

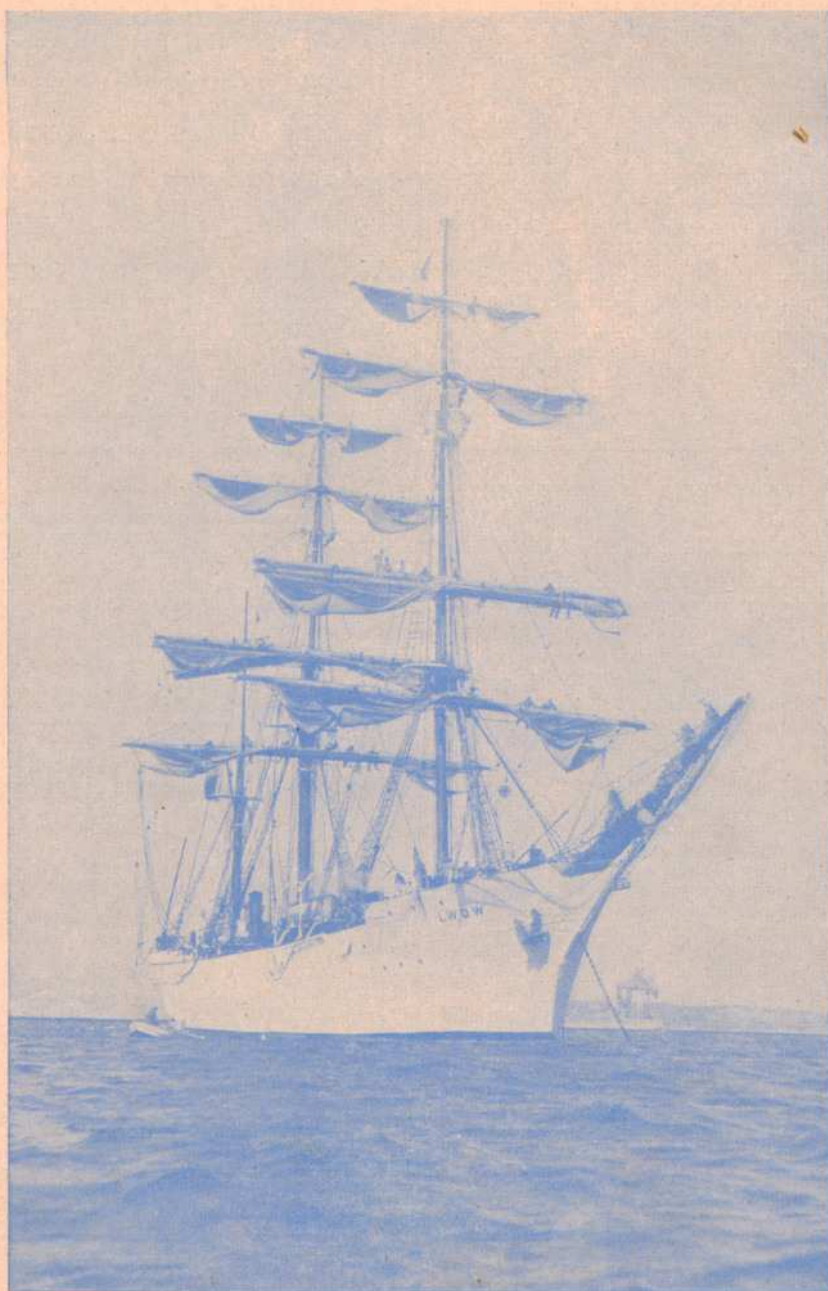
NAKLAD 29,000 EGZ.

CENA 1,20 ZŁ.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY” w tekście



STATEK SZKOLNY „LWÓW” NA REDZIE GDYNI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



LISTOPAD

1929 r.

ZESZYT 11.



„ŻEGLARZ POLSKI“

TYGODNIK

POŚWIĘCONY SPRAWOM ŻEGLUGI MORSKIEJ I RZECZNEJ
7-my ROK ISTNIENIA

PODAJE:

NAJNOWSZE WIADOMOŚCI
PORTOWE I ŻELGUGOWE

STAŁE DZIAŁY:

KRONIKA PORTOWA, PODRÓŻE MOR-
SKIE I SPORT WODNY. KRONIKA ŚWIA-
TOWA ŻEGLUGI I BUDOWY OKRĘTÓW.

NAJTAŃSZE PISMO FACHOWE W POLSCE.

PRENUMERATA:

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

RAZEM Z „MORZEM“:

(w Adm. „Żeglarskiego” lub „Morza”)

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

Administracja i Redakcja:

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

14-IX-XI

Najwygodniejsza droga prze-
wozu towarów—to droga po-
wietrzna.

Towar, wysłany samolotem,
w przeciągu kilku godzin przy-
bywa na miejsce przeznacze-
nia, poczem natychmiast zo-
staje doręczony adresatowi.

Ułatwione formalności celne.

Informujcie się: w Bydgosz-
czy, Katowicach, Krakowie,
Lwowie, Poznaniu, Warszawie,
Gdańsku, Brnie i Wiedniu
w biurach P. L. L. „Lot“ oraz
we wszystkich oddziałach firmy
ekspedycyjno-przewozowej
S. A. Hartwig.

WYDAWNICTWA MORSKIE

NAKŁADEM

INSTYTUTU WYDAWNICZEGO
SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWIE

Wyszły:

zł.

<i>St. Dłuski.</i>	Dewiacja kompasu.	5.90
<i>A. Garnuszewski.</i>	Budowa okrętu I.	4.55
	Teoria okrętu.	4.25
<i>A. Hryniewicz.</i>	Zarys meteorologii.	5.20
<i>G. Kański.</i>	Opisowy kurs Łocji.	6.50
<i>A. Ladochowski.</i>	Kurs nawigacji (Wyd. 2-gie)	6.50
	Astronomja żeglarska.	7.—
<i>K. Bielski.</i>	Turbiny parowe.	19.—
	Mechanika teoretyczna.	16.—
	Prawidła wykonywania rysun- ków maszynowych	1.—
	MONOGRAFJA Państwowej Szkoły Morskiej.	10.—
	INFORMATOR dla kandydatów na oficerów mary- narki handlowej	3.—
	USTAWA o służbie marynarza	2.50
	HANDEL morski w praktyce.	5.—
	STATUT Państwowej Szkoły Morskiej.	—80
	OPIS UNIFORMU dla uczniów Szkoły Morskiej	—20

Nadto Instytut Wydawniczy poleca:

<i>F. A. Ossendowski.</i>	Na skrzyżowaniu dróg.	6.50
<i>J. Słowacki.</i>	Pisma wybrane (według pro- gramu dla szkół średnich).	3.80

Podręczniki te można nabywać w Instytucie Wydawni-
czym Szkoły Morskiej (Tczew, Pomorze—Konto czekowe
P.K.O. 39.602) oraz we wszystkich księgarniach.

Koszty przesyłki poleconej 1.— zł.

VII-XII

CZYTAJCIE CO TYDZIEŃ

„LE JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE“



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



JEDYNE CZASOPISMO FRANCUSKIE,
POŚWIĘCONE ROZWOJOWI
MIĘDZYNARODOWEJ
ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Paris — 190, Boulevard Haussmann.

