazał się wojennym brygiem; posłano łódź do niego. Bryg „Ranger”, po prawie 2-letniej służbie u brzegów Afryki, szedł do kraju na zasłużony odpoczynek. Wszyscy zasiedli do pisania listów, nawet i ja dzięki perswazji C. Canninga, który naglił mnie do pośpiechu. Część pasażerów I-ej klasy udała się na zwiedzenie bryga. Bryg nie naproczono zbliżyć się do nas, zabrał wina i kilka baranów. Wieczorem powiał dobry bryz, ale nie dla nas, a dla niego.

15 września. Cisza i szkwały z deszczem. Jeżeli taka pogoda potrwa dłuższy czas, to równik przetniemy około Bożego Narodzenia. Gorąco jak nigdy. Dzięki przyjaciółom, których sobie przysporzyłem na statku, skrzynia z winem, została opróżniona, a podróż jeszcze długa i nie wiem, kiedy uda mi się dopełnić zapas.

16 września. Gorąco piekielne i cisza.

17 września. Złapano dzisiaj pierwszego rekina, był to młody okaz, miał jednak 6 stóp długości. Część zużyto na obiad. Nie wiem czyście jedli kiedy tego potwora; dobrze usmażony jest wcale niezły. Dziś również otrzymaliśmy powiew SE passatu, wkrótce będziemy w pobliżu brzegów Brazylii.

18 września. Wiatr silniejszy od rana, zrobiło się trochę chłodniej. Teraz przebywać na pokładzie przy tym wietrze jest bardzo przyjemnie. Strach tylko, aby znów nie nastąpiła uciążliwa cisza. Złowiono dwie ryby (Albacory) bardzo smaczne, wielkości po półtorej stopy każda. Dałem za jedną 2 szylingi i miałem pierwszy smaczny obiad od czasu, jak opuściłem brzegi starej Anglii.

19 września. Dobry wiatr, pozatem nic nowego.

20 września. Z tyłu widać żagiel, który dość szybko dogania nas. Musi mieć dobry wiatr, podczas kiedy my mamy prawie ciszę. Wkrótce zadał wietrzyk. Teraz nie tak szybko zbliża się doganiający nas statek. Sobota wieczór, a więc tradycyjne toasty za zdrowie żon i pozostałych przyjaciół. W nocy szkwały z ulewным deszczem.

21 września. Szósta niedziela na pokładzie „Cornwall”. Jesteśmy w bliskości równika, szerokość 4.20 N. Pozyskałem bardzo sympatycznego i miłego to-

warzysza podróży w osobie niejakiego pana Bailey, lekarza z Camden Town. Jest to pasażer I-ej klasy, który mi zaofiarował swoją kajutę, o ile będę potrzebował napisać list lub poczytać w spokoju. Serdecznie mu podziękowałem, lecz mam nadzieję, że nie będę nadużywał ofiarowanej mi gościnności.

22 września. Od rana widać na trawersie żagiel, lecz wkrótce pozostaje w tyle za nami.

23 września. Powietrze coraz więcej przesyczone wilgocią, trudno oddychać. Prawie sto osób śpi w międzypokładzie. Nasza kajuta ma 4 łóżka, nie można powiedzieć, aby to było wygodne. Wolałbym mieć kajutę dla własnej osoby, ale teraz o tem nie można marzyć.

24 września. Dobry wiatr trzyma się nadal.

25 września. Dzisiaj rano postawiono bezan-żagiel; zdawało się, że od tego statek szybciej będzie, tymczasem okazało się, że żagiel ten postawiono tylko dla zamaskowania przygotowań do ceremoniału przejścia przez równik. O godzinie 11-ej przecieliliśmy równik, będąc 44 dni w drodze z Londynu. Nastąpiła taka scena: marynarz z masztu okrzyknął „Co za statek?” Odpowiedź brzmiała: „Bark”. Okrzyk z masztu: „Jaki bark?”. Odpowiedź: „Bark „Cornwell” pod dowództwem kapitana”. Okrzyk: „Dobrze! Powiedz kapitanowi, że jeżeli niema choroób zakaźnych, to zaraz przybędę na pokład”. Rozpoczęły się tańce i śpiewy.

O godzinie 11-ej i pół z za rufy zawiął się Neptun w całej swojej okazałości, trzymając w ręku trójzębec i przez tubę wygłosił swoje powitanie. Następnie obszedł naokoło rufę, zbliżył się do kapitana, któremu wręczył zwitek pergaminowy, na znak zezwolenia wkroczenia do jego państwa, przyczem podkreślił, że małżonka jego z powodu niedyspozycji pozostała w domu. Następnie Neptun, po ugoszczeniu go przez kapitana, oddalił się tam, skąd przyszedł. Dzięki prezentom i rumowi, udało nam się wykupić od tradycyjnego ogłoszenia drewnianą brzytwą i wymazania dziegiem, zamiast mydła. Zwykle młodzi marynarze muszą poddać się tej smutnej operacji przy przejściu pierwszy raz przez równik. Po pierwszej racji grogu, wyniesiono krzesła dla kapitana i jego żony (nasz kapitan był żonaty) i zaczęły się przeróżne zabawy. Dla lepszej obserwacji tego widowiska usadowiłem się na wantach. Niewiedomo skąd chłopak, pomocnik piekarza, starał się zająć moje miejsce, lecz dostał takiego szturchańca, że musiał czempredziej się ulotnić. Prawie wszyscy się dobrze ululali. Kapitan wszystkich należycie traktował i zachęcał do zabawy, lecz wkrótce wszyscy byli zupełnie pijani. O 2-ej pokład uprzątnięto i skończyła się ceremonia przekroczenia równika.

26 września. Masa delfinów naokoło statku. Kapitan i pasażerowie I-ej klasy chcieliby zająć do Bahii, a skonać świeżej prowizji i trochę się odświeżyć. Kapitan potrzebował na wydatki związane z wstąpieniem do tego portu 100 £, zaofiarował sam 5 £, na listę. Pasażerowie zebrali między sobą tylko 35 £, co okazało się zbyt małą sumą i skończyło się tylko na dobrej chęci. Sygnalizują statek, jest to „Caledonia” z Bordeaux do Buenos Aires, z pasażerami. Na sygnał: „Czy posiadają wino” otrzy-

maliliśmy odpowiedź „tak”. Posłaliśmy naszą łódź i za 4 £. otrzymaliśmy sporą beczkę wina.

27 września. Wiatr się zwiększył, idziemy po 7 węzłów. Powietrze wilgotne i bardzo ciepło.

28 września. Siódma niedziela na pokładzie „Cornwall”. Od wczoraj przeszliśmy 204 mil. Już dawno tyle nie przechodziliśmy dziennie. Dzisiaj mieliśmy pierwszy wypadek śmierci, umarło 2-letnie dziecko, ale przybyło ono już chore na statek.

29 września. Przebiegliśmy 220 węzłów, co się równa 250 milom angielskim. Statek nasz jest jednym z najszybszych. Teraz chciałbym parę słów poświęcić naszemu statkowi. Został on zbudowany w Blackwall i posiada klasę A I przez przeciąg 12 lat; tonaż jego wynosi 580 gr. ton. Przyszedł w 1850 r. z pierwszej podróży do Singapore z ładunkiem 850 ton wagi. Jest jednym z najmocniejszych statków tego rozmiaru, należy do firmy Wigram. Statek „Enterprise”, należący do ekspedycji Sir J. Franklina, był zbudowany na tej samej stoczni i był kopją „Cornwall”. „Cornwall” był zbudowany w roku 1849, i teraz odbywa swą drugą podróż. Budowa jego kosztowała znacznie drożej, niż jakiegokolwiek statku tego tonażu. Kapitan Dawson, dawny dowódca statku „Emily Thompson”, który zatonął w zatoce Bengalskiej, zażywa opinii najlepszego marynarza.

30 września. Zrobiono 220 mil angielskich. Dobry wiatr, wieczorem dużo tańczono. Mamy tu 4 panny, które się cieszą dużym powodzeniem na statku. Imiona ich Kate, Henrieta, Anna i Cordelja. Zdaje się, że pierwsza z nich wpadła w oko jednemu pasażerowi I-ej klasy, mimo, że wszyscy go uprzedzali, aby się miał na baczności; pozostał głuchy.

1 października. Wiatr się zmniejszył, przeszliśmy 164 mile ang. Kapitan stara się być jaknajuprzejmniejszy w stosunku do pasażerów. Zrobił mi wymówkę, że jeżeli jestem niezadowolony z powodu braku świeżej prowizji, powinienem bezpośrednio zwrócić się do niego, a nie używać do tego trzeciej osoby. Wszystko co będzie w mocy jego zarządzeń, postara się zadowolić mnie. Wogóle bardzo przychylnie odnosi się do mnie.

2 października. Wiatr słaby, posuwamy się z szybkością 6 węzłów, taka mała szybkość działa przynębiająco na wszystkich. Bóg raczy wiedzieć, co wpływa na moje usposobienie. Myślę, że to obcowanie przy brudnym stole z kobietami i ich dziećmi.

3 października. To samo co wczoraj, żadnych zmian.

4 października. „Toast za zdrowie żon i nieobecnych przyjaciół”, bo jutro niedziela. Wieczorem ja, dwóch Canningów i Bailey, graliśmy w karty w kajucie tego ostatniego.

5 października. Ósma niedziela na pokładzie „Cornwall”. Rano byłam na nabożeństwie, potem mieliśmy niezły obiad. (O szczęśliwy Edwardzie, nie potrzebujesz sprzedawać farmy i emigrować).

6 października. Opuścił nas passat i zadał silny NO. idziemy 9 węzłów. Żeby nie cisze, które panują około równika możnaby było daleko prędzej przebyć tę podróż. Pierwszy raz złapaliśmy mor-

skiego gołębia (Cape pigeons). Różnica w temperaturze pomiędzy dniem wczorajszym, a dzisiejszym bardzo duża, dzisiaj znacznie chłodniej. Trzeba było wyciągać zimowe ubranie, wogóle na statku zupełnie zmienia się cały tryb naszego życia.

7 października. Złapano dwa morskie gołębie (Cape pigeons) na sznurek z haczykiem. Są to ładne ptaki ale niejadalne. Bardzo je czuć rybą. Znacznie chłodniej.

8 października. Teraz pojawiły się albatrosy, ptaki wielkości dużego orla, ja-

strzębie wielkości dobrej gęsi, cape pigeons i wiele, wiele innych, rozmiarów kury. Również pokazały się zwiastuny burzy (stormy petrel), ale to brzydkie ptaki i nieduże.

9 października. Przebiegliśmy 230 mil, jeden z najszybszych przebiegów dniowych.

10 października. Jesteśmy w 2200 mil od Przylądka Dobrej Nadziei. Silny wiatr, pogoda jasna.

11 października. Kapitan zdecydował zejść na wyspę Tristan da Cunha. Leży ona w szerokości 37 S. i długości 12 W.

Można będzie uzupełnić zapas słodkiej wody i żywności. Mała ta wyspa należy do Portugalii i była zajęta przez Corporal Gass, gdzie on w towarzystwie jeszcze dwóch ludzi, sprawował zarząd. Statki zachodzą tylko po uzupełnienie zapasów wody i żywności.

12 października. Dziewiąta niedziela na pokładzie „Cornwall”. Nic godnego do zanotowania.

T. STECKI

d. c. n.

Według „Sea Breezes”.

SPORT

KOBIETY — ŻEGLARKI

Złośliwi twierdzą, że płeć piękna w wyborze sportów, jakie uprawiać zamierza, kieruje się nie tyle ich racjonalnością czy odpowiednością w stosunku do wymogów swego organizmu, ile raczej — naśladownictwem tych gałęzi sportu, które najpopularniejsze są w męskim świecie.

Twierdzenie powyższe w zasadzie niesłuszne, nie jest jednak pozbawione pewnych racji. Nie jest słuszne dlatego, że w istocie niema takich form ruchu sportowego, który byłby właściwy jedynie kobietom i który nazwać możnaby było oryginalnym sportem damskim. Dlatego to pewne formy ruchu sportowego są wspólne dla obu płci i nie można posadzać kobiet o naśladownictwo tylko dlatego, że zaczęły one uprawiać je później w porównaniu z panami. Można i należy natomiast przeprowadzić pewną selekcję sportów odpowiednich dla kobiet i, zważywszy na zakres jej sił oraz wymogi estetyczne ruchu, postawić dwa naczelną postulat w odniesieniu do sportów, uprawianych przez kobiety. Pierwszy z nich opiewać będzie, że dla płci pięknej odpowiednie będą te formy ruchu, które wymagają raczej dużej techniki i opanowania stylu, aniżeli siły fizycznej. W tych sportach zresztą kobiety dochodzą do znacznie lepszych rezultatów. Drugi postulat sprowadzać się będzie do formuły, że w wyborze sportów kobieta kierować się winna w pierwszym rzędzie jego wartościami estetycznymi.

Teoretycznie ułożono w pewien system poszczególne sporty z punktu widzenia ich odpowiedności dla kobiet. Odrzucono więc przede wszystkim te sporty, które znamionuje brutalna siła fizyczna, a więc: boks, walki wręcz, podnoszenie ciężarów, rugby. Uznano za mniej odpowiednie — kolarstwo wyścigowe, piłkę nożną, biegi długodystansowe i t. p. Zdecydowano, że najbardziej odpowiednie dla kobiet są takie sporty, jak: pływanie, tenis, lekkoatletyka (z wyjątkiem biegów długich), gry sportowe (hazena, piłka siatkowa, koszykowa i t. p.), łyżwiarstwo, narciarstwo, wioślarstwo, szermierka, strzelanie, żeglarstwo, nie mówiąc już o gimnastyce, która stać się winna a b c każdej sportującej pani. — Do dyspozycji postawiono również paniom wszelkie sporty mechaniczne.

W życiu, rozwój sportu wśród kobiet niezawsze szedł po wytyczonej wyżej linii. Piłka nożna w całym szeregu państw europejskich święci prawdziwy triumf i liczy poważne setki czynnych zwolenników. Jeżeli chodzi o nasze stosunki —

zbyt małym powodzeniem cieszy się np. pływanie, zbyt wielki natomiast — zdaniem naszym — nacisk kładziony jest na wioślarstwo. W całym świecie — o dziwo! — minimalnym powodzeniem cieszy się wśród kobiet żeglarstwo, jeden z najpiękniejszych, choć trudnych technicznie sportów.

Prawda, propagandą żeglarstwa wśród kobiet nikt się specjalnie nie zajmuje. Ale też przyznać trzeba — ze strony płci pięknej nie widzimy w tym kierunku głębszego pędu. A tymczasem — niewątpliwie wśród młodego pokolenia niewieściego, ba! wśród wielu wioślarzek — znalazłoby się sporo kandydatek na nieustraszone żeglarki.

Żeglarstwo, jak wspomnieliśmy, jest sportem bardzo pięknym, wolnym od snobizmu, małych próżności aktorskich, małych ambicji boiskowych primadonn sportu.

Ziewająca nuda wielkomiejskich okien, gwarliwy rejwach ulic, ciągle te same i wciąż jednakowe deptaki dróg, skrupulatnie wychodzone bruki tam i z powrotem codzień do tych samych celów, dzień każdy wspasowany w tryb nieodmiennego schematu — oto jedyni towarzysze lat, spędzanych w spocynych, wiecznie pełnych pośpiechu, miastach. Żeglarstwo w tym utartym wzorku życia stanowi szlak nowy, donośnie wołający o pięknie natury i wspaniałem życiu prawdziwego sportowca.

W wieku dwudziestym, który mieni się być okresem wszelkich udoskonałości i wynalazków, w wieku doskonale zorganizowanego życia, podzielonego umiejętnie na

krateczkę codziennych zajęć, obowiązków i małych przyjemności, — morze potężnym swym głosem wabi na wielki i wolny ocean przestrzeni. Nie każdy przecież chce ustawicznie prowadzić życie skrupowane i sztuczne, tak, jak nie każdy znowu potrafi upić się bezmiarem przestrzeni, żarem słońca, zapachem czystego powietrza, zatraskując za sobą choć na krótki czas bramy kamienia.

Żeglarstwo, które w swych szlakach wodnych zawsze wkońcu prowadzi do morza, jest sportem bezsprzecznie odpowiednim dla kobiety. Stawia wymagania natury moralnej, jak odwaga, spokój, opanowanie nerwów i t. p., którym kobieta współczesna sprostać potrafi. Potrafi ona również niezawodnie wdrzeć się w arkana sztuki żeglarskiej, w tajniki jej techniki... Współczesna sportslady bez wątpienia będzie umiała zostać dobrym żeglarzem, nie tracąc przytem nic — ku radości płci brzydkiej — ani jednego ze swych uroków kobiecości.