378—IX-XII.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ RZECZNEJ

Nr. 11.

Warszawa, listopad 1929 r.

Rok VI.

TREŚĆ NUMERU: 1. Dziesięciolecie; 2. Inwestycje miejskie w Gdyni — Inż. St. Łęgowski; 3. Udział portu gdańskiego w handlu zagranicznym Polski — A. Rudzki; 4. Pierwsza sztuczna wyspa na Atlantyku — H. T.; 5. Francuskie budownictwo okrętowe — Olivier Quéant; 6. Żaloba duńskiej marynarki handlowej — Tadeusz Stecki; 7. Sześćdziesięciolecie kanału Suezkiego — H. T.; 8. Nieprawda! — Bohdan Pawłowicz; oraz bogata Kronika i Dział Oficjalny L. M. i R.; MŁODY ZEGLARZ; 9. Drodzy czytelnicy; 10. Zew morza — Zbigniew Lepecki; 11. W pogoni za słońcem — Dr. J. P. Dąbrowski; 12. Na Helu — Zofia Lepecka; 13. Z życia młodzieży; PIONIER KOLONIALNY; 14. Podstawy polskich dążeń kolonialnych — Dr. Jan Rozwadowski; 15. „Pionierzy” Bohdana Pawłowicza — Dr. W. Rosiński; 16. Mieczysław Bohdan Lepecki — Wschodnie Peru, czyli Montanja — J. R.; 17. Przegląd Kolonialny — R.; 18. Kronika Kolonialna — W. R.

17 ILUSTRACJI I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

DZIEŚIĘCIOLECIE

Dnia 10 lutego 1930 roku mija 10 lat władania przez Odrodzoną Polskę dostępem do morza.

Jest to jubileusz, który wypadnie nam uczcić należycie. Liga Morska i Rzeczna, jednocząca w sobie, w jedną wspólną rodzinę niejako, wszystkich ludzi morza w Polsce, a więc zarówno tych, którym na tem morzu danem jest dla lepszej przyszłości Polski pracować, jak i tych, którzy znaczenie tego morza rozumieli, albo zrozumieli, do niego się zbliżyli, a poznawszy je, pokochali, — Liga Morska i Rzeczna postanowiła cały naród powołać do uczczenia dziesięciolecia władania przez Polskę własnym, nieskrępowanym dostępem do morza.

Przygotowania do tego obchodu są w toku. Podobnie jak przed rokiem z górą, uroczyste święciliśmy dziesięciolecie odzyskania Niepodległości, tak w lutym roku przyszłego musimy godnie uczcić dziesięciolecie dostępu do morza, które tej niepodległości jest gwarancją, jedną z pierwszych. Cały kraj powinien wziąć udział w tem Święcie Morza. Zwróci się doń z apelem w tym względzie „Komitet Obchodu Dziesięciolecia Dostępu do Morza”, który zostanie powołany do życia pod

protektoratem najpierwszych w Rzeczypospolitej Polskiej dostojników. Cała Polska, jak długa i szeroka, odda w dniu 10 lutego r. p. pokłon w stronę tego skrawka wybrzeża, które dla nas jest bez ceny. W obchodzie tym zespolic się muszą wszystkie dzielnice, a więc Pomorzanie, pierwsi nad Bałtykiem strażnicy, jak i Wielkopolanie, tej straży najbliższy odwód, w walkach z butną niemczyzną zahartowani, a dalej Śląsk Górny, z wybrzeżem połączony niemi szlaków, po których skarb ziemi śląskiej — węgiel idzie ku morzu i za morze. W święcie tem wezmą udział także synowie Pohala, czujnie strażujący na przełęczach górskich, jak i w błotach pińskich nad lepszą przyszłością mozolący się Poleszacy. Dalej bohaterski Lwów i zawsze wierne Wilno, synowie Nowogrodzkiej ziemi, nad błękitnym Niemnem osiadli, Lubliniacy i Wołyniacy, ku morzu wysyłający złote ziarna zbóż, które obficie ich czarnoziemy rodzą, Małopolanie od Krakowa, Tarnowa, Przemyśla, z pod naftowego Borysławia i z dalszych ku granicy rumuńskiej stron. Wreszcie w święcie tem weźmie udział Warszawa, ofiarna zawsze, a wraz z

nią twardy naród z „Kongresówki”. Wszyscy stanąć muszą w tym dniu uroczystym do apelu, poświęcić uwagę morzu, zrobić niejako rachunek sumienia ze swego do tego morza stosunku i zastanowić się nad tem, jakimi by sposobami jeszcze bardziej z tem morzem się związać i zespolić.

W szkołach odpowiednie obchody muszą powiedzieć pokoleniu, które rośnie, jakie znaczenie dla Polski ma ta rocznica i jak winno ono sposobić się do przyszłej dla Polski na morzu i przez morze pracy.

W wojsku, do czuwania nad całością granic Państwa powołanem, podobne obchody muszą wskazać na znaczenie morza i dostępu do niego, na wypadek, gdyby ktoś targnąć się chciał na całość Rzeczypospolitej.

W miastach i po wsiach jak najszerze warstwy społeczeństwa muszą dać wyraz swych uczuć dla morza w uroczystych akademiach, wiecach, pogawędkach i t. p.

Wreszcie organ Ligi Morskiej i Rzecznej, „Morze”, wystąpi ze specjalnym numerem, temu jubileuszowi poświęconym, w którym wskaże na te wysiłki, jakich

Polska na morzu już dokonała i jakich jeszcze dokonać musi.

Będzie to jedna strona uroczystości. Niezależnie od obchodów trzeba będzie zachęcić cały kraj, aby uczcił dziesięciolecie dostępu do morza w jakiś pozytywny.

trwały sposób, każda dzielnica, każde miasto, według swoich możliwości i środków.

W tym celu Zarząd Główny zwrócił się do wszystkich oddziałów Ligi Morskiej i Rzecznej, po całej Polsce rozrzuconych, aby

już dzisiaj do obchodu tego sposobie się zaczęły, agitację w swych okręgach, zachęcającą innych, przeprowadziły, słowem, aby uczyniły wszystko, byle tylko Święto Morza wypadło jak najgodnie.

INWESTYCJE MIEJSKIE W GDYNI

Pierwszy okres budowy portu w Gdyni dobiega końca. Przez 5 lat od końca 1924 do 1929 roku ukończono budowę avantportu, jednego basenu wewnętrznego i dwóch basenów zewnętrznych. Budowa ta umożliwiła obrót portowy blisko 3.000.000 ton w roku bieżącym, a co najmniej 4.000.000 ton w roku przyszłym.

Przy porcie stopniowo powstaje miasto portowe, z jakim trudem, to każdemu wiadomo, kto na naszym wybrzeżu był. Budowa miasta zwykle należy do samorządu, ale z małej rybackiej osady z roku 1919-go trudno wykręsać w ciągu kilku lat znaczne miasto portowe bez pomocy z zewnątrz. I taka pomoc ze strony rządu się zjawiała, może nie w stopniu dostatecznym, ale w każdym razie była i to dosyć znaczna. Miasto swój budżet zwyczajny pokrywa z własnych dochodów, natomiast swój budżet nadzwyczajny z pożyczek wewnętrznych — gwarantowanych przez Skarb Państwa. Właściwe inwestycje miejskie rozpoczęły się w roku 1929. Inwestycje te obejmują w pierwszym rzędzie budowę ulic, budowę kanalizacji oraz wodociągu, dalej budowę gmachów, oświetlenie elektryczne i inne.