W swych poczynaniach żeglarskich — te, które zapagną spróbować prostego życia pod żaglem, nie będą pierwsze. Niedawne wydarzenie wskazuje, że istnieją i w tej dziedzinie wzory, że były już przysięgłe kobiety-żeglarki. Tym właśnie żeglarzom, któreby stały się przodowniczkami licznych w przyszłości zastępów amateerek morza, poświęcić pragnę słów kilka.

Działo się to w roku 1923. Wielki francuski żeglarz-samotnik, Alain Gerbault, na swym małym stateczku „Firecrest”,

Najdoskonalsze i najtrwalsze pokrycie dachów ogniotrwałą i odporną na wpływy atmosferyczne dachówką

AZBESTOWO-CEMENTOWA

ETERNIT

Poleca Biuro Techniczno-Handlowe „SZYFERPOL”

Wyłączne Przedstawicielstwo Fabryk Dachówek

„ETERNIT”

Fabryki uszczelniającego i izolującego preparatu „TROCAL” G. WINIWARTER w Wiedniu.

Dostawa wszelkich materiałów budowlanych: cement, dachówka, wapno, cegła, żelazo, gips, posadzka i t. p.

CENTRALA:

Warszawa, ul. Hoża 48, tel. 93-95, 118-48, 118-95, 318-48.

ODDZIAŁY:

Kraków, ul. Św. Anny 1. Równe, ul. 3 Maja 56.

792.VI

Katowice ul. Wojciechowskiego 26.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

wyruszał z Cannes na wielki pojedynek z Oceanem. Wśród tych, którzy myślą tylko mogli towarzyszyć wielkiemu bohaterowi Atlantyku, znajdowały się dwie młodziutkie francuzki, Marthe Oulie i de Saussure. Żadna z nich nie miała jeszcze lat dziewiętnastu. Obie tęskniły za odwiecznym rytmem morza, a wszystkimi kolorami tęczy grała im ta sama Przygoda, która oto ciągnęła na nieznane szlaki Alaina Gerbault.

Posłuszne nurtującej w nich tęsknocie za włóczęgą, obie panienki jeździły na swym maleńkim yachcie „Perlette” po wodach rzek francuskich. Kiedy Gerbault wyruszał na podbój Atlantyku, „Perlette” odprowadzała go daleko na falach Śródziemnego.

Potem powrót do miasta. Studja uniwersyteckie pochłonięły je niemal całkowicie. Oulie studjuje archeologię, Saussure — literaturę. Ale urok morza wciąż wyciąga je na niedalekie wprawdzie, lecz częste wycieczki na dalekie morskie. Prowadzone studja ani na chwilę nie zabijają w nich tej romantycznej gorączki, która wciąż równym płomieniem pali się w sercach przysięgłych żeglarek.

Nadchodzi wreszcie chwila, kiedy od dawna kołyszana myśl o dalekiej wyprawie na morze stać się ma rzeczywistością. Panna Oulie kończy swą archeologię i uzyskuje od paryskiej „Akademii Nauk” jakąś misję do spełnienia na wyspach morza Egejskiego. Obie żeglarki w lot chwytają okazję. — Na dotychczasowych wycieczkach zdołały wyrobić w sobie nieodzowne cnoty żeglarza: zdobyły zaprawę fizyczną, hart i pogodę ducha, wytrzymałość nerwową i umiejętności techniczne. Na wodach morza czują się niemal równie dobrze, jak w salach starego uniwersytetu...

Z radością podejmuje tedy panna Oulie proponowaną misję na wyspach morza Egejskiego. „Perlette” z szalonym pośpiechem zostaje przygotowana do tej pierwszej dalekiej podróży.



Przystań pasażerska „Żegluga Polskiej” w Gdyni.

Nadchodzi wreszcie dzień, w którym obie żeglarki z radością siadają na swój mały yachcik, a rozpięte żagle chwytają pełny wiatr, porywając je na morze. W dniu 10 kwietnia 1923 r. z portu Pireus rozpoczyna się szczęśliwa włóczęga.

Od owego kwietniowego dnia nastąpi dla obu żeglarek okres czasu, w którym przygoda karmiła je masą wrażeń, dotychczas nieznanych. Do dnia 26 lipca, a więc przez dni niemal sto, wszystkie godziny dni i nocy spędziły na swoim yachcie. Otworem stały im wielkie, od natłoku ludzi i rejwachu miast wolne szlaki dróg morskich. W pięćdziesięciu portach zarzucały swą malutką kotwicę.

Przebyły o własnych wyłącznie siłach, uśmiechając się do groźnych fal morza, mil morskich tysiąc siedemset... Na owym milami morskimi wyznaczonym szlaku — stworzyły najprzedniejszą epopeję żeglarsstwa kobiecego.

Z tej swojej dalekiej na morze wyprawy nowoczesne argonautki wróciły do codziennej pracy zawodowej. Wspomnienie o dokonanej i marzenie o nowych, dalszych wyprawach na morze w ciężkich chwilach zmęczenia wielkomięskim — ciem będzie im ożywczą smugą radości.

KAMUS.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



STOSUNKI HANDLOWE POLSKI Z KRAJAMI ZAMORSKIMI

Rzucmy okiem na rozłożoną mapę części świata. Polska stanowi tu zaledwo 0,003% powierzchni lądów. Ludność jej równa jest 0,015% ludności świata.

Polska, nieposiadająca własnych kolonii zamorskich, ma jednakowoż obrót handlowy, stanowiący przeciętnie 1% obrotu światowego, czyli przewyższający kilkasetkrotnie nakreślony przez przyrodę % udział powierzchni oraz kilkadziesiątkrotnie % ludności.

Fakt ten dobitnie świadczy o splocie interesów gospodarczych, wiążących Polskę z całym światem, z państwami rozdzielonymi dalekimi lądami oraz morzami. Przez ciąg wiekowej niewoli, Polska, pozbawiona własnego bytu państwowego, stopniowo odzyskuje teraz w świadomości społeczeństwa polskiego fakt utrzymywania stosunków sąsiedzkich z państwami na prawach równego i pełnego praw kontrahenta. Zewnętrznym przejawem stosunków handlowych są liczne traktaty handlowe i przyjaźni zawarte już przez Polskę. Stosunki te, pod postacią wzajemnej wymiany handlowej wytworów ziemi, pracy i myśli ludzkiej, stale potężnieją, na naszych nieomal oczach, będąc najlepszym dowodem żywotności Polski, zadatkami Jej siły, oraz czynnikiem, utrwalającym Jej imię wśród państw zarówno bliższych, jak dalszych,

a zamorskich przede wszystkim. Morze jest tym „niezastąpionym węzłem współżycia narodów” (Obrona Polski — Opaliński — Gdańsk 1684), którego posiadanie i użytkowanie, decyduje o pełnym i wszechstronnym rozwoju gospodarczym, a co za tem idzie politycznym państwa. „Bo kto ma morskie państwo, a nie używa go, albo da sobie wydzierać, wszystkie korzyści od siebie oddala, a wszystkie szkody na się przywodzi, z wolnego niewolnikiem się stawia, z bogatego ubogim” (Solikowski 1573).

W ciągu ostatniego pięciolecia (1923—1927 — t. j. od przyłączenia Górnego Śląska) handel zagraniczny Polski wzmógł się znacznie, zarówno w przywozie jak wywozie. Obrót handlu zagranicznego w 1927 roku przekroczył 3 miliardy fr. zł., czyli na 1 mieszkańca przypada obrotu 100 fr. zł. rocznie. Obrót ten pozostaje jednak jeszcze znacznie w tyle po za obrotem państw zagranicznych, (w Holandji np. 1195,5 franków złotych na głowę), czerpiących z handlu zagranicznego znaczne źródła zysku i podstawę dla utrzymania wielu obywateli. Handel zamorski Polski (ob. tabl.) zasługuje na szczególne nasze zainteresowanie. Obejmuje on trzy grupy państw: 1) bałtyckich, (gdzie dużą rolę odgrywa handel z Niemcami, ostatnio zaś z państwami skandy-

nawskimi), 2) pozostałych państw zachodnio-europejskich, posiadających połączenie drogą morską z Polską, wreszcie 3) państw zamorskich pozaeuropejskich, wśród których na pierwsze miejsce wysuwają się St. Zj. Am. P., Indie Bryt. i państwa Południowej Ameryki. Ponadto przytoczone są dane handlu z państwami ościennymi, śródlądowymi, mającymi, ze względu na bliskie sąsiedztwo z Polską, specjalne dla Niej znaczenie.

W ciągu omawianego okresu poczynając od 1926 roku zaznacza się wyraźnie wzrost % handlu zamorskiego zarówno w przywozie jak wywozie. Jest to wynikiem wojny celnej z Niemcami oraz następującego za tem zjawiska nawiązania bezpośrednich stosunków handlowych zarówno z państwami zach.-europejskimi zamorskimi, (a pośród państw bałtyckich z państwami skandynawskimi), wreszcie z pozaeuropejskimi państwami zamorskimi. Posiadany przez Polskę dostęp do morza umożliwił przetrwanie wojny celnej z Niemcami, pomimo niewątpliwie ujemnych jej skutków dla życia gospodarczego obu państw. Nawiązanie bezpośrednich stosunków handlowych z państwami zamorskimi, z wyłączeniem dotychczasowego pośrednictwa niemieckiego, uczyniło możliwym prowadzenie rokowań handlowych na podstawach równości i

HANDEL ZAMORSKI POLSKI

W MILJONACH FRANKÓW ZŁOTYCH

LATA 1923—1927

P A Ń S T W A	P R Z Y W Ó Z					W Y W Ó Z					PRZY- WÓZ	WY- WÓZ	BILANS (+)(-)
	1923	1924	1925	1926	1927	1923	1924	1925	1926	1927	Przeciętnie rocznie w 1923—1927 r.		
OGÓŁEM	1116,5	1478,6	1602,8	896,2	1680,5	1195,6	1265,9	1272,1	1306,0	1459,4	1354,9	1299,8	- 55,1
0/0	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	—	—	—
HANDEL ZAMORSKI	941,1	1162,9	1274,8	753,4	1369,3	862,3	930,7	878,3	977,7	1061,7	1100,3	942,1	-158,2
0/0	84,2	78,6	79,5	84,0	81,4	72,1	73,5	69,0	74,8	72,7	—	—	—
HANDEL BAŁTYCKI	513,6	557,5	572,5	252,8	572,0	709,0	640,1	657,5	567,4	678,6	493,7	650,5	+156,8
0/0	44,0	37,7	35,7	28,2	34,0	59,3	50,5	53,1	43,4	46,4	—	—	—
HANDEL SKANDYNAWSKI	18,4	33,0	44,6	38,6	71,5	44,0	49,4	49,4	159,2	144,5	40,2	79,4	+38,2
0/0	1,6	2,2	2,7	4,3	4,2	3,6	3,9	3,8	12,1	10,0	—	—	—
Danja	5,4	14,8	25,9	13,9	30,3	24,3	20,4	21,3	51,7	43,0	18,1	32,1	+ 14,0
Norwegia	6,5	3,9	3,7	3,3	6,2	5,2	5,4	3,5	7,2	5,4	4,7	5,3	+ 0,6
Szwecja	6,0	12,3	13,6	11,0	33,7	4,6	13,3	13,1	74,5	84,8	15,3	38,1	+ 22,8
Finlandja	0,5	2,0	1,4	0,4	1,3	9,9	10,3	11,5	25,8	11,3	1,1	13,8	+ 12,7
Rosja	4,9	5,0	8,9	7,7	58,0	22,6	11,4	35,2	24,6	26,0	16,9	24,0	+ 7,1
Estonja	0,0	0,2	0,3	0,1	0,8	0,0	2,0	4,4	7,4	4,7	0,3	3,7	+ 3,4
Łotwa	2,3	6,8	19,5	3,7	12,3	24,6	26,3	31,0	32,5	24,3	8,9	27,7	+ 18,8
Litwa	0,5	0,4	0,1	0,1	0,8	5,8	7,8	8,1	9,5	12,2	0,4	8,7	+ 8,3
W str. p. Gdańsk	0,5	2,2	2,3	1,0	—	7,4	7,2	4,3	3,7	—	1,2	4,5	+ 3,3
Niemcy	487,0	509,9	496,8	211,6	428,6	604,6	536,1	525,1	330,5	466,9	426,8	492,2	+ 65,4
W tem Prusy Wschod.	2,3	3,7	6,2	1,6	6,6	—	10,5	12,7	20,6	52,1	5,0	24,0	+ 19,0
H. ZAMORSKI ZACH. - EUROPEJ.	187,8	333,5	365,6	263,9	437,0	122,5	258,1	196,8	381,7	335,3	317,6	258,9	- 58,7
0/0	16,8	22,5	22,8	29,4	26,0	10,2	20,3	15,4	29,2	22,9	—	—	—
Anglia	90,5	110,3	127,5	93,4	157,2	70,0	133,0	100,4	223,3	177,8	116,7	140,9	+ 24,2
Belgia	15,3	29,9	24,6	13,1	25,7	8,0	22,2	26,3	32,5	35,6	21,7	24,9	+ 3,2
Bułgaria	—	7,4	10,0	2,7	1,4	—	0,2	0,2	0,8	1,4	3,3	0,5	- 2,8
Francja	43,0	72,8	93,9	66,6	125,5	24,7	52,9	21,3	47,1	24,9	80,4	34,2	- 46,2
Grecja	—	0,7	2,1	1,7	1,2	—	0,0	1,6	1,5	1,3	1,2	0,9	- 0,3
Hiszpania	—	8,9	3,9	2,2	1,9	—	0,2	0,4	2,4	2,7	3,4	1,1	- 2,3
Holandia	17,3	24,8	33,2	40,1	70,8	13,0	39,7	33,4	41,9	49,3	37,2	35,5	- 1,7
Jugosławia	—	3,4	3,6	1,6	4,3	—	3,1	3,9	6,3	11,5	2,6	5,0	+ 2,4
Portugalia	—	0,8	0,6	0,2	0,4	—	0,1	0,2	0,2	0,2	0,4	0,1	- 0,3
Włochy	21,7	74,5	66,2	42,3	48,7	6,8	6,7	9,1	25,7	30,6	50,7	15,8	- 34,9
H. EUROPEJSKO-ŚRÓDLADOWY	175,4	315,7	328,0	142,8	311,2	333,3	335,0	393,8	329,3	397,7	254,6	357,8	+103,2
0/0	15,8	21,4	20,5	16,0	18,6	27,9	26,5	31,0	25,2	27,3	—	—	—
Austria	96,9	173,3	154,5	61,0	110,7	110,9	127,7	158,2	134,1	160,8	119,3	138,3	+ 19,0
Czechosłowacja	53,7	84,7	87,5	44,7	97,2	57,5	99,5	139,8	115,5	146,7	73,5	111,8	+ 38,3
Rumunia	5,9	20,6	23,3	7,8	41,0	136,1	78,6	61,8	41,9	47,8	19,7	73,3	+ 53,6
Szwajcaria	12,6	23,1	24,1	19,8	35,3	9,7	5,6	7,0	13,6	11,1	23,0	9,4	- 13,6
Węgry	6,3	14,0	38,6	9,5	27,0	19,1	23,6	27,0	24,2	31,3	19,1	25,0	+ 5,9
H. ZAMORSKI POZAEUROPEJSKI	239,7	271,9	336,7	236,7	360,2	30,8	32,5	24,0	27,6	47,8	289,0	32,9	-256,1
0/0	23,4	18,4	21,0	26,4	21,4	2,6	2,7	0,6	2,2	3,4	—	—	—
Algier	—	1,4	3,7	3,0	3,4	0,0	0,0	0,4	0,1	0,6	2,9	0,2	- 2,7
Arabja	—	0,2	0,1	0,0	0,0	—	0,0	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0
Argentyna	3,9	12,9	6,3	7,6	19,5	—	0,7	1,1	1,6	2,0	10,0	1,3	- 8,7
Australia	—	10,9	9,6	2,7	18,7	—	0,0	0,6	0,1	0,1	10,2	0,2	- 10,2
Brazylja	5,3	10,9	8,6	7,5	9,2	—	0,7	0,7	0,4	2,1	8,3	1,0	- 7,3
Cejlon	—	0,3	0,5	0,3	0,5	—	0,0	—	0,0	0,0	0,4	0,0	- 0,4
Chile	5,4	11,5	10,6	5,5	8,6	0 0	0,2	0,1	0,0	0,2	8,3	0,1	- 8,2
Chiny	2,6	2,4	3,4	1,3	1,0	—	2,6	2,0	2,5	1,8	2,1	2,2	+ 0,1
Egipt	—	3,7	5,0	7,1	6,5	—	0,6	0,9	1,0	1,0	5,6	0,9	- 4,7
Guatemala	—	0,7	1,4	1,3	1,6	—	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2	0,0	- 1,2
Indje Brytyjskie	12,2	19,5	34,8	27,5	45,3	—	1,2	0,2	2,8	7,9	27,9	3,0	- 24,9
Indje Holenderskie	2,2	1,4	1,4	2,9	3,9	0,0	0,0	1,2	1,1	2,0	2,4	1,1	- 1,3
Japonia	—	0,4	0,4	0,1	0,2	—	6,2	1,9	2,3	7,2	0,3	4,4	+ 4,1
Kanada	—	0,6	4,6	0,1	8,1	—	0,1	0,1	0,2	0,2	3,3	0,2	- 3,1
Kol. Bryt. w Afr. Zach.	—	0,5	0,7	0,6	0,5	—	0,0	0,0	0,1	0,1	0,6	0,0	- 0,6
" Franc. w Afr. Zach.	—	1,0	0,5	0,3	1,0	—	0,2	0,0	0,0	0,2	0,7	0,1	- 0,6
" Franc. w Afr. Zach.	—	0,0	0,4	0,4	1,6	—	0,0	0,0	0,0	0,1	0,6	0,0	- 0,6
Kuba	—	0,1	0,1	0,4	1,2	—	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	- 0,5
Meksyk	—	0,4	0,2	1,3	3,6	—	0,1	0,1	0,1	0,3	1,4	0,2	- 1,2
Nowa Zelandja	—	0,1	0,3	0,1	0,1	—	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	- 0,2
Palestyna	—	0,0	0,2	0,2	0,2	—	0,9	2,1	0,6	0,5	0,2	1,0	+ 0,8
Persja	—	0,3	0,4	0,0	0,1	—	0,0	0,0	0,1	0,8	0,2	0,2	0
Salwador	—	0,1	0,3	0,3	0,2	—	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	- 0,2
Stany Zjedn. Am. Półn.	171,3	183,9	219,3	155,7	216,4	6,9	7,1	9,4	8,7	11,1	189,3	8,6	-180,7
Tunis	—	1,2	1,4	0,6	0,6	—	0,0	0,0	0,4	0,0	1,0	0,1	- 0,9
Turcja	3,9	5,2	6,0	7,0	1,6	—	0,3	0,7	3,6	3,6	4,7	2,0	- 2,7
Zw. Pol. Afr.	—	0,6	0,3	0,8	0,8	—	0,1	0,2	0,1	0,8	0,6	0,3	- 0,3
Inne kraje	32,4	1,7	16,2	2,2	5,8	23,9	11,5	2,2	1,7	5,0	11,6	9,0	- 2,6

Źródło: Zesławione w/g wydawnictw Gł. U. St. Rocznika Statystyki Handlu Zagranicznego Rzpltej Polskiej 1922/23 i 1924/25, Rocznika Statystyki Rzpltej Polskiej 1927, Miesięczników Handlu Zagran. 1927 i 1928 oraz Wiadomości Statystycznych Gł. U. St.

wzajemności ustępstw, bez potrzeby zdawania się na łaskę lub niełaskę kontrahenta, do czego byłaby Polska zapewne zmuszona, gdyby nie posiadała dostępu do morza, względnie zaniedbała użytkowanie tegoż. Niemalym, natury psychicznej mającym wpływ czynnikiem na utrwalanie się w świadomości ogółu obywateli państwowego znaczenia współczesnego życia gospodarczego Polski, jest fakt posiadania dostępu do morza, oraz wypływającego stąd następstwa w postaci zadzierzgnięcia oraz wzmocnienia istniejących „węzłów współżycia z narodami” jak również bezpośrednie uczestniczenie w życiu gospodarczym wszystkich nieomal państw kuli ziemskiej. Cienkie nitki dróg, szos i kolei, łączące odległe lądy, wielkie przestrzenie mórz i oceanów — te arterie komunikacyjne, do których należy też zdobyty ostatnio bezbrzeżny ocean powietrzny, okalający ziemię, pełne są poruszających się i krzyżu-

jących wzajemnie przeróżnych środków komunikacyjnych. Poczynając od pieszego sznura murzynów-trażarzy, karawany koni, wielbłądów, reniferów ciągnących sanie na długich płozach, skrzypiącej arby, czy też spowitego w pióropusz dymu pociągu, kilometrowym cielskim dudniącym po szynach, żaglowca cieszącego o czy smukłą sylwetką, lub budzącego podziw swym ogromem, istnego Lewiatana naszych czasów, transatlantyckiego statku, kończąc wreszcie na samolocie — wszędzie znaleźć możemy w ładunkach wytwórcy polskiej pracy rąk i myśli. Do krajów „gdzie pieprz rośnie”, na rynkach Bliskiego i Dalekiego Wschodu, u turka, persy, afgańczyka czy chińczyka znajdziemy łódką manufakturę i inne wyroby przemysłu polskiego.

Spadający z białosnieżnych gór malowniczej Japonii bystry strumień górski, ujęty w stalowe łożysko górnośląskich rur, prozaicznie służy celom elektryfika-

cji Krainy Chryzantem. Przedmiot codziennego użytku, na naszym stole spotykany, jak kawa, śle nam być może podziewienia z dalekich plantacji w Paranie, gdzie, wiodący twardy żywot kolonista-rodak cieszył swą myśl, że owoc jego pracy do rodzimego kraju dotrze. Nadto może przypomni Polsce, wiele wysiłków, skierowanych na kolonizację dzikich krajów, niesłety wobec braku własnych kolonji nie dla dobra własnego kraju i narodu zostało położone.

Stosunki handlowe, krzepnące stale i wzmagające się z roku na rok z coraz to nowymi państwami, są najlepszym wskaźnikiem sił oraz prężności gospodarczej Polski, są też najskuteczniejszą gwarancją bytu państwowego Polski, jako pożytecznego i pełnoprawnego członka wielkiej Rodziny Narodów.

WOJCIECH STOPCZYK

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KRONIKA

POŚWIĘCENIE OKRETU SZKOLNEGO „ISKRA”

W dniu 6 maja odbyła się w Gdyni uroczystość poświęcenia okrętu szkolnego mar. woj. „Iskra”, a zarazem podniesienie bandery wojennej na tym okręcie. Bandera ta z białego i czerwonego atlasu, ze wspaniałym srebrnym orłem, jest darem uczennic 20 prywatnych szkół żeńskich w Warszawie. Jest to bandera galowa. Przywiozła ją do Gdyni delegacja, złożona z 20 uczennic, po jednej z każdego ze wspomnianych zakładów.

O. R. P. „Iskra” jest trójmasztowym szkunerem, zaopatrzonym w motor pomocniczy o sile 150 HP. „Iskra” została zakupiona w Anglii i przebudowana na okręt szkolny według planu inż. morsk. Małeckiego pod kierunkiem komand. Bomby.

O. R. P. „Iskra” w drugiej połowie maja odbył szereg wycieczek po Bałtyku, a w czerwcu udaje się w pierwszą dłuższą podróż na m. Północne, Atlantyk i m. Śródziemne.

EGZAMINY W SZKOLE MORSKIEJ.

W niedzielę, dn. 6 maja, zostały ukończone 6-te z rzędu państwowe egzaminy teoretyczne dla uczniów, kończących w r. b. wydział nawigacyjny, względnie mechaniczny, Szkoły Morskiej w Tczewie.

Do egzaminów stanęło 16 uczniów III kursu wydziału nawigacyjnego, 8 uczniów III kursu wydz. mechanicznego oraz 2 eksternistów-nawigatorów.

Egzaminy odbywały się pod przewodnictwem Rady Ministerjalnego, p. kapitana T. Steckiego.

Na podstawie wyników egzaminów Komisja Egzaminacyjna uznała, że państwowe egzaminy teoretyczne złożyli następujący:

Na wydziale nawigacyjnym:
Borchardt Karol, Czerniak Marjan, Cybulski Włodzimierz, Goebel Andrzej, Grabowski Władysław, Grzybowski Kazimierz, Jaworski Stanisław, Król Mieczysław, Lewkowicz Bohdan, Leszczyński Michał, Porębski Mieczysław, Petruszewicz Kazimierz, Wasilewski Zygmunt, Werner Stefan, Wiśniowski Eustachy, Wróblewski Oskar.

Na wydziale mechanicznym:

Czajkowski Jerzy, Haberlau Roman, Hłasko Michał (z wyróżnieniem), Kamiński Henryk, Opasała Stanisław, Sioma Stanisław, Smitkowski Zbigniew, Wiński Zbigniew.

Ponadto uznano że egzaminy złożył eksternista Zbikowski Jerzy.

W dniach 27 i 28 kwietnia odbyły się w Szkole Morskiej egzaminy wojskowe z przysposobienia wojskowego na I i II stopień.

RUCH PORTU GDYNI W KWIETNIU.

W kwietniu przybyło do portu 77 statków morskich o pojemności 73547 netto ton rej., przywożąc 13.480 ton ładunku i 41 pasażerów (w marcu — 73 st. o

61.804 n. t. r., 5.208 ton ładunku i 25 pasażerów). Wyszło 73 statki o pojemności 70.707 netto ton rej. Wywieziono: węgla eksportowego 129.932,5 ton, węgla paliwnego (na użytek statków) 5.390,5 ton, amunicji 18 ton, pasażerów 939. (W marcu — 74 st. o poj. 63.667 n. t. r., węgla eksportowego 113.211 ton, węgla paliwnego 4.998 ton, drobnicy 25 ton i pasażerów 1.339).

Wywóz w kwietniu wyniósł 135.341 ton, obrót ogólny zaś 148.821 t. Wywóz w marcu — 118.234 ton, obrót ogólny zaś 123.342 t.

Jak widać z powyższego, obrót ogólny Gdyni wzrósł o dalsze 15.500 ton, wykazując znacznąwyżkę zarówno po stronie towarów wywiezionych, jak i przywiezionych. Przewidywania wyrażone w poprzednim sprawozdaniu spełniły się w zupełności.



Grupa uczestników uroczystości poświęcenia statku szkolnego marynarki wojennej „Iskra” z dowódcą floty kom. Unrugiem na czele.

Ruch statków według bandery przedstawiał się następująco: Weszło: 1 st. angielski, 8 duńskich, 2 estońskie, 4 francuskie, 1 gdański, 1 holenderski, 6 łotewskich, 15 niemieckich, 5 norweskich, 9 polskich, 22 szwedzkie.

Wyszło: (w nawiasie procentowy udział tonażu w obrocie statków) — 4 st. angielskie (9,2), 8 duńskich (11,9), 2 estońskie (3,1), 4 francuskie (14,7), 1 gdański (0,6), 1 holenderski (1), 5 łotewskich (8,3), 16 niemieckich (17,8), 5 norweskich (5), 6 polskich (9,6), 21 szwedzkich (18,8).

Na przywiezione towary złożyło się: 21 ton drobnicy z Havru, 550 ton tomasyny z Rotterdamu, 12243 t. ryżu z Rangoonu (Indje), 576 t. salety z Skien, 61 t. szyn żelaznych z Kielu, 29 t. wina z Havru.

Wywieziony węgiel przeznaczony był do: Belgii — 2840 t., Danii — 28095,5 t., Finlandji — 8007,5 t., Łotwy — 7480 t., Niemiec — 920 t., Norwegii — 17257 t., Szwecji — 59.932,5 t.

BIERZEMY CORAZ SZERSZY UDZIAŁ W PRACACH MORSKICH.

Dnia 13 maja odbyło się w Hamburgu doroczne zebranie członków The Baltic International Maritime Conference, na której poraz pierwszy był obecny reprezentant Polski, dyrektor zarządzający P. P. „Żegluga Polska” p. Julian Rummel.

DOM POLSKI NAD ADRIATYKIEM.

Odbyło się walne zgromadzenie członków spółdzielni „Dom Polski nad Adriatykiem”, mającej za zadanie stworzenie polskiej placówki wypoczynkowej i uzdrowiskowej na jugosłowiańskim wybrzeżu Adriatyku. Zebranie zaigali prezes zarządu prof. dr. Tadeusz Hilarowicz, przedstawiając znaczenie projektowanej placówki dla idei duchowego zespolenia Polski z morzem i dla ekspansji polskiej na południe. Następnie objął przewodnictwo prezes rady nadzorczej prof. Antoni Ferdynand Ossendowski. Po dłuższej dyskusji upoważniono Zarząd do nabycia terenu na wyspie Solta koło Splitu (Spalato) i dokonano wyborów uzupełniających do zarządu i rady nadzorczej.

Obecny skład władz spółdzielni jest następujący: zarząd: prezes prof. dr. Tadeusz Hilarowicz, członkowie: inż. Józef Michałowski, dyr. zarządzający, inż. Leon Stodolski, inż. Mieczysław Strassburger, p. Leopold Rutkowski, dyr. Polskiego Czerwonego Krzyża, p. Zdzisław Sowiński, radca Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, inż. Julian Dzierżanowski (skarbnik).

Rada nadzorcza: prof. Antoni Ferdynand Ossendowski, prezes, członkowie: inż. Andrzej Dowmontt, p. Jadwiga Zaleska, inż. Teodory Nosowicz, dyrektor departamentu morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, p. Stanisław Moraczewski (ze Lwowa), p. Józef Bartelmus.

Uchwała walnego zgromadzenia została już wykonana i grunt na wyspie Solta został już nabyty. W czerwcu r. b. ma się odbyć uroczystość poświęcenia kamienia węgielnego pod pierwszy „Dom Polski nad Adriatykiem”.

SZWEDZKI KONSULAT W GDYNI.

Na konsula szwedzkiego w Gdyni u-patrzony został dyrektor Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego, inż. Napoleon Korzon. Konsulat w Gdyni ma być zupełnie niezależny i równorzędny do konsulatu w Gdańsku, z zakresem działania znacznie szerszym, bo rozciągającym się na całe województwo pomorskie.



Delegacja uczennic 20 prywatnych szkół żeńskich z Warszawy, które ufundowały banderę galową dla statku szkolnego marynarki wojennej „Iskra”.

DRUGI BASEN WEWNĘTRZNY W GDYNI.

W projekcie dalszych robót w Gdyni przewiduje się budowa kanału do mającej powstać dużej stoczni. Od wejścia do tego kanału może być pobudowane odgałęzienie, jako drugi basen wewnętrzny, równoległe do pierwszego. Istnieje wersja, że basen ten będzie budowany przy udziale Czechosłowacji na prawach portu wolnego dla Czechosłowacji.

POŚWIĘCENIE URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI.

W dniu 1 maja odbyło się w obecności p. ministra Przemysłu i Handlu, inż. E. Kwiatkowskiego i p. wojewody Młodzianowskiego, poświęcenie gmachu Urzędu Morskiego w Gdyni oraz poświęcenie nowego holownika portowego „Tur”.

W dniu tym odbyło się również uroczyste poświęcenie nowej łuszczeniarni ryżu, którą osobiście w ruch pusił p. minister Kwiatkowski.

P. Minister zwiedził przybyły z Anglii nowy parowiec „Ż. P.” — „Niemen” oraz statek pasażerski „Gdańsk”, który tego dnia udał się na wycieczkę do Kopenhagi.

ZDERZENIE NA POLSKICH WODACH TERYTORJALNYCH.

Na skutek gęstej mgły, panującej na całym wybrzeżu w dn. 23 i 24 kwietnia, zdarzyły się dwa wypadki, przyczem trzy statki odniosły uszkodzenia.

Jeden z wypadków zdarzył się we mgle nocą z 23-go na 24-ty.

Szwedzki żaglowiec „Najaden” z ładunkiem drzewa opuścił Gdańsk 22-go z przeznaczeniem do Kilonji. Słabe i niepomyślne wiatry spowodowały, że w noc na 24-go żaglowiec znajdował się dopiero koło Rozewia.

Niemiecki parowiec „August”, również niewielki, bo mający około 700 ton D. W., w drodze z Hamburga do Gdańska, mijając Rozewie, zderzył się we mgle z „Najaden”.

Skutki zderzenia były dla „Najaden” tak poważne, że statek ten został odholowany z powrotem do Gdańska. Sąd

morski wyjaśni, kto ponosi winę za wypadek.

Drugi wypadek zaszedł na zewnętrznym wybrzeżu Helu i wzbudził żywszą akcję ratowniczą z udziałem holowników gdańskich oraz „Ursusa”.

Duży parowiec szwedzki „Sundmar” z ładunkiem 3700 ton żelastwa z Rouen do Gdańska, wieczorem 23-go natknął się we mgle na wybrzeże Helu.

Na szczęście nie było dużego falowania i holowniki ratownicze względnie łatwo ściągnęły parowiec z mielizny, poczem gdański holownik „Ernst” odholował uszkodzony parowiec do Gdańska.