W roku budżetowym 1927/28

zabrukowano następujące ulice: Kościelną, Derdowskiego, Chrzanowskiego i Św. Wojciecha, razem 7083 m² bruku. W następnym roku zabrukowano połowę ulicy Św. Jana, ulicy Nr. 40, dalej wykonano roboty ziemne na całym szeregu dalszych ulic razem 58.000 m³ robót ziemnych, a ulic zabrukowano 17.800 m². W roku 1929/30 wykonano do 15-go października robót ziemnych 54.000 m³ oraz ułożono 10.000 m² chodników z płyt chodnikowych, zrobionych we własnej miejskiej betoniarni. Ponadto przygotowano projekty 24 kilometrów ulic. Budowa tych ulic powinna ożywić ruch budowlany. Dotychczasowe budowle były utrudnione przez brak ulic, transport materiałów zaś znacznie droższy. W okresie bieżącym ilość zabrukowanych metrów kwadratowych powinna być dosyć znaczna. Poza to rozpoczęto budowę ulic asfaltowych, na co zawarte zostały umowy z odpowiednimi firmami i to na dłuższy kredyt.

Z kanalizacji sanitarnej wykonano w roku 1928/29 4.511 m. b. na ulicach Starowiejskiej, Podjazdowej, Alei Wolności, Mickiewicza, Portowej, Rynku Kaszubskim, ulicy Nr. 40, Nr. 42, na ulicy Kaszubskiej, Nr. 36, Bolesła-

wa Chrobrego, Kollataja, Abrahama i Śto-Jańskiej. Z wodociągów wykonano 8297 m. bieżących rur na ulicach Aleja Wolności, Nr. 40, Starowiejskiej, 10-go Lutego, Śto-Jańskiej, Nadbrzeżnej, Abrahama, Bolesława Chrobrego, Nr. 42, Kaszubskiej, Derdowskiego, Nr. 39, Podjazdowej, Dworcowej, Szkolnej, Św. Wojciecha, Szosie Gdańskiej. W roku 1929/30 wykonano kolektor na ulicy Derdowskiego i Śto-Jańskiej oraz kanały na Starowiejskiej, na Nadbrzeżnej, Św. Wojciecha, Kollataja, Kaszubskiej w ilości 2461 m bieżących. Deszczową kanalizację przeprowadzono na ulicach Derdowskiego, Starowiejskiej i Chrzanowskiego. Prócz ciągów kanalizacyjnych wykonano w 80 procentach stację oczyszczania ścieków systemu „Imhoffa”. Wielkie żelazo-betonowe studnie są już wybudowane i ustawione na miejscu, obecnie znajduje się w robocie stacja przepompowań ścieków dolnego systemu do górnego. Z wodociągów zrobiono w okresie 1928/29 5279 m. b. ciągów na Szosie Gdańskiej, drodze Witomińskiej, w kolonii oficerskiej, na Oksywiu, na ulicy Jagiellońskiej, Nr. 68, Mickiewicza i Chrzanowskiego. Oksywie już obecnie zaopatruje się w wodę, Gdynia otrzyma ją w końcu gru-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Gdynia. Budynki, które powoli przechodzą do „zabytków” tego w amerykańskim tempie rosnącego miasta portowego.

dnia. Kanalizację i wodociąg zaprojektował prof. Pomianowski, a wykonanie robót według zdania jego stoi na wysokim poziomie.

Z budowli nadziemnych wykonano w roku 1927/28 Szkołę, kolonję rybacką, dwa tymczasowe domy magistrackie dla biur oraz mieszkań urzędniczych, budynek straży pożarnej. W roku bieżącym wykonano hotel robotniczy na 350 robotników i podjęto ponownie roboty około budowy kolonji robotniczej.

Pierwsze roboty około elektryfikacji Gdyni powierzono w roku 1924 firmie Bergmann z Gdańska za sumę 45.000 guldenów. Koszty te pokryto z pożyczek krótkoterminowych. Konsumpcja prądu w pierwszych 2 latach wolno wzrastała, dopiero od roku 1927 wzrost jest bardzo silny. Miasto kupuje prąd od wodnej elektrowni w Rutkach po stronie wysokiego napięcia (15.000 volt) i ponosi straty transformowania (18.19%). W roku 1925 zakupiono 25.460 kilowatgodzin, w roku 1926 cyfra ta wzrasta do 76.712, ilość liczników wynosi 187, a wpływy za prąd 41.797 złotych. W roku 1927 zakupiono 152.510 kilowatgodzin, ilość liczników wzrasta do 345, a za prąd pobrano 74.375 zł. W roku 1928 zakupiono prądu 8—900 tysięcy kilowatgodzin, ilość liczników wyniosła 1500, a za prąd pobrano 350.000 zł. W roku 1928 rozbudowano dosyć znaczną sieć,



Gdynia. Ul. 10 lutego ma już całkiem wielkomiejski charakter.

wybudowano transformator i sieć rozdzielczą dla Oksywia i Grabowa. Wartość wykonanych do dn. 1 kwietnia 1929 robót wyniosła 250.000 zł. W tym dniu utworzono specjalne przedsiębiorstwo miejskie pod firmą: „Miejskie Zakłady Elektryczne”. W roku bieżącym zakłady we własnym zakresie przeprowadziły elektryfikację Małego Kacku i Orłowa za sumę 75.000 zł. Powierzono im również za sumę 40.000 zł. elektryfikację Chylonji. Odnosnych

pożyczek udzielił Bank Gospodarstwa Krajowego oraz gmina Chylonja. W najbliższym czasie Magistrat zawrze nową umowę koncesyjną z elektrownią Gródek. Do 1 stycznia 1930 r. miasto ma się połączyć 3-kilometrowym kablem ze stacją Gródek w Chylonji, zbudowaną dla zaopatrywania terenów portowych. Koszty tych robót wyniosą 200.000 zł. za kable i stację rozdzielczą. W miarę wykończenia ulic muszą one być oświetlone. Narazie koszty z tego tytułu wyniosą 392 tys. zł., a w niedługim czasie dalsze 108.000 zł. Na zakup kabli uzyskano kredyt półtoraroczny, na pozostałe roboty w okresie budżetowym potrzeba jeszcze 275 tysięcy złotych.