PRZEDSTAWICIELE LIGI NARODÓW W GDYNI.

8-go maja zwiedziła Gdynię delegacja Ligi Narodów. Po obejrzeniu portu i jego urządzeń udali się delegaci holownik „Ursus” do portu gdańskiego.

WYCIECZKA POLEK Z AMERYKI.

W dniach pomiędzy 26 a 28 maja przybędzie do Gdyni parowiec Co. Gen. Transatlantique „Rochambeau”, na którym przyjedzie wycieczka Stowarzyszenia Polek w Ameryce.

Wycieczka ta liczy około 700 osób i jest w tym roku pierwszą licniejszą wycieczką na naszym wybrzeżu.

NAJDŁUŻSZY PODWODNY KABEL TELEFONICZNY.

W sierpniu i wrześniu b. r. zostanie ułożony podmorski kabel telefoniczny pomiędzy Abo (Finlandja) a Sztokholmem. Będzie to (rzecz dziwna, lecz prawdziwa) najdłuższy kabel telefoniczny świata, gdyż większe podwodne kable są kablami telegraficznymi. Długość nowego kabla wyniesie 40 kilometrów na lądzie i 213 klm. pod wodą. Waga jego została obliczona na 2.000.000 kilogramów.

WIELKIE REGATY MORSKIE NEW YORK — SANTANDER.

W pierwszych dniach lipca odbędą się pod protektorem króla hiszpańskiego regaty wielkich jachtów morskich, które staną do konkurencji w biegu przez Atlantyk. Regaty te zostały zorganizowane pierwszy raz po wojnie. Przed wojną odbywały się już raz i cieszyły się ogromnym powodzeniem.



S/s „Gdynia” — Sala jadalna.

MAPY MORSKIE ANGIELSKIEJ ADMIRALICJI.

Mało kto zdaje sobie sprawę, jaką ogromną pracę wykonywa departament hydrograficzny angielskiej Admiralicji^{*)}.

Admirał Douglas, naczelny hydrograf angielskiej marynarki, podaje interesujące dane, dotyczące podwładnego mu departamentu. Podczas niedawnego obiadu w klubie R. N. V. R., wznosząc toast na cześć gości, dzielny admirał wskazał na pracę, wyrażającą się w wykonaniu po dziś dzień 4000 map świata. W ubiegłym roku, ilość odbitych map osiągnęła liczbę około 635.000 egzemplarzy, z których skorygowano 244.000. Oprócz tego sprawdzono powtórnie pomiary za pomocą „sondy-echo” w różnych częściach oceanów. Sondowanie za pomocą „sondy-echo”, według opinii admirała Douglasa, nie można uważać za zupełnie dokładne, lecz dla tych celów zupełnie ono wystarcza.

Dużą przeszkodę w tych pracach stanowi brak funduszy, z którymi musi się

*) Mapy morskie angielskiej admiralicji są używane przez żeglarzy całego świata.

borykać departament hydrograficzny. Wykonywa on mapy nie tylko dla potrzeb Admiralicji, ale przeszło 235.000 egzemplarzy idzie do prywatnych rąk i zagranicę. Dalej admirał Douglas żali się również na brak odpowiednich sił fachowych. Wyjście z tej sytuacji admirał Douglas widzi albo w podniesieniu cen za mapy, nabywane przez zagranicznych odbiorców, albo też w podniesieniu znacznego funduszu departamentu hydrograficznego przez rząd Wielkiej Brytanii.

T. S.

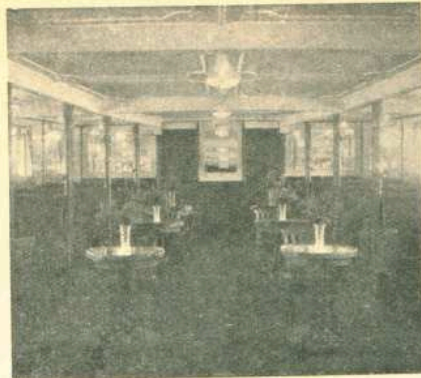
WYCIECZKI PO BAŁTYKU.

Państwowe Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” urządzi latem r. b. szereg zagranicznych wycieczek na statku pasażerskim „Gdynia”. Ogółem projektowanych jest 16 wycieczek. „Gdynia” odwiedzi między innymi: Kopenhagę, Rönne (Bornholm), Visby (Gotland), Stockholm, Tallin, Helsingfors, Hangö, Ryge, Göteborg, Oslo i t. d.

Wycieczki dostępne są dla wszystkich. Opłaty wynoszą łącznie z wyżywieniem od 288 zł. za wycieczkę. Znakomitem ułatwieniem dla pasażerów, wyjeżdżających na wycieczkę, jest ograniczenie formalno-



Kabina sypialna na 4 osoby na statku „Gdynia”.



S/s „Gdynia” — Palarnia.

ści paszportowych do minimum. Mianowicie pasażerowie s/s „Gdynia” nie potrzebują wyrabiać sobie paszportów zagranicznych. Wszelkie formalności, związane z wyjazdem, załatwia za nich „Żegluga Polska”, której należy złożyć tylko odpowiednio wypełniony formularz i 2 fotografie.

„Gdynia” została w ciągu zimy przebudowana i przystosowana do odbywania dłuższych podróży. Urządzenie jej nie pozostawia nic do życzenia i w niczym nie ustępuje analogicznemu urządzeniu, jeśli ich nie przewyższa, na obcych statkach pasażerskich.

Elegancko, ze smakiem urządzone pomieszczenia na statku, przytulne wygodne kabiny, wszystko to tworzy idealne warunki dla wypoczynku na morzu. To też niewątpliwie wiele osób skorzysta w tym roku z możliwości odbycia na polskim statku pod polską banderą podróży turystycznej po Bałtyku, i odwiedzenia starych, przepięknych, skarby kultury kryjących miast nadbałtyckich.

Wszelkich informacji udziela wydział pasażerski P. P. „Żegluga Polska”—Gdynia, tel. 93, oraz Pierwsze Polskie Tow. Kąpieli Morskich — Warszawa, Krakowskie Przedmieście 20/22, tel. 235-60.

BIURO OFICJALNE L. M. i R.

REGULACJA RACHUNKÓW.

Wobec tego, że znaczna ilość Oddziałów L. M. i R. opóźnia o kilka, a nawet kilkanaście tygodni regulację zadłużeń w Centrali Zarząd L. M. i R. widzi się zmuszonym zwrócić uwagę Zarządów Oddziałów na te nienormalne stosunki.

Wszelkie zadłużenia winny być regulowane odwrotnie po otrzymaniu rachunku, a 50% składek członkowskich należy przekazywać Centrali co 1-go każdego miesiąca. Zaznaczamy, że Oddziałom, wstrzymującym się z opłacaniem należności, bezwzględnie wstrzymana zostanie wysyłka „Morza”.

Znaczki na czapki i srebrne członkowskie wysyła się tylko za zaliczeniem, lub za nadesłaniem pokrycia zgóry.

ZATWIERDZENIE NOWYCH ODDZIAŁÓW L. M. i R.

Zarząd Centralny L. M. i R. zatwierdził następujące nowe Oddziały: w Kochłowicach, Nowogrodzie, Pracowników P. K. O. w Warszawie, Pracowników Państwowego Banku Rolnego w Warszawie, Urzędników Ministerstwa Przemysłu i Handlu, w Piotrkowie, Mławie i Nowym Sączu.

Do Zarządu Oddziału Pracowników P. K. O. weszli p.p.: Leonard Borowski — Prezes, Tadeusz Illicz-Zeydla — Wiceprezes, Stanisław Laskowiecki — Sekretarz, Stanisław Oleśki — zastęp. sekretarza, Jerzy Villume — Skarbnik.

Do Zarządu Oddziału Pracowników Państwowego Banku Rolnego weszli p.p.: Wolski Władysław — Prezes, Janowski Edmund — Wiceprezes, Kazimiera Piłsudska — Sekretarz, Jerzy Kurnatowski — Skarbnik, Gąsowski i Jabłoński — członkowie Zarządu, Bronisława Juchniewiczowa jako zastępcę. Do Komisji Rewizyjnej p.p.: Tufek i Woźniak i jako zastępcę p. Wilczyński.

Do Zarządu Oddziału w Kochłowicach weszli p.p.: Bilewicz — Prezes, Łaszczok — Wiceprezes, Szulc — sekretarz, Zmizdiński — zastęp. sekretarza, Skrzypiec — kasjer, i p. Maliczak, jako członek Zarządu. Komisja Rewizyjna p.p.: Bem, ks. wikary Kuboszek.

Do Zarządu Oddziału w Nowogrodzie weszli p.p.: Piotr Ziółkowski — Prezes, Józef Pietrzykowski — Wiceprezes, Romana Dąbrowska — sekretarka, Stefania Ziółkowska — skarbnik, J. Dąbrowski, jako członek Zarządu.

ROZSYLANIE „MORZA” CZŁONKOM L. M. i R.

W wielu Oddziałach L. M. i R. p.p. członkowie otrzymują miesięcznik „Morze” bezpośrednio z Centrali; ponieważ manipulacja taka pociąga za sobą nie tylko powiększenie godzin pracy Administracji miesięcznika, utrudnia wysyłkę, ale i zwiększa koszt ekspedycji. Zarząd Centralny postanowił podnieść cenę „Morza” o 10 gr. na egzemplarz dla tych odbiorców, którzy otrzymują pismo wprost z Centrali za pośrednictwem poczty.

O ile zaś członkowie Oddziałów L. M. i R. pragną otrzymywać miesięcznik po cenie niezmienionej, muszą Oddziały za potrzebować pismo w określonej ilości dla siebie i po otrzymaniu rozdzielić je między swych odbiorców.

KASA WZAJEMNEJ POMOCY NA WYPADEK ŚMIERCI PRZY LIDZE MORSKIEJ I RZECZNEJ.

Przy Lidze Morskiej i Rzecznej powstaje Kasa Wzajemnej Pomocy na wypadek śmierci, której celem jest wypłacenie pewnych sum prawnym spadko-

biercom po zmarłych uczestnikach Kasy lub osobom przez nich obdarowanym.

Uczestnikami Kasy mogą być jedynie członkowie L. M. i R., którzy ukończyli lat 21, a nie przekroczyli 70-ciu.

Regulamin Kasy oparty na zasadach bardzo szerokiego przyczyni się niewątpliwie do zjednania wielu uczestników Kasy.

Szczegóły i Regulamin został podany w okólniku Centrali nr. 7/II.

WYCIECZKI ORGANIZOWANE PRZEZ ODDZIAŁY L. M. i R.

Wobec rozpoczęcia się sezonu wycieczkowego i organizowanych przez Oddziały wycieczek Zarząd Centralny L. M. i R. prosi wszystkie Oddziały o nadsyłanie projektów wycieczek do Centrali. **WYCIECZKA DZIECI GÓRALSKICH NAD MORZE.**

Staraniem Zarządu Centralnego L. M. i R. i w porozumieniu z Polskim Klubem Turystycznym wyrusza z Zakopanego wycieczka dzieci góralskich nad morze. Program wycieczki przewiduje zwiedzenie Krakowa, Warszawy, Gdyni i całego wybrzeża, a w drodze powrotnej Poznania. Wycieczka potrwa około 2 tygodni i skupi 138 osób.

FIRMY UDZIELAJĄCE CZŁONKOM L. M. i R. RABAT.

Zarząd Centralny Ligi Morskiej i Riecznej zawarł z szeregiem firm przemysłowych i handlowych umowę, na mocy której firmy ustępować będą członkom L. M. i R. od cen zwykłych rabat przy zakupach odzieży, obuwia, bielizny, kapeluszy, konfekcji damskiej i męskiej, materiałów piśmiennych i aptecznych, towarów winno-kolonjalnych, naczyń kuchennych, książek, instrumentów muzycznych i wielu innych przedmiotów i towarów.

Nadto członkowie L. M. i R. korzystać będą z ulgowych opłat w kinach, teatrach, różnych widowiskach, kąpielach, na statkach, przy podróżach—u lekarzy, dentystów i t. p.

Do korzystania z rabatów i ulgowych opłat upoważnieni są wszyscy członkowie L. M. i R. za okazaniem ważnej w danej chwili legitymacji członkowskiej, oraz dowodu osobistego.

Poniżej podajemy listę firm nr. 1.

Konfekcja męska.

W. Przecławski daw. „Winkler i Ska” (mag. ub. uczniowskich).

M. Cieszkowski, ul. Nowy Świat nr. 12. Magazyn kapeluszy.

J. Urbański i S-ka, Wierzbowa nr. 2 (mag. konfekcji męskiej).

A. Tuczyński, Krak. Przedm. 91 (mag. kapeluszy i czapek męskich).

Konfekcja damska.

„Ars Femina” Marja von Beck, Ossolińskich nr. 1. (Konfekcja damska).

Stefania Kryńska i S-ka, Nowy Świat nr. 37 (konfekcja damska).

L. Bosz, Wierzbowa nr. 2 (magazyn kapeluszy damskich).

A. Ludwig i Syn, Marszałkowska 130 (skład nici i galanterji).

Materiały piśmienne.

J. Mikucki, Marszałkowska 149.

„Ad Astra”, Nowy Świat 1.

St. Winiarski, Nowy Świat nr. 53.

Dywany.

Z. Bereda, Marszałkowska 130.

Naczynia kuchenne.

E. Trepte, Marszałkowska nr. 147.

A. Ptaszyński, Al. Ujazdowska 34.

Zakłady krawieckie.

W. Perendek, ul. Senatorska 8.

Stefan Prosiński, Śto-Krzyska 26.

W. Uleniecki, Białńska 6.

Stanisław Cichocki, Żórawia nr. 28.

Lampy i porcelana.

B-cia Wyszomirscy, Chmielna nr. 36.

B-cia Osinscy, Niecała nr. 2.

Bielizna i towary białe.

K. Dutkiewicz, Ś-to Krzyska 30.

Konopka i Redulski, Marszałkowska nr. 130.

Wyroby przem. ludowego domowego i zabawki.

„Sztuka ludowa”, ul. Ś-to Krzyska 26.

J. A. Komorowski, Ossolińskich nr. 2.

Zakłady ogrodnicze.

Mikołaj Jakubowski, ul. Złota nr. 15.

Obicia.

F. Staszewski, ul. Mazowiecka nr. 8.

Przybory fotograficzne.

K. Pecherski, Mazowiecka nr. 2.

Galanteria i wyroby skórzan.

J. Szypszak i S-ka, Królewska 33.

Meble.

W. Stokowski i S-ka, Ossolińskich nr. 6.

Skład win.

St. Pakulski, Al. Ujazdowska 34.

Składy Apteczne.

R. Szawiński, Ś-to Krzyska 35.

W. Kotowski, Chłodna 26.

Futra.

T. Domański, Nowosenatorska nr. 10.

Zakłady jubilerskie i zegarmistrzowskie.

A. Oraczewski, Nowy Świat nr. 29.

F. Woroniecki, Ossolińskich nr. 2.

Rowery.

B. Wahren, Ś-to Krzyska 26.

Grafika.

J. Zawistowski, Polski Instytut Graficzny, ul. Nowowiejska nr. 30.

Fabryka Instrumentów Geodezyjnych i rysunkowych.

G. Gerlach, ul. Ossolińskich nr. 4.

Obuwie.

St. Pietruszewski, ul. Warecka nr. 11.

TOW. AKC.

DZIEWULSKI i LANGE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



**PŁYTKI KAMIONKOWE (TERRAKOTOWE)
PŁYTKI ŚCIENNE GLAZUROWANE
RURY KAMIONKOWE; KAFLE**

WARSZAWA, Rysia 1.

Telefon: 18-84; 18-65.

JAN SZTOLCMAN

WSPOMNIENIE POŚMIERTNE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Przed kilku tygodniami dotkliwą stratę poniosła nauka polska, a w szczególności ta szczupła dziś jeszcze garść przyrodników polskich, która zakresem swych badań naukowych sięgała daleko poza granice naszego kraju.

Dnia 29 kwietnia r. b. zmarł w Warszawie ś. p. Jan Sztolcman, wicedyrektor Państwowego Muzeum Zoologicznego, znany podróżnik i badacz przyrody Ameryki Południowej.

Jan Sztolcman urodził się w Warszawie w roku 1854. Po ukończeniu szkoły średniej wstępuje w roku 1872 na Uniwersytet Warszawski, obierając sobie za przedmiot studiów nauki przyrodnicze, w szczególności zoologię. Tu styka się Sztolcman z Władysławem Taczanowskim, kustoszem ówczesnego Gabinetu Zoologicznego przy Uniwersytecie. Wolne od wykładów i innych zajęć chwile spędza Sztolcman w pracowni Taczanowskiego, stając się stopniowo stałym jego pomocnikiem i specjalizując się pod jego kierunkiem w dziedzinie ornitologii, która miała stać się głównym polem jego pracy naukowej w ciągu całego życia. Pracownia Taczanowskiego stanowiła w owych latach ważny ośrodek pracy naukowej, dokoła którego koncentrowali się najwybitniejsi ówczesni przyrodnicy, zarówno przebywający w kraju, jak i ci, którzy prowadzili wówczas badania daleko poza jego granicami. Do liczby tych ostatnich należał Konstanty Jelski, który po pięcioletniej pracy eksploracyjnej w Guyanę Francuską przeniósł się był wówczas właśnie do Peru i prowadził badania przyrodnicze w środkowych częściach tego kraju, nadsyłając stale transporty nagromadzonych zbiorów do pracowni Taczanowskiego. Badania Jelskiego były popierane materialnie przez Konstantego Branickiego, znanego protektora nauk przyrodniczych, w owych czasach, gdy przyrodnicy polscy nie mogli korzystać z pomocy ze strony zaborczych władz rosyjskich.

W połowie roku 1874 zdecydował się Jelski przyjąć rządową posadę peruwjańską, w charakterze eksploratora i zbieracza materiałów dla tworzącego się wówczas w Limie muzeum przyrodniczego. Wobec tego zrzekł się on udzielanych mu zasiłków i prosił Branickiego o wysłanie do Peru na jego miejsce jakiegoś innego przyrodnika polskiego, tak by ciągłość polskiej pracy badawczej około poznania tego kraju nie uległa przerwaniu. Wybór Branickiego i Taczanowskiego padł wówczas na osobę Sztolcmana, młodego, dwudziestoletniego zaledwie studenta, pełnego zapału do badań przyrodniczych. Widać szczerzy i potężny musiał być ten zapał do pracy naukowej u młodego przyrodnika, skoro nie zdołała go skazić

żadna troska uboczna o przyszłą „karjerę”, ani obawa o przerwę w systematycznych studiach uniwersyteckich, i skoro z radością i bez wahania przyjął uczynioną mu propozycję.

W sierpniu 1875 roku opuszcza Sztolcman Warszawę i przez Hamburg, Londyn i Liverpool wyrusza za ocean. Po 54 dniach podróży morskiej przybył Sztolcman do portu peruwjańskiego Callao, skąd kolejną udał się do Limy, gdzie spotkał go Jelski, który miał być jego przewodnikiem przy stawianiu pierwszych kroków na nowym terenie pracy.

Przez sześć lat, do roku 1881, pracuje Sztolcman w Peru, początkowo w towarzystwie Jelskiego, a potem, po wyjeździe tegoż do Europy, samodzielnie. Kolejno bada Sztolcman okolice Limy, różne miejscowości pomorza peruwjańskiego, wreszcie udaje się wgłąb kraju, w góry. Tu przechodzi szereg pasm Kordyljerów i leżące pomiędzy nimi doliny, aż wreszcie dociera do górnego dorzecza Amazonki, zwanej tu Marañon i do jej dopływu Rio Huallaga. Po zakończeniu tej marszruty wraca drogą przez Amazonkę i port brazylijski Belem do Parą do Europy.

Jednak już w rok po powrocie, w roku 1882 wyrusza Sztolcman na drugą podróż do Ameryki Południowej, tym razem do Ekwadoru w towarzystwie paleontologa prof. Józefa Siemiradzkiego. Wyprawa ta miała na celu rozszerzenie terenu poprzednich badań Sztolcmana ku północy i uzupełnienie poczynionych w Peru spostrzeżeń. Trwała ona do roku 1884.

Materiał zoologiczny, zebrany w czasie tych dwóch wypraw Sztolcmana, jest ogromny, wystarczy zaznaczyć, że do dziś jeszcze część jego czeka na opracowanie, a to co naukowo opracowane już zostało, stało się podstawą do poznania przyrody tamtej części kontynentu południowo-amerykańskiego.

Wkrótce po powrocie swym z wyprawy ekwadorskiej obejmuje Sztolcman kierownictwo prywatnego Muzeum Zoologicznego, założonego właśnie w owym czasie w Warszawie przez spadkobierców Konstantego Branickiego. Myśl utworzenia takiego muzeum powzieli Konstanty Branicki i Władysław Taczanowski z chwilą, gdy Uniwersytet Warszawski zaczął ulegać ostatecznej rusyfikacji po roku 1869, to jest bezpośrednio po powstaniu swem na miejsce dawnej Szkoły Głównej. Taczanowski słusznie przeczuwał, że jest ostatnim polakiem na stanowisku kustosa ówczesnego Gabinetu Zoologicznego i że po jego ustąpieniu kierownictwo tej instytucji, która bogactwo swych zbiorów zawdzięczała wysiłkom polskich zoologów, obejmą rosjanie. Muzeum

Branickich miało zapobiec na przyszłość takiemu układowi stosunków, odtąd do niego miały być kierowane wszelkie materiały zoologiczne, gromadzone przez Polaków i tu miały czekać na chwilę, gdy będą mogły zostać przekazane narodowi i oddane pod opiekę i zarząd własnych władz państwowych. 30 lat zgórą czekało na tę chwilę Muzeum Branickich pod kierownictwem Sztolcmana, wzbogacając stale swe zbiory i prowadząc naukowe ich opracowywanie. W okresie tym, mianowicie w roku 1900 odbył Sztolcman jeszcze jedną wyprawę zamorską, do Afryki, w dorzecze Nilu Niebieskiego.

Gdy po wojnie światowej odradzało się Państwo Polskie, nastąpił moment odpowiedni do urzeczywistnienia myśli, która przyświecała założycielom Muzeum Branickich. Zostało ono przekazane władzom państwowym i wraz z b. Gabinetem Zoologicznym Uniwersytetu utworzyło centralną w Polsce instytucję naukową zoologiczną pod nazwą Państwowego Muzeum Zoologicznego. W muzeum tem objął Sztolcman stanowisko wicedyrektora, oddając organizującą się instytucji cały zasób swego rozległego doświadczenia i swej wiedzy naukowej. Na stanowisku tem pozostał do końca.

Dorobek naukowy Sztolcmana obejmuje kilkadziesiąt prac specjalnych przeważnie ornitologicznych, ogłoszonych w licznych czasopismach naukowych krajowych i zagranicznych. Obok pracy ściśle naukowej uważał za swój obowiązek przyczyniać się do szerzenia wiedzy przyrodniczej wśród ogółu: zgórą sto artykułów popularnych stanowi wynik jego pracy na tem polu. Dzieje swych wypraw wydał w postaci dzieł „Peru” i „Nad Nilem Niebieskim”, zajmujących jedno z pierwszych miejsc w naszym piśmiennictwie podróżniczym. Pierwsze z tych dzieł, jakkolwiek oparte na spostrzeżeniach z przed lat zgórą 50-u, nie prawie nie straciło na swej aktualności, tak że obecnie rząd peruwjański wydaje je w przekładzie hiszpańskim.

Jako badacz przedewszystkiem terenowy był Sztolcman jednocześnie myśliwym wysokiej kultury i położył ogromne zasługi około podniesienia poziomu naszego łowiectwa i około jego organizacji w Polsce odrodzonej. W ciągu ostatnich lat wykładał w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego łowiectwo na Wydziale Leśnym.

Związek Pionierów Kolonialnych zaprosił go, jako jednego z najcenniejszych podróżników polskich po krajach zamorskich, na honorowego protektora Sekcji Badań Terenowych.

Niespodziewana śmierć zabrała

Sztolcmana wprost, rzec można, od warsztatu pracy. Jeszcze w ostatnich tygodniach swego życia opracowywał naukowo zbiory ptaków południowo-

amerykańskich, przygotowując do druku obszerniejszą rozprawę, którą już komu innemu wypadnie zakończyć.

Dr. T. JACZEWSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PRZEGLĄD KOLONJALNY

NIEMIECKIE PRZEDWOJENNE POSIADŁOŚCI KOLONJALNE W UJĘCIU TRAKTATU WERSALSKIEGO.

Niemieckie rozległe imperjum kolonialne zostało zlikwidowane na mocy Traktatu Wersalskiego. Sprawa odjęcia Niemcom ich posiadłości kolonialnych została uregulowana w części IV Traktatu, zawierającej artykuły od 118 do 158 włącznie, rozpadające się na VIII działów.

Na mocy powyższych artykułów Traktatu Rzesza rzeka się nie tylko swoich posiadłości kolonialnych, ale i interesów i przywilejów, z których korzystała na terytoriach zamorskich, będących własnością innych mocarstw oraz na terytoriach państw, będących przed wojną terenami ekspansji niemieckiej. Zasadniczy będzie tutaj art. 118, w którym Niemcy zrzekają się bez zastrzeżeń „wszelkich praw, tytułów i przywilejów na terytorja, lub dotyczących się terytoriów, należących do nich lub do ich sprzymierzeńców”. Na mocy art. 118 Niemcy zobowiązały się „uznać i zastosować się do zarządzeń, które wydały, lub wydażą Głównie Mocarstwa Sprzymierzone i Stowarzyszone... w celu uregulowania następstw powyższego postanowienia”.

W dalszym ujęciu traktatowym Dział I Części IV, zatytułowany „Kolonje niemieckie” ustala podstawy gospodarcze, na jakich Niemcy zrzekną się swych kolonii oraz majątku ruchomego i nieruchomego, znajdującego się w kolonjach, a będącego własnością Rzeszy. Miarodajny jest tutaj art. 119, który mówi, że „Niemcy zrzekają się na korzyść Głównych Mocarstw... wszelkich praw i tytułów do swych posiadłości zamorskich”. Artykuły następne tego działu są rozwinięciem artykułu 119. Dział II, następny ustala stosunek Niemiec do Chin i zrzeczenie się Kiao-Czao na korzyść Japonii. Działy III, IV, V, VI i VIII odbierają Niemcom prawa posiadane przez nich w Syamie, Marokku, Egipcie, Szantungu i Liberji. I wreszcie Dział VII zobowiązuje Niemcy uznać wszelkie traktaty, jakie mogą być zawarte przez Mocarstwa Sprzymierzone z Turcją i Bułgarią, co do praw i przywilejów Rzeszy w tych państwach.

Następstwa postanowień art. 118 Traktatu Wersalskiego zostały, jak wiadomo, uregulowane w ten sposób, że utworzono w łonie Ligi Narodów t. zw. Komisję Mandatową, która dokonała podziału kolonii niemieckich między państwa zwycięskie. Komisja sprawuje w dalszym ciągu kontrolę nad działalnością państw-mandatarjuszów na terenach dawnych niemieckich posiadłości kolonialnych. Podziału kolonii niemieckich nie należy uważać z punktu widzenia prawnego za inkorporację poszczególnych terytoriów do państw zwycięskich. Państwa te sprawują jedynie z ramienia Ligi Narodów mandat na danym terytorium. Przedwojenne imperjum kolonialne niemieckie pozostaje nadal nierozdzielne i tak jest traktowane na terenie polityki międzynarodowej. Z tej racji Niemcy kategorycznie protestowały (patrz zeszyt „Pio-

niery Kolonialnego” z maja 1928 r.) przeciwko inkorporacji Tanganyiki do sąsiedniej kolonii angielskiej. Oczywiście, że stan taki jest prowizorium, obliczonym na krótką metę. Już traktat zawarty w roku 1919 w Saint Germain ustalał rok 1931, jako datę, kiedy uregulowana prowizorycznie kwestja niemieckich posiadłości kolonialnych może być poddana rewizji. I oczywiście z postanowień traktatu w Saint Germain nie omieszkają skorzystać Włochy, a przede wszystkim Niemcy. Czy nie należałoby i u nas w kraju zastanowić się nad tą datą. B. zabór pruski wraz ze Śląskiem Córny odgrywał poważną rolę w życiu gospodarczym przedwojennej Rzeszy. Wysiłek tych należących dzisiaj do Polski terytoriów, w ogólnym wysiłku niemieckim skierowanym w ubiegłym stuleciu na uzyskanie kolonii, był znaczny. Nie chodzi tu zupełnie o imperializm, nie chodzi tu o jakiekolwiek plany zaborcze. Chodzi tu jedynie o wyszukanie dla nadmiaru polskich rąk roboczych terenów pod swobodną ekspansję. Należy pamiętać, że ten nadmiar rąk do pracy na rynku krajowym zmusza nas już dzisiaj do szukania terenów w dalekiej Ameryce Południowej, w niedostępnym Peru.

ANGLICY, A JEZIORO TSANA W ETYOPJI.

W Londynie dużo hałasu sprawiła wiadomość, że rząd etyopski prowadzi rokowania z pewną finansową grupą amerykańską, która podjęła się budowy tamy na jeziorze Tsana. Sprawa ta wywołała również duże zamieszanie i niepokój w Egipcie. Kraj ten pozbawiony deszczów jest całkowicie zależny od irygacji Nilu. Nil zaś bierze swój początek w jeziorze Tsana i obfitość jego wód jest całkowicie zależna od tego jeziora. Już przed wojną rząd etyopski dał Egipcjom gwarancję nietykalności jeziora. Egipcj chciałby mieć wgląd do robót przy budowie tamy celem usunięcia możliwości zabarykadowania dopływu wody do Nilu. Należy przypuszczać, że sprawa budowy tamy pójdzie po myśli żądań Egiptu, ponieważ niedawno Etyopia zgłosiła swój akces do Ligi Narodów.

ASPIRACJE WŁOSKIE W AFRYCE, A BUDOWA KOLEI TRANS-AFRYKANSKIEJ PRZEZ FRANCJĘ.

Polityka włoska w Afryce staje się coraz bardziej aktywna. W Rzymie została uznana konieczność gruntownej rewizji całej dotychczasowej działalności włoskiej w kolonjach afrykańskich. W związku z tem rząd włoski uchwalił w dn. 25 lutego r. b. prawo, mające na celu odmłodzenie i reorganizację włoskich kolonialnych kadr urzędniczych. Na mocy tego prawa wszyscy urzędnicy kolonialni, którzy przekroczyli 40-ty rok życia będą przeniesieni przymusowo w stan spoczynku. Miejsca ich zajmą ludzie młodszy, rekrutujący się ze sfer faszystowskich. Równocześnie włosi w ślad za francuzami zamierzają rozpocząć budowę transafrykańskiej linii kolejowej. Linja ta miałaby przeciąć Afrykę od Trypolisus i zakończyć się naturalnie u jeziora Czad, tego punk-

tu, który posiada dzisiaj największą siłę atrakcyjną dla włoskich aspiracji kolonialnych w Afryce. Zamierzona linja kolejowa przetnie Saharę i u jeziora Czad połączy się z trasami kolejowymi, wytykanymi obecnie przez francuzów i angiolków na swych terytoriach, przylegających do jeziora. Prasa francuska nie wierzy w celowość budowy tej kolei. Terytorja, które kolej ma przeciąć, nie posiadają żadnego gospodarczego znaczenia. Z punktu widzenia gospodarczych interesów Afryki, jedynie trasa przeprowadzanej obecnie przez francuzów kolei transafrykańskiej jest uzasadniona i celowa. Projekt włoski jest chimeryczny i nigdy nie dojdzie do skutku. Jednak pomysły włoskie, należy to stwierdzić, choć nierealne, przyczyniły się znakomicie do poprowadzenia w szybszym tempie francuskich robót przygotowawczych w związku z budową przez francuzów kolei, która już w krótkim czasie połączy afrykańskie porty śródziemnomorskie z Kapsztadem.

PACYFIKACJA LIBJI.

Libja została już całkowicie okupowana przez wojska włoskie. Komunikat „La Tribuna” z 12 kwietnia r. b. stwierdza, że wszystkie terytoria libijskie zostały opasowane przez wojska włoskie. W dn. 18 marca została zajęta oaza Marada. Włoskie operacje wojenne zakończyły się świetnym sukcesem wóchów przy Onen el-Ghizalan o 50 klm. od oazy Zella w dn. 7 i 9 marca. Tuziemcy w bitwie utracili cały swój sprzęt bojowy.

PODRÓŻ WŁOSKIE NASTĘPCY TRONU.

W lutym i marcu włoski następca tronu książę Piemontu Humbert odbył podróż do włoskich kolonii afrykańskich w towarzystwie p. Bolzona, podsekretarza stanu w Ministerstwie Kolonii w Rzymie. Podróż ta została wywołana niedawnymi podróżami do Afryki następców tronu belgijskiego i angielskiego. Podróż odbywała się z nadzwyczajną pompą. Ks. Humbert zwiedził pola bitew z wojny włoskiej z Etyopją, gdzie na grobach poległych żołnierzy włoskich złożył wieńce. W Adoua następca tronu otrzymał depezę powitalną od ks. Tafari, regenta Etyopji.