Koszt całości inwestycji, przeprowadzonych przez Magistrat miasta Gdyni, przedstawia się, jak następuje :

W okresie budżetowym 1927/28 wydano na inwestycje miejskie 2.581.005,18 zł. Na sumę tę składają się budowa kolonji robotniczej 109.865,96, budowa kolonji rybackiej 170.350,91, budowa administracyjnego gmachu miejskiego 428.709,15, budowa szkoły 396.362,39, straż poż. 112.135,14, zakup placów i gruntu pod ulicę 396.583,81, bruk ulic 619.730,85, na pomiary, plany oraz ekspertyzy 112.218,46, na oświetlenie Oksywia 35.068,35. W r. 1928/29 wykonano inwestycji na sumę 4.155.231,77 zł. Na sumę tę składają się: budowa domu ma-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MS



Gdynia. Regulacja ulicy Starowiejskiej.

gistrackiego 130.665,74, szkoły 164.534,88, domu izolacyjnego dla chorych zakaźnych na Grabowie 33.794,91, straży poż. 103.251,94, na wykup gruntów pod budowę ulic 337.035,19, na brukowanie ulic 1.402.595,96, na wytyczenie ulic 13.357,62, na zakup rur kanalizacyjnych 33.844,33, na zakup rur wodociagowych 218.551,35, na wiercenie studzien 56.955,35, na roboty kanalizacyjne i wodociagowe 1.015.787,63, na plany i pomiary 21.419,12, na konserwację sieci elektrycznej 58.760,78, na rozszerzenie sieci elektrycznej 302.990,69, na 2-gi dom miejski 263.686,26. W okresie 1929/30 do dn. 15-go października wydano 2.099.747,26. Na sumę tę składają się: budowa kolonii robotniczej i hotelu robotniczego 90.843,10, na kanaliz. i wodoc. 1.377.280,02, na ulice 567.131,95, na plany 15.390,07, na 2-gą szkołę 267,95, na sanitarne urządzenia 14.391,65 i na inne urządzenia 34.433,52 zł.

Jak z powyższego wynika, najwięcej inwestycji wykonano w roku 1928/29, a w roku obecnym tempo ich do połowy osłabło. Jeżeli się weźmie pod uwagę, że obecnie przybywa w Gdyni około 1000 mieszkańców miesięcznie, że eksploatacja portu stale wzrasta, osłabienie inwestycji dla dalszego rozwoju miasta, a co konsekwentnie za tem idzie i dla samego portu może się stać groźne. Jeżeli port dalej się ma prawidłowo rozwijać, tworzące się osiedle miejskie musi mieć zapewnione warunki sanitarne, komunikacyjne i gospodarcze. Tu nie można dopuścić do załamania. Prócz budowy linii kolejowej Górny Śląsk-Gdynia, prócz dalszej racjonalnej budowy portu, zapewnienie miastu niezbędnych środków dla najpotrzebniejszych inwestycji jest naczyniem chwili. Do realizacji tego problemu mają się przyczynić dwie ustawy obecnie przygotowywane. Pierwsza, to ustawa o



Gdynia. Tereny, na których powstaje ulica Ant. Abrahama. Październik, 1929 r.

zarządzie i organizacji władz miejskich, druga, to ustawa o finansowej pomocy dla miasta Gdyni. Żwłaszcza ta druga może miastu zapewnić dalszy racjonalny rozwój. Przedmiotem tej ustawy jest stała dotacja ze strony Skarbu dla miasta w ciągu 5 lat po 5 milionów zł. Dalej przydział gruntów, które pozwolą zwiększyć majątek miejski i umożliwią tranzakcję pożyczek zagranicznych i krajowych, a w końcu gwarancje finansowe ze strony Skarbu w stosunku do miasta. Ponieważ ustawa pierwsza na szereg lat ma rozwiązać kwestję zarządu miasta, obie ustawy razem mogą stworzyć podwaliny do dalszego rozwoju miasta, opartego już na pomocy stałej i z góry ustalonej.

O ile budowa portu polegała tylko na zawarciu umów budowlanych z odnośnymi firmami, o tyle zagadnienie powstania i ugruntowania miasta znacznie wię-

cej jest skomplikowane. Nieodrazu właściwa droga rozwiązania się nasunęła. W ostatnim czasie „Berliner Tageblatt” pod tytułem „Gold Gräberstadt” wydrukował wstępny artykuł, gdzie jednym z nielicznych zarzutów jest ten, że nie wywłaszczono odrazu cały teren miasta, jak to uczyniono w porcie, czem unieszkodliwiono spekulację terenową. Zarzut ten jest częściowo słuszny, ale na to potrzeba było ogromnych funduszy, które Państwo, mając po wojnie tyle do odrobienia, tylko z trudnością mogło znaleźć ze szkodą dla innych, może jeszcze pilniejszych, zadań. Jednakże, gdyby dziś na inwestycje miejskie fundusze się nie znalazły, szkody z tego wynikłe byłyby jeszcze większe i kto wie, czy byłyby wogóle do odrobienia

INŻ. ST. ŁĘGOWSKI

UDZIAŁ PORTU GDAŃSKIEGO W HANDLU ZAGRANICZNYM POLSKI

Port gdański w ciągu lat ostatnich rozwijał się bardzo pomyślnie. Są to rzeczy naogół znane, dlatego tylko krótko zaznaczymy, że ruch okrętowy w r. 1928 był przeszło cztery razy większy, aniżeli w r. 1912 (rekordowym dla ruchu przedwojennego), osiągając przy wejściu i

wyjściu 8.071.000 n. r. t. Obroty towarowe dotrzymywały kroku wzrostowi ruchu okrętowego. W 1928 r. wyniosły one 8.615.000 t. w porównaniu z 2.452.000 t. w 1912 r.

Na wzrost ruchu portowego w Gdańsku wpływał cały szereg okoliczności, mających swo-

je źródło w odmiennej strukturze gospodarczej Europy Środkowej i Wschodniej po wojnie, polityka taryfowa kolei polskich, dążąca ze zrozumiałych powodów do koncentracji możliwie dużej części handlu zamorskiego Polski w Gdańsku i w Gdyni, wreszcie energiczne

wysiłki w tym kierunku Rady Portu i prywatnych sfer gospodarczych w Gdańsku.

Nieźmiernie ciekawy jest fakt, że obroty towarowe portu gdańskiego wzrastały szybciej, aniżeli całkowity handel zagraniczny Polski. Jeżeli przyjmie-
my, że cały ruch portowy w Gdańsku stanowi handel zamorski Polski¹⁾, to otrzymamy następujący udział procentowy obrotów towarowych w porcie gdańskim w handlu zagranicznym Polski:

Rok	Przywóz	Wywóz
1922	11	5
1923	20	6
1924	30	10
1925	20	15
1926	26	25
1927	31	31
1928	35	33

Znamienna jest równowaga w udziale procentowym pomiędzy przywozem a wywozem. Zapowiadała ona od chwili, kiedy węgiel zaczął być eksportowany przez Gdańsk, przedtem bowiem, gdy artykuł ten eksportowany był przez granicę lądową, wywóz przez Gdańsk nie mógł osiągnąć wyższej cyfry procentowej. Brak natomiast równowagi pomiędzy importem a eksportem przez port gdański. Tak np. w r. 1928 przywieziono 1.832.000 t., wywieziono 6.783.000 t. Wyciąganie jednak z tego faktu jakichkolwiek bądź nieomyślnych prognostyków dla rozwoju portu gdańskiego byłoby wynikiem tylko powierzchownego zbadania sprawy. Port gdański jest dziś siłą rzeczy portem, obsługującym zasadniczo handel zamorski Polski. A Polska, jak wiadomo, wywozi pod względem wagi znacznie więcej aniżeli przywozi. Tak np. w 1928 r. wywieziono 20.423.000 t., a przywieziono 5.165.000 t. Port gdański nie może mieć więc w żadnym razie równowagi pomiędzy przywo-

zem a wywozem i jedynie drogą popierania importowego ruchu tranzytowego można stosunek ten na rzecz importu poprawić. W rzeczywistości sprawa tak się właśnie przedstawia, na co wskazuje to, że w handlu zagranicznym Polski przywóz ma się do wywozu jak 1:5,9, a w ruchu towarowym Gdańska jak 1:3,6. Większy jest też udział portu gdańskiego przy imporcie w 1928 r., a mianowicie wynosi on 35 proc., podczas gdy przy eksporcie — 33 proc.