Garść tych wiadomości o włoskich działaniach w Afryce wskazuje na zdecydowany charakter tych działań. W ostatnim czasie prasa włoska poczęła uzasadniać pretensje Włoch do terytoriów afrykańskich, opierając się na przesłankach historycznych. Zaprowadzono tu nawet święte pojęcia „Afryki Włoskiej” i „Afryki Rzymskiej”. Niedawno wyszła w Rzymie z druku książka p. Franco Ciarlantini, w której autor doszukuje się w narodzie włoskim pierwszorzędną wartość kolonizacyjnych i pionierskich. Autor żąda zerwania z metodami polityki kolonialnej, którym hołdują dzisiaj Włochy, opartymi na wzorach francuskich i angielskich; p. Ciarlantini mówi, że już rzymianie w starożytności posiadali wielkie zalety, jako element kolonizacyjny. Te zalety pozwoliły rzymianom opanować Afrykę i Europę. Wartości te naród włoski, jako spadkobierca rzymian zachował. Należy je tylko rozwinąć i skierować we właściwym kierunku. Stary, antyczny Rzym z pleśni wieków wyłania się jak feniks w nowoczesnej włoskiej polityce kolonialnej. I słusznie, wszystkie argumenty są dobre, jeżeli chodzi o otwarcie narodowi szerokości możliwości gospodarczego rozwoju.

Dr. J. ROZWADOWSKI

W GÓRACH NADZIEI

Gęsta mgła zalegała okolicę. Białej jej całun w ciężkich zwalach opadał coraz niżej, coraz głębiej. W kłębiących się tumanach na krok nie było widać. Był wczesny poranek.

Przed „wendą”¹⁾ Chica Rossa, pod Górą Nadziei, ruch panował ożywiony. Z głębi białej kurzawy dolatywał rozgwar rozmaity. To dzwoniły spędzane pośpiesznie z paszy konie i muły i krzyki było słychać karośników. Przy korytach parowały przy obroku porannym konie, wydymuchując z owsa sieczkę, czasem zaś raz wymierzony w zad koński tępe zabrzmił echem. Ale mimo tego ruchu i gwaru, wszystko tak gęsto było, mleczną, spowite zasłoną, że z za jej welonu nie niemal widzieć się nie dawało. Czasem tylko, na tle rzadszego lachmanu mgły zamajaczyły kontury karosy, to błysnęły kształty konia, to ludzka zaczęła sylwetka. I coraz częściej z tego rozhałasowanego, a tajemnicą otulonego kłębowiska, odrywała się z brzękiem i stukotem masa jakowaś, jakby jakiś zwierz przedpotopowy z nocnego ruszał legowiska, i z tętentem oraz krzykami zapadała w nieprzebraną toń mgły. To wcześniejsze ruszały karosy.

Ale tuman szedł. Z kredowego stawał się mlecznym, z mlecznego, opalu poczynął lśnić barwami. Snadź, weszło co tylko słońce cudem swych barw poczynęło go krasić. Opadał też szybko ku dołowi, tak, że z morza jego białych fal wynurzać się jęły zwalę „Gór Nadziei”, to znowu wierzchołki poczynęły zielenieć drzew. Aż nagle, jak spłoszone stado białych, pierzastych gołębi przed piorunowym rzutem jastrzębia umyka, na wsze rozpierzchnię się strony, tak rwące się już coraz bardziej w sztuki chmury mgły rozwały się, przed słońca promieniami ustępując potęgą.

W dali nad Serra do Tigre zabłysła wspaniała tafla słońca.

Przed wendą pustoszało. Ostatnie wozy wyciągały powoli. Z hukiem i tętentem ruszyła grupka kabokli²⁾, okładając biczami konie, rwące z kopyta, aż ziemia rozpryskiwała się wkoło. Zadudniło jeno na mostku i za chwilę cichły już ich krzyki w oddali.

Ruszył nareszcie i nasz pocztyljon, a ruszył godnie, jak na takiego przystało dygnitarza; urzędowa przecie jest figura, a w Brazylii urząd to nie byle co. Piątka jego poderwała karosę z miejsca z takim rozmachem, że w głębi karosy aż jęło. To siedzący tam pasażerowie, wykonawszy pół salto mortale, usiłowali odzyskać utraconą równowagę. A impet nie słabł.

Z hukiem stu gromów, z brzękiem całego składu żelaztwa i donośnym podzwanianiem wzięliśmy mostek na strudze i rwalismy cwałem po trakcie, mijając szybko ciągnące przed nami ciężkie, ładowne bryki. Droga podnosiła się, acz zrazu bardzo nieznacznie. Okolica dziwnie podhalańska przypominała krajobraz. Po obu stronach traktu ciągnęły się lekko falujące pasniki. Tu i ówdzie znaczyła się kępa młodych pinjorów, z wyglądu świerki przypominających. Drewniane „portery”³⁾, otaczające zrzadka rozrzucone zagrody, wspomnienia budziły kolib naszych górskich pasterzy. Owce, gdzieindziej w Paranie niemal niespotykane, bielili się na zieleni pastwisk.

Jedna i druga krówka pobrzękiwała po-

tecznym dzwonkiem. Teren dźwiękał się coraz bardziej. Trakt zwężał się i poczynął się węż serpentyną.

Minęliśmy ostatnie karosy i przeszliśmy w stępa, pnąc się coraz wyżej i wyżej.

Rzeźki poranek zapowiadał piękny, ale skwarny dzień. Za nami malowniczo otwierał się widok. Jak okiem sięgnąć, aż hen, ku wzgórzom, bramującym wody Ivaży od północy i daleko ku Sierra do Tigre, od wschodu, falisty się rozciągał kraj.

Na jasnych przestrzeniach pól uprawnych Prudentopolisu ciemniały plamy lasów, na horyzoncie w czarną, poszarpaną się znacząc linię. Tuż opodal, w dole u naszych stóp, sterczała dziwaczna kopa „Xaxim”, jakby forma od baby wielkonocej dnem do góry wywrócona. Ze wszech stron już się na nią kukurydżane wdierają rosy, jeno sam szczyt skłębionemu zostawiając boru. Uparty chłop nasz i ten już ujarzmił zakątek. W kotlinie senna i cicha stoi wenda Chica Rossa. Wśród spletanego wężowiska krzewów i chwastów połyskuje strumień wartki.

W zasłonach boru na tle zieleni bieleje jeszcze gdzieś obłoczek wiotkiej mgły, ginącej już do cna.

A przed nami, coraz bliżej rysuje się zwarty wał Gór Nadziei, na straży wnętrza Parany stojący. Droga wdiera się w jego łono, jakby tajemnicę zamkniętego przezeń raję mu wyrwywając. A zawory to srogie, od Sezamu bram potężniejsze.

Wenda Chica Rossa już jako drobna, dziecinna wygląda zabawka. W dole, pod nami, na zakrętach traktu wąż karos się znaczy, jak sznur białych termitów. Ciągną zwolna za Góry Nadziei. I na myśl przywodzą dzieje bajeczne pionierów północno-amerykańskich.

Jak przez bezludne Savanny, przez dzikie Góry Skaliste, szli, kośćmi swymi znacząc trakt, drogę ku złotodajnej, mlekiem i miodem płynącej otwierając Kalifornię. A nadzieja im przewodnikiem była, zwątpiałych krzepiła, słabym mocy dodawała. Dziś powtarza się to na Antypodach. Jeno inni tu pionierzy, jeno inny tu kraj.

Idą sznury karos za Góry Nadziei, na płaskowyż Guarapuawy, gdzie ludzi jeszcze mało, gdzie kraj piękny i bogaty. Na podobój nowych terenów. Nasi to ludzie w tropy kabokli z dołów się wynoszących w pierwszej idą straży. Ciągną od Ivaży podlasiacy, idą małopolanie z Prudentopolis, suną tym samym szlakiem mazury z pod Araukarii i kujawiacy z pod Mateusza i pomorzanie z pod kurtybaskich kolonii, a od południa z nad Iguaçu, z Cruz Mahado, za górami już leżącego, poprzez Rio de Areia, flankiem zabiegają lubliniacy.

Sezam Gór Nadziei już otwarty. Nasz go otwarł dla kultury chłop swą mocą, nowe poza jego zwalę niosąc jutro. I nie skryją się już za nim „dziki”. Zaludnia się kraj pustynny, życie się budzi i pracy zakwita kwiat.

Już pod samym jesteśmy szczytem. W dali ku północy, z jednego ze wzgórz wyniosłych szerokim srebrnym pasem wali się w dół wodospad. Wspaniale na tle boru lśnią jego wody. I dziwi się człek, skąd tam z tego szczytu, gdzie żadna nie płynie rzeka, takie masy spływają wody. Ale to Brazylija, Antypody.

Wszystko tu na opak. Na szczytach, jeziora i bagna się ciągną, gdy na stokach źródła drobnego spotkać nie można. I tam, na tem wzgórzu jezioro jest obfite podobno. Nikt go zresztą nie widział, bo baśnie o niem krążą przeróżne, tak, że ka-

bokło za Boga by tam nie poszedł, a z naszych nikt tam jeszcze drogi nie znał.

A tymczasem klechdy chodzą, że kiedyś kościół tam stał okazały, ale mnisi grzechami gniew sprowadzili boży i zapadła się świątynia w nurty jeziora.

Przed nami już płaskowyż Guarapuawy. Jeszcze jeno wewnętrzne pasemka Gór Nadziei widok szeroki na stępy zasłaniają. Za to, ku wschodowi, w dole jak okiem sięgnąć, wielkie, spiętrzone falami wzgórz morze starych kolonii. Wzrok prawie nie ma się na czym zatrzymać. Jeno ku północy Trumbudo grubaczny i smukły i lasem jak Olimp pokryty Trumbudinho od reszty się odcinają krajobrazy.

Poczynęło dopiekać jakoś niesamowicie. Dusznym też było, aż z pod budy, gdzie przewiewu nijakiego nie było, utyskiwania się dąły słyszeć pasażerów.

— Chyba będzie burza, — zawyrokował woźnica, — zanadto bowiem przygrzewa. Byle tylko przejechać banhady (bagnu) na górach i dostać się do Germana. Bo jak nas w tych tu złapie dziurach, to będzie licho.

A tymczasem w dali, gdzieś nad Ivaży, a może i jeszcze poza niem, poczęło się coś robić niewyraźnie. Na samym horyzoncie jęły się rysować ciemne pierzyny chmur, rosnących chyżej i chyżej. Co gorsza, wiatr, do tej pory ledwie znaczny, dął ku nam poczynął coraz żywiej. Nie było wątpliwości. Ciągnęła ku nam burza.

Pocztyljon nie próżnował. Ledwie zmęczone drapaniem się pod górę konie chwilę małą spoczęły zdążyły, a już ruszył, ostro je podcinając, w dalszą drogę. Koło nas jakoś pusto i smutno było. Liche tylko zagajniki na tle pastwisk kwaśnych żadnego ludzkiego śladu nie zdradzały.

W biedne te strony naród nie szedł, omijając je. Nie zatrzymywał się tu pionier, bogatszych szukał okolic. Przejeżdżaliśmy jakby jakiś krater wygasły wulkanu, jakby kotlinę, gdzie niedawno jeszcze rzeka potężna przepływała, a teraz jeno bągniska brzydkie pozostały.

Droga okopana po obu stronach rowami przecinała prosto przed siebie tę kotlinę. Jako, że sucho było od dłuższego już czasu, przeto jechało się niezgorzej, ale mimowoli myślał człowiek co tu się dzieć musi, kiedy deszcze kilka popadają tygodni. Z topieli tej chyba nikt wybrnąć nie potrafi.

Ale już znowu droga się wspinała, poprzez anemiczny przedzierając się lasów. Pod kołami wozu i kopytami koni zatętniała i załomotała skała. Jakies olbrzymie tafle kamienne, jak schody szerokie, przestronne, przez czas i ruch porujnowane, ciągnęły się szczytem wzgórz.

Za nami banhada smutną świeciła łysiną, przed nami lasy się już znaczyły coraz silniejsze, aż pod samą się kończąc Guarapuawą.

Na horyzoncie całun ciemnych chmur zasnuwał się szerzej. Z hukiem wyrwali się z kamiennych porohów i po lepszej już drodze sunęliśmy wdół. Las gęstniał po bokach, paśniki znikały. Na polance zaczęła marne „rancho”⁴⁾ jakiegos kabokla. W słońcu wygrzewało się przed niem w kurzu dwoje jak cyganiatka smugłych dzieciaków, kreśliło się kilka chudych świń, jedyny nędzny dobytek.

Pocztyljon nie żałował bata, postanowił bowiem za każdą cenę zemknąć przed deszczem do wendy Germana, ale chmurzyska też nie próżnowały. Ciemne ich języki wyciągały się coraz bliżej ku słońcu, gromząc mu lada chwila pochłonięciem.

¹⁾ wenda — sklep.

²⁾ kabokło — leśny brazylijanin.

³⁾ portera — zagroda dla bydła.

— Nie dojedziemy, — zaklął nasz automedon. — Do wendy jeszcze dobra godzina, a najdalej za jakie pół godziny już będzie lać.

Już też z za lasu ponury huk grzmotu dołatał, słońce zbladło, za pierwsze się kryjąc chmur łachmany. Znowu wpadliśmy na szerszą wśród lasu łysinę.

Pod ścianą boru strumień się przewijał.

Nie kabokło tu siedział napewno. Dom białł świeżymi pinjorowemi deskami, podle niego szopka stała i stajenka wcale zgrabna, przed domem, niedaleko drogi stojącym, kwiatów grzęda się znaczyła, nad strumieniem kapusta zieleniała, duma i radość gospośki. Kukurydzianej też rosy spory widać było kawał.

— Pierwszy nasz tu siedzi, — objaśniał woźnica, — niedawno tu jeszcze marna stała buda, gdzie pospołu z psami, świni i pchłami ziemnymi gnieździł się kabokło. Aż przyszedł ten tutaj z pod Iraty i zaraz tu inny zaprowadził ład. Ja już pewnie z dziesięć lat tędy z pocztą jeżdżę. Kilka lat temu to tu ani jednego polaka na górach nie było. A teraz każdy dzień nowych przynosi. Pcha się to, panie, siła.

Przydługi, ponury grzechot gromu rozdarł powietrze, niosąc się echem po boru. Burza już była tuż. Niebo czarne, jak fizjonomja „odpowiedzialnego” murzyna, raz po razu przebiegać poczęły zygzaki błyskawicy. Pierwsze krople dżdżu, duże a rzadkie, zabębniły o budę karosy, lecąc z rozgłośnym poświsem wichru.

Las rozkołysał się jak fale wzburzonego morza.

— Trza stanąć, tu na otwartem, przeczekamy burzę, — zakonkludował pocztyljon.

— W boru niebezpiecznie. Jak się taka wichura zerwie, to pinjory kładą się jak trzcina. Śmigł to psiarstwo, a korona cała w górze wysoko, korzenie zaś płytko, pod wierzchem. Wiatr waży to bez trudu. A nie daj Boże, jak się taki na wóz położy.

A wicher już się nosił po boru, że zdało się, cały ku ziemi przygłnie. Grom łomotał po gromie, węże czerwone wokoło przelatwały bez końca i otwarty się upuśty niebieskie, jak to tylko w Brazylii jest możliwe.

Biedne koniska spuszczone ku ziemi

⁴⁾ rancho — chata tubylca



Kolonja polska Vera Guarany.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



łbami tuliły się ku sobie, zmywane falą deszczu, który prał po budzie, jakby groch młócił na klepisku.

Świata bożego nie było widać. W smugach ulewy ginęły z przed oczu lejcowe konie. Pod budą, choć porządnie była namołowana, jęło tu i ówdzie przeciekać po trochu. Wkoło na drodze, pluskała po glinie woda.

— Idzie ostro, to nie będzie tego długo. Za chwilę słońce zaświeci, — pocieszał się jeden z podróżnych.

— To tak, panie, z tą pogodą jak z humorem kabokla. To dobry, że do rany go przyłożyć, to już zaraz wali z rewolweru, a za moment gotów już pić z tobą i „compadrem” cię będzie tytułował.

Ale tymczasem lało się jak z miliona cebrow i strzelało nie z rewolwerów, ale z ciężkiej niebiańskiej artylerji. Istny ogień huraganowy!

Otuliłem się w pelerynę, bo i wilgoć jęła się robić w karosie i wicher chłód niósł niemiły. A po budzie prało dalej siarczyście.

Pocztyljon uchylił z przodu opuszczonej zasłony i wyrzał szybko na świat.

Do wnętrza wtargnęła fala deszczu, zapędzonego wichrem, aż ktoś zaklął ognisćcie.

Lało dalej i na poprawę się wcale nie zdawało zanosić. Ale woźnica innego był zdania.