Przechodzimy teraz do krótkiego przeglądu udziału poszczególnych grup towarowych gdańskiego ruchu portowego w analogicznych grupach handlu zagranicznego Polski. W krótkim artykule niepodobna sprawę tej rozpatrzyć wyczerpująco, dlatego zmuszeni jesteśmy z konieczności ograniczyć się do najważniejszych artykułów gdańskiego ruchu towarowego. Rozpocznijmy przegląd ten od przywozu.

Jak wiadomo w przywozie przez port gdański główne miejsce zajmuje grupa minerałów i przetworów z nich. Przywieziono tych artykułów w 1928 r. (wogóle wszystkie cyfry poniższe odnoszą się będą do 1928 r., o ile nie będzie specjalnie powiedziane inaczej) 980.000 t., podczas gdy przywóz całkowity do Polski wyniósł 1.589.000 t. Udział procentowy portu gdańskiego stanowi więc 61 proc. Ten udział procentowy jest jeszcze większy przy poszczególnych artykułach, wchodzących w skład tej grupy. Tak np. rudy żelaznej przywieziono do Polski 537.000 t., przez Gdańsk 439.000 t., czyli 79 proc., złomu żelaznego przywieziono do Polski 532.000 t., przez Gdańsk 477.000 t., czyli 89 proc. Mniejszy udział procentowy w całej tej grupie, niż przy dwóch najważniejszych artykułach, tłumaczy się w głównej mierze przez przywóz innych rud, które przychodziły prawie wyłącznie granicą lądową.

Drugie miejsce w imporcie przez Gdańsk zajmują nawozy sztuczne i chemikalja. Przywieziono tych artykułów 389.000 t., a całkowity przywóz Polski wyniósł 775.000 t. Udział procentowy Gdańska wyniósł więc równo 50 proc. Przy niektórych składnikach poszczególnych tej

grupy udział ten jest jeszcze większy. Tak np. saletry chilijskiej przywieziono do Polski 91.000 t., a przez Gdańsk 81.000 t., czyli 90 proc.

Najbardziej różnorodną grupą w imporcie gdańskim są artykuły spożywcze i kolonialne. Przywóz tej grupy wyniósł 331.000 t., a przywóz do Polski wogóle — 807.000 t., czyli że udział procentowy Gdańska wyniósł 41 proc. Przy niektórych artykułach, wchodzących w skład tej grupy udział ten był znacznie nawet większy, przy niektórych — mniejszy. Tak np. śledzi sprowadzono do Polski wogóle 81.000 t., a przez Gdańsk 88.000 t., czyli że przeładunek śledzi w Gdańsku był większy od całego przywozu polskiego, osiągając 109 proc. tego ostatniego. Tłumaczy się to tem, że pewna część śledzi skierowana została tranzytem do krajów sąsiednich. Ryżu natomiast przywieziono tylko 18 proc., albowiem na 101.000 t. całego przywozu polskiego, przywieziono przez Gdańsk 18.000 t. Smalcu przywieziono na 27.000 t. przez Gdańsk 18.000 t., czyli 66 proc. Ten sam udział procentowy osiągnięty był przy najklasyczniejszych artykułach kolonialnych, a mianowicie przy kawie, herbacie i kakao. Na 15.000 t. tych artykułów, przywiezionych do Polski, przeszło przez Gdańsk 10.000 t., czyli 66 proc. Tytoniu sprowadzono również 60 proc., a mianowicie 6.000 t. przez Gdańsk na 10.000 t. całego przywozu. Mniejszy udział procentowy całej grupy, pomimo wysokiego udziału poszczególnych jej składników, tłumaczy się tem, że niektóre artykuły, jak np. kukurydza, przywieziona w ilości 55.000 t., wcale przez Gdańsk importowane nie były, zboża natomiast i pszenicy, importowanych w większych ilościach wskutek nieurodzaju, przywieziono 43 proc., a mianowicie 143.000 t. na 334.000 t.

W wywozie główny pod względem wagi artykuł, — węgiel, ma poważny udział procentowy. Na 12.863.000 t. węgla, wywiezionego z Polski, wyeksportowano przez Gdańsk 5.369.000 t., czyli 42 proc. Jest to udział bardzo znaczny i wzrósł on poważnie w porównaniu z rokiem 1927, w którym

¹⁾ W rzeczywistości odjąć należy, zwłaszcza przy imporcie, towary, idące tranzytem przez Polskę do krajów sąsiednich, jak np. rudy do Czechosłowacji i t. d. Ponieważ jednak chodzi nam raczej o porównanie wzrostu handlu zagranicznego Polski z obrotami towarowymi w Gdańsku, nie przeprowadzamy tych obliczeń.

wyniósł 37 proc. Ulepszenia techniczne, przeprowadzone ostatnio w porcie gdańskim, przede wszystkim uruchomienie nowego basenu przy Wisłoujściu, przyczynią się w dalszym ciągu do wzmożenia eksportu węgla przez Gdańsk.

Gorzej przedstawia się sprawa z drugim pod względem ilości eksportowanej artykułom portu gdańskiego, a mianowicie z drzewem. Na 4.889.000 t. wywiezionego z Polski drzewa, przez Gdańsk przeszło 914.000 t., czyli 19 proc. W r. 1927 na 6.426.000 t. polskiego eksportu drzewa, przez port gdański wyeksportowano 1.749.000 t., czyli 27 proc. Jak widzimy z cyfr powyższych, cały wogóle eksport drzewa z Polski zmniejszył się w roku ostatnim. Rok 1927 nie mógł być uważany za normalny, ponieważ wywieziono wielkie ilości drzewa, zniszczonego w 1926 roku przez pasorzyty. Cofnięcie się jednakże udziału procentowego Gdańska

w eksporcie drzewa ma inną przyczynę. Zostało to spowodowane przez podpisanie tymczasowej umowy, regulującej obrót drzewem z Niemcami z jednej strony, oraz przez spadek cen na drzewo na rynku angielskim — z drugiej. Eksporterzy drzewa w Polsce mieli i formalną możliwość wywieżenia drzewa do Niemiec i uzyskali na rynku niemieckim wyższą cenę. Jakimi drogami pójdzie eksport drzewa przez Gdańsk w najbliższych latach trudno jest jeszcze przewidzieć.

Główna kiedyś grupa eksportowa w Gdańsku grająca dzisiaj stosunkowo mniejszą rolę, a mianowicie artykuły spożywcze, ma 32 proc. udziału w handlu zagranicznym Polski: na 846.000 t. całego eksportu, wywieziono przez Gdańsk 270.000 t. Wyższy udział procentowy uzyskuje w tem cukier, którego na 186.000 t. wywieziono przez Gdańsk 122.000, czyli 65 proc., oraz jęczmień, którego na

111.000 t. wywieziono 73.000 t., czyli 65 proc.

Z innych artykułów eksportowych wymienić należy jeszcze cement, którego wywóz przez port gdański rozpoczął się stosunkowo niedawno, ale rozwija się naogół pomyślnie. Na 95.000 t., wywiezionych z Polski, przez Gdańsk wywieziono 80.000 t., czyli 84 proc.

Krótki powyższy przegląd cyfrowy udziału procentowego portu gdańskiego w obrotach towarowych Polski, pozwala stwierdzić, że udział ten jest poważny, a w wielu wypadkach nawet bardzo znaczny. Konsekwentne wysiłki sfer zainteresowanych prowadzą do stałego wzrostu polskiego handlu zamorskiego. Duży wpływ będzie miała tutaj również reforma taryf w Polsce, a w szczególności zawarty w taryfie specjalny zeszyt portowy, dający szereg nowych ulg na kolejach w komunikacji z portami.

A. RUDZKI

PIERWSZA SZTUCZNA WYSPA NA ATLANTYKU

Pisma zagraniczne donoszą, że w początku listopada r. b. rozpoczęto budowę pierwszej sztucznej wyspy na Atlantyku, która ma służyć jako port lotniczy dla aeroplanów, odbywających lot nad oceanem między Europą a Ameryką. Jak obliczają — roboty winny być zakończone do stycznia roku przyszłego. Finansuje budowę tej pierwszej sztucznej wyspy na Atlantyku znany bankier światowy, Pierpont Morgan.

Kosztorys tego gigantycznego przedsięwzięcia wynosi czterdzieści milionów dolarów. Jak twierdzą inżynierowie, budowa następnej sztucznej wyspy, dzięki doświadczeniu, jakie zostanie uzyskane, będzie się kalkulowała znacznie taniej.

Sztuczną wyspę wznosi znana stocznia „Pennsylvania Shipbuilding Company”, która budowała wielkie pancerniki dla floty wojennej St. Zjednoczonych oraz największe kolosy oceaniczne dla amerykańskiej marynarki handlowej. Wyspa nazwana zostanie „wyspą Morgana”, od nazwiska swego fundatora.

Zanim rozpoczęto właściwe roboty, sporządzono wielki model sztucznej wyspy, o długości prawie czternastu metrów. Tę miniaturę pływającej wyspy spuszczo-

no na wody zatoki Hudsona. Utrzymywała się ona wspaniale na powierzchni i wykazała całkowite uzasadnienie genialnej idei inż. Armstronga, który jeden z pierwszych wystąpił z projektem pobudowania szeregu sztucznych wysp na szlaku lotniczym poprzez Atlantyk.

Pierwsza sztuczna wyspa zostanie zakotwiczona na oceanie w odległości około 600 kilometrów od wschodniego wybrzeża Ameryki Północnej. O wielkości tej pływającej wyspy świadczyć mogą następujące liczby: wyspa Morgana będzie miała 360 metrów długości, szerokości zaś akurat połowę tego, t. zn. 180 m. Kształt wyspy przypominać będzie elipsę. Wyspa będzie wzniesiona o 40 metrów ponad powierzchnię oceanu. W czasie najsilniejszych burz na Atlantyku rozkołysane fale tworzą góry wodne o wysokości 15—20 m. Jak z tego wynika, wysokość wzniesienia sztucznej wyspy ochroni jej powierzchnię od zalewania falami. Nigdy nie sięgną one tak wysoko.

Ponieważ w czasie najsilniejszych orkanów, jak wykazały badania, rozkołysane są tylko powierzchnie warstwy wody, na głębokości zaś 40 m. panuje już

całkowity spokój, przeto pływaki sztucznej wyspy będą opuszczane o 80 m. pod powierzchnię oceanu. Wskutek tego wyspa nie będzie zbyt nio poddawana się zaburzeniom atmosferycznym i będzie zachowywała stale całkowitą równowagę. Do zachowania tej równowagi służyć będzie także wielka sieć z grubego drutu, którą wyspa będzie obciążona i która będzie leżała na dnie oceanu. Waga tej sieci wyniesie 10.000 kilogramów.

Sama wyspa będzie wsparta na ażurowych, stalowych kolumnach, zakończonych pływakami. W czasie burz i orkanów fale oceanu będą się przelewały pod powierzchnią wyspy, nie napotykać prawie na opór, głęboko zaś, pod powierzchnią wody, w sferze „absolutnej ciszy”, leżące pływaki zapewnią wyspie całkowitą równowagę.

Co do budowli na powierzchni wyspy, to wykonane one zostaną według projektów jednego z architektów francuskich. Dokładne plany tych budowli są już przygotowane.

Cała wyspa będzie luksusowym, pływającym hotelem, na którego betonowym dachu, będą swobodnie lądowały transoceaniczne samoloty, oraz inne statki

powietrzne. Hotel ma być urządzony z przepychem i niezwykle luksusowo. Obok hotelu będą znajdowały się różnorodne warsztaty, przystosowane do naprawiania wszelakich uszkodzeń samolotów i sterowców.

Według opracowanych projektów, samoloty, które będą utrzymywały komunikację transoceaniczną, zatrzymywać się mają na wyspach zaledwie piętnaście minut. Pasażerowie będą mogli w tym czasie posilić się w restauracji hotelowej, podczas gdy mechanicy będą sprawdzali stan samolotu. Po dokładnym zbadaniu aeroplan będzie odlatywał w dalszą drogę.

Wielką rolę odegra na wyspie oczywiście stacja radiowa i stacja meteorologiczna.

Między Ameryką a Europą ma powstać sześć takich pływających wysp. Pozwoli to odbywać przeloty ponad oceanem przy zapewnieniu maksimum bezpieczeństwa. Wszystkie wyspy będą wyposażone w aparaty ratownicze. Samolot, który w drodze zmuszony będzie opuścić się na powierzchnię oceanu, będzie mógł wezwać pomocy przez radio.

Po ukończeniu budowy wyspy Morgana, natychmiast podjęte zostaną prace przy budowie wyspy następnej.

Hotele na wyspach pływających przeznaczone będą dla podróżnych, pragnących uczynić na noc przerwę w podróży. Poza tym przyszłe administracje tych hotelów liczą na frekwencję turystów i łaknących odpoczynku w zupełnym odcieciu od świata, przemęczonych businessmanów amerykańskich i potentatów z Wall-Street.

Tak więc olbrzymi postęp techniki, jaki przynosi każdy rok naszego stulecia, pozwoli na wcielenie w życie czegoś, co wygląda raczej na fantazję z Juliusza Verne, niż na rzeczywistość.