— Przechodzi, — powiedział, pykając fajeczkę, — przechodzi.

Jakoż wicher widocznie ustawał i z za podniesionej nieco zasłony widać już było konie, deszczem obmywane, a gromy warczały już gdzieś dalej ku Pinhao, ku Iguassu się niosąc. Bębnienie po budzie również zelżało i coraz rzadziej padał groch kropki. Od północy jaśniało coraz bardziej, aż poprzez sznureczki deszczu zabłysło słonko, grając tysiącami barw w każdej kropki z osobna. Chwila jeszcze i było po ulewie.

Z radością wygramoliliśmy się z budy. Woźnica wiechciem ze słomy wycierał uprząż, w budzie poprawiano siedzenie. Na błękitie niebios zagrała wspaniała tęcza podwójnym promieniejąc łukiem. Jenó jeszcze hen, daleko, ku południowi ponura muzyka burzy zgrzytała. Mogliśmy ruszać.

Odświeżone konie, czując niejako, że Germano już niedaleko, wyciągały nogi, mimo, że droga odrazu ciężka się zrobiła po ulewie. Ohydna, lepka, czerwona glina, oblepiała koła, w jedną zamieniając je bryłę; koleinami smarowała woda, złościąc je coraz głębiej. Znowu mineliśmy jakieś osiedle kolonisty, niedawno w te zaszłego okolice. Nie kaboklerskie to było pewnie gospodarstwo, może wenda jakaś, bo dom stary był, ale do porządku doprowadzony, niezgorzej się prezentował.

Porozwalane śnać za dawnego pana płoty, świeciły nowemi przesłami. Ład tu inny panował i porządek.

Pod górką, w stronę nieco, jakiś pionier zakładał znowu siedzibę. Rosa już zieleniała szeroko wśród lasu, a na jej tle sterzał szkielet związanego jeno domostwa. U szczytu wiecha się jeno kołysała, nie dawno widać dom podniesiony.

— Wszystko to nasi, już kupka jest spora. Głównie z araukarskiego są. Te djabły to wszędzie wlezą, — mędrkował woźnica.

Aż z górki zjechawszy, zakręt mineliśmy i poprzez szeroką dosyć kotlinkę, wen-



Osada polska na Rio Claro. Plantacja kukurydzy.

dę jakowąś na drugim jej ujrzelśmy skraju. Był to Germano.

Przed wendą karos już kilka odpoczywało i Forda czerniała buda. U słupków kilka koni się kręciło niecierpliwie, od much się oganiając. W suto blachami nabijanych uździch połyskiwały promienie słoneczne. Na jednym z koni młody, rośły mężczyzna poprawiał siodła i kolorową pelegę⁵⁾ żółtym przyciągał gurtem. Nieco niżej na murawie jaśniały płachtami bud białych płóciennych, niesmotowanych, trzy mniejsze karoski, dokoła kręciły się poukazywane psy.

Przy małym ognisku kobiety ważyły skromny obiad, kilkoro też bawiło się dzieci. Z całym majątkiem przeprowadzali się snadź gdzieś koloniści.

W wendzie przestronnej coprawda dosyć, ale niskiej i ciemnej, rojno było. Przed ladą siedziało kilku mężczyzn, z wyglądu kabokli nie przypominających, a już z brazylijską przebranych. Wśród nich kręcił się uprzejmy Germano, to dolewając „kaszasu”⁶⁾, to nową „kuje”⁷⁾.

Od stropu wendy zwisały się bicze kaboklerskie, „chichotami” zwane, chwilały się w przeciagu popręgi końskie, ciemniało okazałe brazylijskie siodło z łękiem wysokim, silnie nabijanym nibyto srebrnymi ozdobami. Obok widać było żelastwo rozmaite, tu „fojsy” czy szpadle lub kosy, a dalej przeróżne blaszane naczynia. W rogu, na ladzie stos „peleg” rozmaitemi mienili się barwami. Na półkach materiały rozmaite, tam znowu szkło, ówdzie zaś produkty spożywcze. Ot, jak w wendzie.

Wedle starej recepty ze starego kraju z małej miściny „szwarz, mydło i powidło”.

Rozmowa szła po polsku, sami bowiem w wendzie byli polacy. Nawet Germano, acz Niemiec, coprawda, z polką żonaty, po polsku dogadywał.

Dwaj osadnicy miejscowi targowali się zawzięcie o konia, do którego też co chwila wychodzili przed dom, oglądając go ze wszech stron.

Jeden sprzedawał Germanowi piękną skórę wydry, na którą i ja też od razu parol zażyłem. Czwarto siedział milcząco, pykał z fajeczki i popijał herwę.

Przy drzwiach siedzieli trzej młodzi ludzie, snadź owi koloniści, ciągnący za Góry Nadziei. Wmieszaliśmy się do pogawędki. Osadnicy miejscowi wszyscy z pod Kurytyby pochodzili. Dwu było z Orleanu, jeden z Abranchez, ale reszta przywędrowała tu z Thomas Coelho i Araukarij. Wiadomo, mazury najtężci tu w Brazylii pionierzy. Jeden i drugi był tu też z pobliskiego Prudentopolisu. Kilka lat temu pierwszy się w te ostępy zapchał.

Dziś już liczy się tu polaków na siedemdziesiąt rodzin. Na rodzinę średnio 60 akrów wypada, a kilka ma więcej, jeden zaś Mazur dorobił się tu czterystu akrów boru, w czym sporo dobrego jest herwału.

I coraz to nowi przybywają. Siedzą tak wkoło wendy Germana, a że jeszcze ni szkoły ni kościoła nie mają, przeto tu się zbierają na sąsiedzką pogawędkę, tu interesy załatwiają, tu nowin wszelakich od karośników przejezdnych szukają.

Tu etap nowy budują, na szlaku dalszego polskiego podboju.

A podbój szedł. Dzień niemal każdy oglądał w tym boru owe, białemi budami lśniąca karoski. I dziś trzech pionierzy

⁵⁾ pelega — skóra barania na siodło.

⁶⁾ kaszas — wódka z trzciny cukrowej.

⁷⁾ kuja — naczynie do picia kawy. przynosząc, to dorzucając tu i ówdzie słowo do toczącej się rozmowy.

ciągnęli właśnie za góry, aż na daleką Amolafakę jeszcze za Guarapuawę hen nad wdzięczne wody Cantagallo, poza pasmo stepów rozległych. Jeden z nich za swojakami szedł, z Aguabranki, tutejszy już polak, w Brazylii urodzony.

Dwaj inni z Erechimu, wielkiej kolonii w odległym Rio Grande do Sul leżącej, przybywali.

Do gromady zbierał naród.

Pytania krzyżowały się, gwar uczynił się w skromnej wendzie. Szybko mijały chwile. Aż i zbierać się trzeba było. Pierwsi odeszli do swoich młodzi koloniści. Zasiadliśmy też i my do smakowicie przez panią Germanową przyrządzonej strawy. W wendzie pozostali jeno miejscowi osadnicy, głośno rozprawiając przy krzącej „kujce”.

Do pokoju, gdzie obiadowaliśmy, dolaływaly oderwane szczegóły opowieści tego osadnika, co skórę z wydry sprzedawał, snadź zapalonego myśliwego, o ostatnim polowaniu na „antę” (tapir).

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KRONIKA ZWIĄZKU

Na posiedzeniu w dniu 1 maja kooptowano jako członka Zarządu d-ra Gustawa Załęckiego sekretarza generalnego Naukowego Instytutu Emigracyjnego.

Dr. Załęcki należał do najwyższych propagatorów idei Związku i tylko wyjazd do Ameryki Północnej z ramienia Instytutu na kilka miesięcy przeszkodził mu wziąć udział w organizowaniu Związku. Obecnie, po powrocie, dr. Załęcki niezwłocznie zgłosił swój akces i wstępuje do Zarządu z konkretnym planem teoretycznego i praktycznego ujęcia strony ekonomicznej naszej emigracji.

Pan Marszałek Senatu, Prof. Julian Szymański, wybitny znawca stosunków wychodźczych, tak w Północnej jak w Południowej Ameryce, gdzie od szeregu lat przebywał, na zaproszenie Związku do współpracy nadesłał następujące pismo: „Warszawa, d. 28 kwietnia 1928.”

„W odpowiedzi na pismo Panów z dn. 16 kwietnia r. b., P. Marszałek polecił mi przesłać Panom Swe podziękowanie za przesłane numery „Morza” oraz zgodę na wzięcie udziału w pożytecznej akcji Związku w charakterze członka.”

Sekretarz Marszałka Senatu:

(—) Aleksander Mohl.

Prezes Związku p. Kazimierz Głuchowski powrócił d. 14 maja z trzytygodniowej podróży do Lizbony.

Zbadanie sprawy w stolicy metropolii utwierdza jeszcze Związek w przekonaniu, że Angola nadaje się do kolonizacji rolnej i osadnictwa polskiego. P. Głuchowski spotkał się w Lizbonie z żywym zainteresowaniem u czynników miejscowych, związanych z Angolą gospodarczo, które są skłonne do całego szeregu ułatwień dla akcji polskiej.

Dalsze prace potoczą się wobec tego żywo, idąc już w kierunku praktycznej realizacji projektu.

Zarząd Związku wszedł w porozumienie z Prezydium Związku Młodzieży Wiejskiej. W „Wiciach”, organie Związku Mł. W. ukaże się szereg artykułów, popularyzujących ideę kolonialną w kierunku uświadczenia jaknajszerszych mas społeczeństwa o konieczności celo-

No, ale czas biegł, trzeba było ruszać w drogę.

Przy naszej karosie grzebał coś jeszcze pocztyljon, gdy minęły nas karoski ku Guarapuawie ciągnące. Zwolna sunęły, bo i ładunek był srogi, i droga daleka na ową ziemię wybraną, w owe bory.

Peżegnali się też „Pochwalonym” mazury i dosiadłszy koni z trzaskiem i szumem ruszyli każdy w swą stronę. Za chwilę bór ich pochłoniął, ten bór, który oni swą mocą z dnia na dzień podbijali.

Ruszyliśmy nareszcie i my, ruszyliśmy traktem pionierów.

Za nami pozostały Góry Nadziei, za nami podbity już kraj.

Koło nas po lesie dążyli do swych sadów osadnicy, tu proporzec trudu polskiego dzierżący.

Przed nami słychać było jeszcze za górką dzwonił karoszek kolonistów w dal ciągnących.

Wczoraj... dziś... i jutro.

KAZIMIERZ GŁUCHOWSKI

wej i jednolitej akcji na terenie naszego wychodźstwa, oraz o wartości pionierskiej polskiego emigranta.

Księgarnia M. Arcta wyraziła gotowość odstąpienia Związkowi częściowo bezinteresownie, częściowo po bardzo niższych cenach podręczników szkolnych dla szkół parańskich.

O ile — ze względów finansowych — niemożliwą jest rzecz zaprowadzić we wszystkich szkołach w Paranie jednolite podręczniki, o tyle łatwiejszy do zrealizowania jest postulat, ażeby w każdej szkole w danym rejonie wszystkie dzieci uczyły się z tego samego podręcznika i żeby na każdą szkołę wypadła dostateczna ilość egzemplarzy.

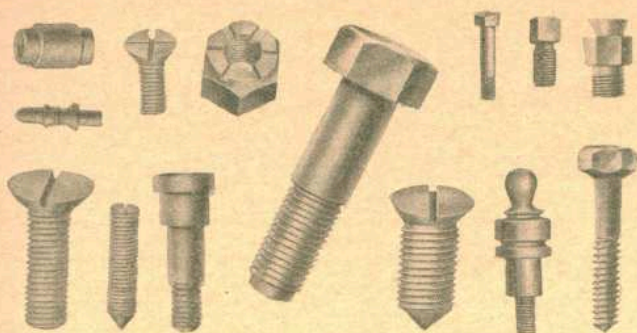
W myśl tej zasady sekcja parańska segreguje otrzymany materiał i po dokonaniu tej pracy przystąpi do wysyłki książek.

Na tem miejscu składamy firmie M. Arct gorące podziękowanie.

W dniu 14 maja Stowarzyszenie Urzędników Banku Rolnego zwołało zebranie z okazji ukonstytuowania miejscowego koła Ligi Morskiej i Rzemieślniczej. Na zebraniu tem, urzędem staraniem członka Związku p. E. Janowskiego, p. prezes Głuchowski w dłuższym przemówieniu zapoznał zebranych z wartością pionierską polskiego rolnika i celami Związku Pionierów Kolonialnych.

Akcja Związku Pionierów Kolonialnych spotkała się z nader życzliwym przyjęciem na terenie Parany. Kurytybski „Świt” z 21 kwietnia b. r. zamieszcza p. t. „Powstanie i działalność Związku Pionierów Kolonialnych w Warszawie” dłuższy artykuł, w którym podaje streszczenie ideologii Związku oraz plan i momenty jego rozwoju, wita serdecznie nową instytucję.

„Życzmy ze swej strony — „pisze „Świt” — T-wu Pionierów Kolonialnych jak najpomysłniejszego rozwoju i realizacji swych wzniosłych zamierzeń. Na „Świt” i przy nim zgrupowane wychodźstwo nowa ta organizacja może liczyć, że nie pozostaniemy w tyle w tej wspólnej pracy.”



FABRYKA

śrub toczonych i części fasonowych

J. WAGNER

w Warszawie, ul. Złota 67.
Telefon 185-01

Fabryka wykonywa śruby i nakrętki toczone wszelkich typów i fasonów oraz części fasonowe z żelaza, stali, mosiądzu i innych metali.

DZIAŁ LOTNICZY:

śruby i nakrętki stalowe oraz ściągacze

783-V.

Dostawca M. S. Wojsk.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



WIOSNA!

Przyroda ożywa! Wszystko się cieszy słońcem i chwali

WIOSNĘ
zielenią i kwieciami.

KLUCZE DO SERCA PRZYRODY DAJĄ
WYDAWNICTWA **M. ARCTA**

ATLASY MAŁE i kieszonkowe, botaniczne, zoologiczne, mineralogiczne po zł. 3.— każdy.

KWIATY WIOSENNE — *Arct-Golczewskiej*, 174 ryc. kol. cena zł. 12.—

CHRZĄSZCZE — *K. Kulwiec*, 454 ryc. kol. „ 8.—

ATLAS PTAKÓW 32 tablice kol. „ 16.—

GADY, PŁAZY, ryby i zwierzęta bezkręgowce 432 ryc. „ 20.—

WIELKI ATLAS państwa roślinnego — *Wilkomma*, 865 ryc. 124 tablic kol. „ 42.—

Podręczniki do zbierania roślin i zwierząt w wielkim wyborze.

Specjalne katalogi z „NASZEJ PRZYRODY” **Darmo.**

WE WSZYSTKICH KSIĘGARNIACH

474-III-VI

LIGA MORSKA I RZECZNA

Centrala w Warszawie — ul. Elektoralna 2, gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu, przyjmuje zapisy na członków Ligi. Członkowie rzeczywiści Ligi otrzymują bezpłatnie miesięcznik „MORZE”.

Na prowincji przyjmują zapisy na członków Oddziały Ligi.

Grono osób, które się interesuje sprawami morza polskiego, flotą handlową i marynarką wojenną, sprawą regulacji wybrzeża morskiego i t. p. może stworzyć własny Oddział. Nowopowstający Oddział, przed legalizacją przez Centralę, musi odpowiadać następującym warunkom: 1) liczyć 20 członków; 2) odbyć zebranie organizacyjne z wyborami do miejscowego Zarządu; 3) przesłać do Centrali odpis protokołu z organizacyjnego zebrania, spis osób na zebraniu; 4) po zalegalizowaniu przez Zarząd Centralny i otrzymaniu od niego pieczęci, kwitariuszy i druków propagandowych, — nowa placówka ma wszelkie prawa Oddziału Ligi Morskiej i Rzeczej. Składki członkowskie wynoszą:

członek Protektor wpisowe zł. 30.—	składka roczna zł. 120.—
„ Opiekun „	zł. 15.— „ zł. 60.—
„ Rzeczywisty „	zł. 3.— „ zł. 12.—
„ Popierający „	„ „ zł. 3.—

Wszelkich informacji oraz wskazówek przy organizowaniu Oddziałów udziela Dyrektor Ligi Morskiej i Rzeczej w Warszawie — ul. Elektoralna 2, gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu (parter) w godzinach biurowych.

ZAKŁADAJCIE ODDZIAŁY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ!

ZAPISUJCIE SIĘ NA CZŁONKÓW LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ!

Dlaczego Pani prenumeruje tygodnik p. t.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA”

BO:

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA” ogłasza utwory najznakomitszych piór literackich, jak: Marii Dąbrowskiej, Zofii Nałkowskiej, Marii Kuncewiczówny, Kazimierzy Iłakowiczówny, Magdaleny Samozwaniec, J. Wielopolskiej, M. Pawlikowskiej, M. Niklewiczowej i t. d.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA”, przy współudziale najwybitniejszych działaczek społecznych porusza najżywcze zagadnienia, o których każda inteligentna kobieta wiedzieć powinna.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA” dodaje bezpłatny tygodnik p. t. „Mój dom”, który zawiera wzory najpiękniejszych mód paryskich w wytwornych odbitkach ilustracyjnych wraz z szeregiem artykułów o współczesnych modach; tablice kroju; paryskie foremki bibułkowe sukien i t. d. naturalnej wielkości.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA” daje przepiękne wzory naturalnej wielkości najnowszych haftów, aplikacji, oraz różnych robót ręcznych.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA” prowadzi pod kierunkiem lekarskim dział kosmetyki oraz udziela w tym kierunku porad.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA” dodaje bezpłatnie prenumeratorom dwutygodnik p. t. „Start” poświęcony sprawom higieny i sportów kobiecych.

Prenumerata ze wszystkimi dodatkami:

kwartalnie — 14 zł. wraz z przesyłką pocztową,
MIESIĘCZNIE — 5 ZŁ.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI:

Warszawa, Górnośląska 20 m. 7. Konto P.K.O 14560.
IV—XII

ZWIĄZEK ZAWODOWY PAPIERNI POLSKICH

Warszawa, ul. Czackiego 18, tel. 32-27

559.VI.

KRAJOWE TOW. MELJORACYJNE

S. A. W WARSZAWIE, KOPERNIKA 30. Telefony: 58-04 (Ogólny), 58-07 (Dyr. zarząd.), 506-36 (Dyr. adm.-finans.)

Melioracje, regulacja rzek niespławnych, budowie wodne, budowa dróg, budown. wiejskie, roboty pomiarowe.
761-VI.



MOTORY DO ŁODZI
PRZYCZEPNE I STAŁE

„ARCHIMEDES”, „PENTA”

wszystkich typów poleca jeneralna reprezentacja na Polskę

B. WAHREN

WARSZAWA,
Świętokrzyska 26.

KATALOGI I OFERTY NA ŻĄDANIE.
DLA ODDZIAŁÓW LIGI MORSKIEJ
I RZECZNEJ DOGODNE WARUNKI
KREDYTOWE.

TOWARZYSTWO ZAKŁADÓW CHEMICZNYCH

„S T R E M”

SPÓŁKA AKCYJNA

MAZOWIECKA Nr. 7

Telef.: 314-30, 35-36, 273-17, 209-23, 120-00, 56-65.

Klej kostny i skórný, gliceryna ch. cz. i techniczna,
tuszcz kostny, oleina, stearyna, gudron, mączki kostne
nawozowe, żelatyna techniczna.

585.IV—XII

WARSZAWSKY PRODUCENCI WARZYW

Warszawa, ul. Grójecka 12.

Tel. 515-46.

BEZPOŚREDNIE ŹRÓDŁO ZAKUPÓW
WARZYW I KARTOFLI PO CENIE
HURTOWEJ DNIA

Dostawa dla garnizonu Warszawa,
szpitalnictwa i t. p.

Ekspozaty odznaczone najwyższą nagrodą, dyplomem uznania Min. Rolnictwa, na wystawie jubileuszowej w Poznaniu dnia 25.IX 1926 r. oraz złotym medalem na wystawie Małopolskiego Towarzystwa Ogrodniczego we Lwowie w roku 1925.

790-VI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



**Zapisujcie się do
Ligi Morskiej
i Rzecznej!**



„ŻEGLARZ POLSKI”

TYGODNIK

POŚWIĘCONY SPRAWOM ŻEGLUGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

7-my ROK ISTNIENIA

PODAJE:

NAJNOWSZE WIADOMOŚCI
PORTOWE I ŻEGLUGOWE

STAŁE DZIAŁY:

KRONIKA PORTOWA, PODRÓŻE MORSKIE
I SPORT WODNY. KRONIKA ŚWIATOWA
ŻEGLUGI I BUDOWY OKRĘTÓW.

NAJTAŃSZE PISMO FACHOWE W POLSCE

PRENUMERATA:

Roczna 12 zł., półroczna 6 zł., kwartalna 3 zł.

RAZEM Z „MORZEM”

(w Administracji „Żeglarka Polskiego” lub „Morza”)

Roczna 20 zł., półroczna 10 zł., kwartalna 5 zł.

ADMINISTRACJA I REDAKCJA:

TCZEW, ul. Strzelecka 5. Konto P. K. O. 170.044

I-XII

POLSKI ZWIĄZEK PRZEMYSŁOWCÓW METALOWYCH

WARSZAWA, KRAKOWSKIE-PRZEDMIEŚCIE 5.

ADRES TELEGR. „METALOWCY WARSZAWA”

**ZJEDNOCZENI POLSCY
PRZEMYSŁOWCY METALOWI
SP. AKC.**

WARSZAWA
TRAUGUTTA 4.

Dostarcza węgiel, koks, fragment, surowiec odlewniczy, żelazo, blachę metalową, półfabrykaty, obrabiarki do metali i drzewa oraz wszelkie artykuły techniczne.



**ZWIĄZEK EKSPORTOWY
PRZEMYSŁU METALOWEGO
PRZETWÓRCZEGO**

WARSZAWA
TRAUGUTTA 4.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



FABRYKA CELULOZY I PAPIERU „NATRONAG”

SP. AKC.

W KALETACH

WYRABIA:

Ia niebieloną celulozę sodową

Natronowe papiery pakowe o wysokiej wytrzymałości z czystej celulozy sodowej, naturalnie brązowe i kolorowe, niegładzone, jednostronnie gładzone i satynowane, papiery kablówkowe, od 18 gr. na m² wzwyż, papiery krepowane i parafinowane.

Worki papierowe z czystej celulozy sodowej do opakowania cementu i nawozów sztucznych.

Główny przedstawiciel: ZYGMUNT WEISS, Warszawa, Marszałkowska 68.

401-III-VI

GE-TE-WE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Górnośląskie Towarzystwo Węglowe

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

KATOWICE

UL. MICKIEWICZA 36

UL. MICKIEWICZA 36

BIURO SPRZEDAŻY KONCERNU WĘGLOWEGO GIESCHE SPÓŁKA AKCYJNA

DZIAŁY:

Węgiel kopalń Giesche i Cleophas
i wyroby porcelanowe fabryki Giesche

FABRYKA PORCELANY SP. AKC. DAWN. CZUDAY

ODDZIAŁY Z WŁASNYMI SKŁADAMI:

Warszawa—Marszałkowska 137, Tel. 221-87

Bydgoszcz—Dworcowa 54, Tel. 668. Łódź—Węglowa 7b, Tel. 35-36

405-VI

POGOTOWIE

POMORSKI ORGAN P. W. i W. F.

POD REDAKCJĄ
JERZEGO KRUSZEWSKIEGO

STAROGARD TEL. 263

ABON. MIES. 80 GR.

„Morze polskie w obrazach Fr. Szwocha”

Albumy, zawierające 16 odbitek prac malarskich
Franciszka Szwocha

do nabycia

w Instytucie Wydawniczym
Ligi Morskiej i Rzecznej

Warszawa, Elektoralna 2.

Cena zł. 2.— i 3.— (na lepszym papierze) Z przesyłką
pocztową: Zł. 2.50 i 3.50

MIEJSKA KASA OSZCZĘDNOŚCI

W KRÓLEWSKIEJ HUCIE

Rynek-Ratusz. Telefony przez Magistrat.

INSTYTUCJA PUPILARNEJ PEWNOŚCI

Za kapitały powierzone Miejskiej Kasie Oszczędności odpowiada cały majątek gminy miasta Król. Huty, wynoszący ca. 40000000 zł. oraz jego siła podatkowa.

Dyskontuje weksle, wystawione na dłuższe i krótsze terminy po dogodnej stopie procentowej.

Udziela pożyczek na hipoteki na dobrych warunkach.

Od wkładów (depozytów), w złotych i dolarach, płaci wysokie odsetki.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



INKASO WEKSLI I ZALICZEK TOWAROWYCH.

406-VI



N A V I C U L A

*ŁODZIE wiosłarskie, wyścigowe,
półwyścigowe, turystyczne.
Ślizgowce do motorów przyczep-
nych. Żaglówki, składaki.*

WARSZAWA, Karolkowa Nr. 26.

TELEFON 303-05.

897-IV-VI.

GODULLA SPÓŁKA AKCYJNA

CHEBZIE G. ŚL.

Tel.: Królewska Huta 340, 341, 342 i 343; Ruda 77; Katowice 193 i 339.

Produkty: *Węgiel, Koks*. Produkty uboczne z węgla

kamiennego: siarczan amonu, smoła,

dziegieć, benzol; *Cegły*.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



FIRMA SPRZEDAŻY WĘGLA: „ROBUR” SP. Z O. P. KATOWICE, POWSTAŃCÓW 49.

FIRMA SPRZEDAŻY KOKSU I PRODUKTÓW UBOCZNYCH: „CARBOCHEMIA”
KATOWICE, UL. POWSTAŃCÓW 5.

SPRZEDAŻ CEGŁY: „GODULLA” SP. AKC. CHEBZIE G. ŚL.

58.III-VIII

TOWARZYSTWO HANDLOWE Sp. z o. o.

„TEHAG”

Katowice, Matejki Nr.1 — 3

Biuro sprzedaży wyrobów Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury, Towarzystwo Akcyjne

Adres telegraf.: „TEHAG” — Katowice. Telefon N-ry: 2510, 2511 i 2512.

Konto żyrowe: BANK POLSKI, Katowice. Konto czekowe: P. K. O. Nr 301 190 — Katowice:

S P R Z E D A Ź

wszelkich wyrobów walcowni, a mianowicie: żelaza sztabowego,
dźwigarów, szyn, blach, rur gazowych i kotłowych, blach
falistych, bednarki, klozetów kopalnianych w wy-
konaniu czarnem i pocynkowanym.

446.III-V.

POD POLSKĄ BANDERĄ

okrętami przedsiębiorstwa państwowego

„ŻEGLUGA POLSKA”

wysyłajcie wasze towary i sprowadzajcie wasze surowce z zagranicy.

Wyłącznie ładunki masowe:

węgiel, drzewo, cement, cukier, rudy, nawozy sztuczne.

Flota Przedsiębiorstwa:

1. Statki towarowe: S. S. „Warta” - 4200 ton DW.
S. S. „Wilno”, „Poznań”, „Katowice”, „Toruń”, „Kraków” po
3000 ton DW.

Parowiec specjalny do przewozu zbiorowych ładunków:

„Tczew” — 1000 ton DW.

2. Statki pasażerskie: S. S. „Gdańsk” i „Gdynia” po 560 ton.

W czasie sezonu letniego statki przedsiębiorstwa utrzymują regularną komunikację pomiędzy

Gdańskiem, Gdynią, Helem i Jastarnią

i chodzą z wycieczkami do portów zagranicznych na Bałtyku.

G D Y N I A, ul. Starowiejska, willa Laguna

Adres telegr.: „Polmorsk”

Telefony: Wydział frachtowy 70. Wydział pasażerski 93.

PRZEDSTAWICIEL W WARSZAWIE:

J A N R A U E

Bednarska 2, m. 4. Tel. 235-45

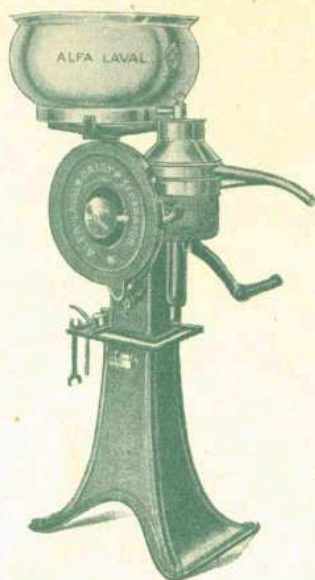
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ZWIĄZEK SPÓŁDZIELNI MLECZARSKICH I JAJCZARSKICH

WARSZAWA, ul. HOŻA 51.

jednoczy około 300 Mleczarni na terenie b. Kongresówki i Pomorza:



zajmuje się zbytem produkcji swych członków — dostarcza wszelkich urządzeń i przyborów mleczarskich — pracuje nad podniesieniem produkcji nabiału — organizuje eksport masła i jaj — udziela mleczarniom wszelkich porad fachowych i organizacyjnych, urządza kursy instruktorskie, — dostarcza zaliczek obrotowych i kredytów na zakup pasz treściwych.

POLECA:

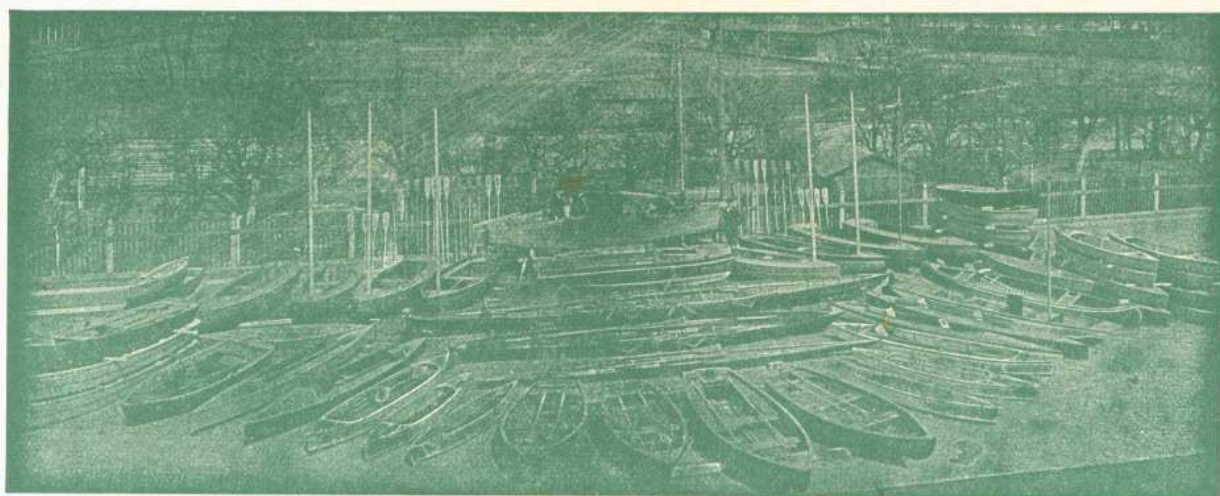
niezrównane oryginalne wirówki
do odtłuszczania mleka
„ALFA-LAVAL”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Wszelkich informacji udzielają: Centrala w Warszawie, ul. Hoża 51, Oddział Maszyn: Krakowskie Przedmieście 6, oraz Oddziały: Lublin, ul. Narutowicza 13, Łódź, ul. Kościuszki 29, Poznań, ul. Piotra Wawrzyniaka 14, Wilno, ul. Konisk 12, Toruń Wielkie Garbary 27, Katowice, ul. Dąbrowskiego 2.

800-VI.



Łodzie każdego typu: wiosłarskie, żeglarskie i zwyczajne oraz przybory wiosłarskie dostarcza w dobrym wykonaniu i po cenach przystępnych WŁADYSŁAW URBANIAK. Stocznia Łodzi i Fabryka WYROBÓW z Drzewa.
Poznań — Droga Dębińska 10 — tel. 3354.

I-III.

PRENUMERATA: Rocznie zł. 12.—, półrocznie 6, kwartalnie 3.— Członkowie L. M. i R. otrzymują czasopismo bezpłatnie.
PRENUMERATA „Morza” wraz z tygodnikiem „Żeglarski Polski” wynosi zł. 20, dla Członków L. M. R. „Żeglarski Polski” za dopłatą zł. 10.— w stosunku rocznym.
Cena ogłoszeń: 1 strona — 500 zł., 1/2 str. — 260 zł., 1/4 str. — 140 zł., 1/8 str. — 80 zł. Okładka: IV str. — 700 zł., 1/2 — 400 zł., 1/4 — 250 zł.; II i III str. — 600 zł., 1/2 — 350 zł., 1/4 — 200 zł.
Konto Administracji w P. K. O. 9747. Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Elekoralna 2, tel. 15-63.
Przedstawicielstwo: Katowice: Warszawska 27. Konto P. K. O. 303.463. Przy inkasowaniu należności za prenumeratę przedstawicielstwa pobierają dodatkowo 50 gr. tytułem zwrotu kosztów przesyłki.

Drukowano na papierze nabytym w S. A. W. Bednawski w Warszawie, Moniuszki 2 — tel. 220-22.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF

Drukarnia Zakł. Wydawn. M. Arct, Sp. Akc. w Warszawie, Czerniakowska 225.