H. T.

FRANCUSKIE BUDOWNICTWO OKRĘTOWE

W miarę wykonywania powojennego francuskiego programu morskiego, potwierdzają się znamienne właściwości nowych okrętów: jest to z jednej strony zasługa służby technicznej marynarki francuskiej, która opracowała plany tych jednostek, z drugiej zaś strony zasługa wykonawców, w niektórych wypadkach Zakładów Państwowych, w innych — prywatnych stoczni morskich. Budowę znacznej ilości nowych okrętów wojennych powierzo w całości firmom prywatnym. Tak np. kontrtorpedowiec „Valmy”, o 2.690 ton pojemności, który wykazał w próbach wyjątkową szybkość 39.85 węzła, wykonany został w stoczniach i zakładach St. Nazaire-Penhoet. Ten rekord światowy wkrótce został pobity, albowiem kontrtorpedowiec „Verdun”, tego samego typu, wykonany całkowicie przez T-wo Zakładów i stoczni de la Loire, wykazał świeżo w próbach przy pełnej parze na czterech odcinkach średnią szybkość 40.2 węzły. Zważywszy, że próby te były dokonane pod specjalnie ciężkimi warunkami marynarki francuskiej, zwłaszcza o ile chodzi o obciążenie, należy stwierdzić, że „Verdun” jest w chwili obecnej najszybszym okrętem wojennym świata w tej klasie; w żadnym bowiem kraju nie przekroczono, ani nawet nie osiągnięto tej cyfry.

Wyniki te — owoc drobiazgowych starań konstruktorów francuskich — są wybitnie zachęcające dla admiralicji zagranicznych, które mają zamawiać nowe okręty; są to oczywiście, nie-

zbite dowody, które stanowią bezsprzecznie najlepszą propagandę dla przemysłu francuskiego.

To też w okresie ostatnich lat szereg rządów powierzył stoczniom francuskim wykonanie znacznej liczby okrętów wojennych; zamówienia te dotyczą przede wszystkim łodzi podwodnych, w którym to rodzaju stocznie zdobyły duże doświadczenie.

I tak zakłady i stocznie de la Loire dostarczyły świeżo marynarce greckiej trzy łodzie podwodne o 750 tonach pojemności: „Proteusz”, „Nereusz” i „Tryton”; w tej samej firmie zostały ostatnio ukończone na rachunek admiralicji jugosłowiańskiej dwie

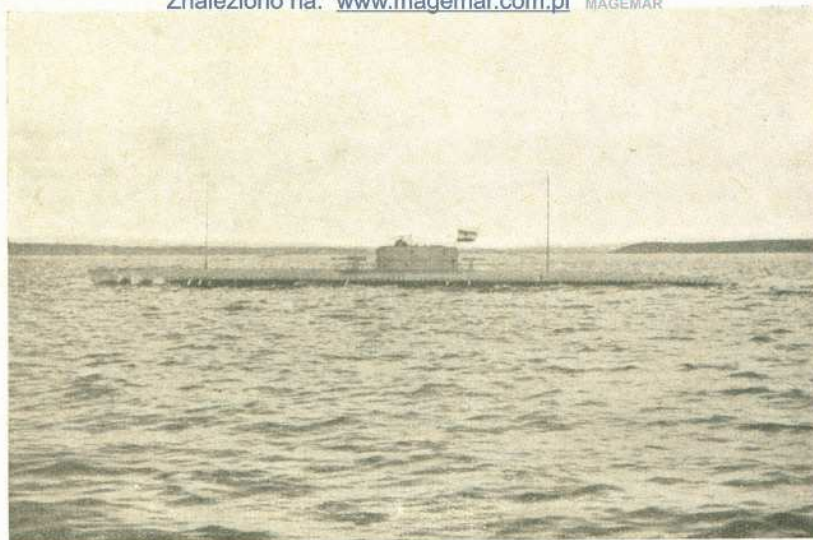
łodzie podwodne o pojemności 630 ton, „Smeli” i „Osvetnik”.

W tym samym czasie stocznia „Chantiers Navals Français” wybudowała łódź podwodną grecką „Glaukos”, tego samego typu, co trzy poprzednie.

Łodzie podwodne dla polskiej marynarki są na ukończeniu w obydwu wspomnianych stoczniach oraz w stoczni Augustin-Normand.

Godny zaznaczenia jest fakt, że wszystkie motory Diesla w tych jednostkach wykonały warsztaty francuskie. W tym dziale wytwórczości ostatnie lata wykazują we Francji ogromny rozwój, tak, że przemysł francuski jest obecnie w stanie dostarczać

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Jugosłowiańska łódź podwodna „Smeli”, zbudowana we Francji w zakładach „Ateliers et Chantiers de la Loire”.

motory Diesla typów wypróbowanych z pełną gwarancją dobrego funkcjonowania, zarówno dla okrętów wojennych, jak dla marynarki handlowej.

Zastosowanie motorów Diesla do popędu statków handlowych zrobiło we Francji od paru lat znakomite postępy. W zakresie statków pasażerskich stanęło na czele pod względem technicznym Towarzystwo Messageries Maritimes, które już posiadało statek motorowy „Théophile-Gautier”. Obecnie stocznia „Société Provençale de Constructions Navales” dostarczyła mu drugi statek z motorem Diesla, „Eridan”, trzeci zaś został spuszczonej na wodę 29 września i nazwany „Jean-Laborde”. Ta sama stocznia otrzy-

mała nadto jeszcze jedno zamówienie na nowy statek pasażerski typu „Jean Laborde”, również dla Messageries Maritimes.

Motory Diesla dla tych dwóch statków typu „Jean Laborde” wykonane zostały w zakładach Schneider i Co. w Creusot, według patentu Burmeister i Wain; mogą one rozwinąć siłę 6400 koni parowych.

Oprócz tych czterech statków motorowych, Messageries Maritimes budują jeszcze w stoczniach „de la Loire” dwa statki pasażerskie „Félix-Roussel” i „Georges-Philippart”, a pozatem zamówiły w innej firmie trzeci statek tegoż typu. Każdy z tych trzech statków, przeznaczony na linię do Chin, o pojemności 21.000

ton, zaopatrzone będzie w dwa motory Sulzer łącznej mocy 14 tys. HP, zbudowane przez T-wó Cie de Construction Mécanique Procédés Sulzer, które dostarczyło motory do statków „Théophile-Gautier” i „Eridan”. Tak więc Messageries Maritimes zamówiły ogółem 7 statków pasażerskich z motorami Diesla.

Równolegle z zastosowaniem motorów do wielkich okrętów, postępuje budowa rybackich kutrów motorowych. Francuskie stocznie morskie otrzymały świeżo zamówienie na trawler rybacki długości 64 m. z motorem Diesla-Sulzer o sile 800 HP.

OLIVIER QUÉANT

ŻAŁOBA DUŃSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

Od czasu opuszczenia przez statek szkolny duńskiej marynarki handlowej „Kjöbenhavn” portu Montevideo w dn. 15 grudnia 1928 r. w drodze do Melbourne niema o nim żadnych wiadomości. Były wypadki, że przez szereg miesięcy ginęęły słuchy o statkach żaglowych, które jednak — mimo, że uważano je za stracone, odnajdywały się gdzieś na szlakach świata, np. żaglowiec „Stronsa” dopiero po 287 dniach podróży z San Francisco zawitał do miejsca przeznaczenia — Liverpoolu.

W danym wypadku pożegnano się już jednak z nadzieją ujrzienia kiedykolwiek dumnego barku, który tylekroć zwycięsko wychodził z zapasów z żywiołami.

„Kjöbenhavn” zbudowany był w Anglii w Leith na stoczni Messrs. Ramage and Ferguson w 1921 roku. Był to pięciomasztowy żaglowiec o nośności 6.000 t. D.W. z pomocniczym motorem Diesla na wypadek ciszy lub słabych wiatrów. Był to jeden z największych żaglowców doby obecnej i należał do T-wa East Asiatic Compagny Ltd. w Kopenhadze.

Statek ten, chociaż szkolny, nie był przeznaczony do żadnych specjalnych podróży, a przewoził ładunki pomiędzy różnemi częściami świata, gdzie się zdarzy. Jego najszybsza podróż pomiędzy Kopenhagą a Adelaidą trwała 74 i pół dnia na dystansie 14.570 mil morskich.

Szybkość podczas tej podróży nierzadko dochodziła do 15 węzłów na godzinę, najlepszy przebieg za dobę 505 mil.

Decyzja wybudowania żaglowca o charakterystyce „Kjöbenhavn” z pomocniczą maszyną Diesla, dającą mu 6—7 węzłów szybkości, a nie parową, łatwiejszą w obsłudze i remoncie, opierała się na tem, że gdyby statek ten miał maszynę parową, musiałby brać 5 razy tyle węgla, ile potrzeba ropy do motorów, a zatem zmniejszyłby swoją zdolność ładunkową. „Kjöbenhavn” dzięki swej płaszczyźnie żagli był szybszy od przeciętnych statków parowych, robiąc po 9 — 10 węzłów na godzinę.

W oceanicznych, dalekich podróżach, żaglowce często bywają zatrzymane przez słabe wiatry z różnych kierunków, co zdarza się szczególnie w bliskości równika, lub przez ciszę, która trwa czasami po tygodniu i więcej. „Kjöbenhavn” dzięki pomocniczej sile popędowej mógł swobodnie posuwać się naprzód w dowolnym kierunku.

Oprócz swej służby czysto handlowej „Kjöbenhavn” miał specjalną misję kształcenia młodych ludzi na przyszłych oficerów marynarki handlowej. Był to właściwy cel jego budowy z przeznaczeniem do najdalszych podróży.

Jak wspomnieliśmy pożegnano się już dzisiaj w Danji z nadzieją na odnalezienie zaginionego statku. Urząd Morski w

Kopenhadze ogłosił w dniu 16 października r. b. komunikat, w którym podaje, że „Kjöbenhavn” uważany jest za stracony.

Wschodnio - Azjatycka Kompanja, do której zaginiony statek należał, uczyniła wszystko, co było w jej mocy, by „Kjöbenhavn” odszukać, w najgorszym zaś razie uchylić rąbka tragicznej tajemnicy, osłaniającej jego losy.

„Kjöbenhavn” miał załogę, składającą się z 70 ludzi, w tej liczbie znaczna część uczniów morskich. Dowodził nim kapitan Andersen, dzielny i wytrwały marynarz, znający doskonale wody, na których statek pływał, jak również doskonale obeznany ze statkiem, którym dowodził, gdyż był na nim poprzednio przez dwa lata pierwszym oficerem.

Ostatni raz dał „Kjöbenhavn” znak życia o sobie w dniu 23 grudnia r. ub. W dniu tym wszedł w kontakt radiotelegraficzny z angielskim parowcem „William Blumer”. Od tego czasu wszelki słuch o nieszczęsnym statku zaginął.

Na poszukiwanie „Kjöbenhavn” wyruszył przed kilku miesiącami na polecenie Wschodnio - Azjatyckiej Kompanji na motorowcu „Mexiko” jeden z najtęższych żeglarzy Danji, kapitan H. H. Christensen, poprzedni komendant zaginionego żaglowca. Przeszukał on drobniawo wody, na których „Kjöbenhavn” zaginął. Nie by-

ło wyspy, czy wysepki, zamieszkałe, czy bezludnej, do którejby kapitan Christensen nie zawitał w nadziei, że napotka na jakikolwiek ślad zaginionego statku, czy jego załogi.

Wszystkie wysiłki były daremne. Naprawdę wytężano wzrok na „Mexico”, szukając za dnia śladów statku, jakichś rozbitych jego szczątków na wodach oceanu, naprawdę przetrząsano zagubione na południowym Atlantyku archipelagi bezludnych wysepek. Z żalem musiano zaniechać dalszych poszukiwań, jako zupełnie już beznadziejnych.

Jako jedyne wytłumaczenie tajemniczej katastrofy „Kjöbenhavn” przyjmuje się powszechnie przypuszczenie, że nieszczęsny statek musiał najechać na jedną z gór lodowych, a właściwie na krę, które pędzą prądy z południowego bieguna. Na skutek tego starcia statek poszedł szybko na dno, cała zaś jego załoga zginęła. Trudno sobie inaczej zaginięcie tego za-

głowca, wyposażonego w radio, w motor pomocniczy, w nowoczesne środki ratunkowe — wytłumaczyć.

Duńczycy to naród dzielnych żeglarzy. Okryci żałobą po stracie swego statku szkolnego z chwilą, gdy rozsądek im powiedział, że „Kjöbenhavn” się już nie odnajdzie, natychmiast przystąpili do budowy nowego żagłowca szkolnego, który ma zaginiony zastąpić. Statek ten, wielkości tej samej, co „Kjöbenhavn”, ufundowany ma być kosztem 4 milionów koron. Będzie on także wykonywał pracę frachtowca, szkoląc jednocześnie pokolenie przyszłych oficerów marynarki handlowej.

Tragiczny los siedmdziesięciu dzielnych duńskich żeglarzy nie zniechęca ich rodaków. Przeciwnie — jest bodźcem do tem większego wysiłku, by jak najprędzej poniesioną ciężką stratę, nad którą cała Danja boleje — powetować.

TADEUSZ STECKI

SZEŚDZIESIĘCIOLECIE KANAŁU SUEZKIEGO

W dniu 17 listopada r. b. upłynęło 60 lat od ukończenia budowy kanału Suezkiego.

W czwartek, dnia 18 listopada 1869 roku, pisma całego świata wydrukowały następującą depeszę, nadaną w Izmailu 17 listopada wieczorem:

„W dniu dzisiejszym przybyli tutaj szczęśliwie w 8 godzin z Port Saidu cesarzowa Francuzów na yachcie cesarskiej „L'Aigle”, cesarz Austrii, następca tronu pruskiego, książę Niderlandzki, i wielu innych dostojników na własnych yachtach, jak również poseł Wielkiej Brytanji na „Psyche”. Okręty „Newport” i „Rapid” znajdują się w drodze. Przybył tutaj także duży parowiec z Suez. Kanał został otwarty dla żeglugi na całej swej długości. Z tego powodu wielka tutaj radość, iluminacje i uroczystości wszelkiego rodzaju”.

Kanał Suezki, nazwany przez Bismarcka kręgosłupem posiadłości angielskich, odegrał w ciągu ostatnich 60 lat niezwykle doniosłą rolę polityczną i gospodarczą w dziejach świata. W ciągu swego istnienia podlegał wielokrotnym ulepszeniom. Tak np. dopuszczalne zanurzenie statków

przechodzących przez kanał, do roku 1890 wynosiło 7,5 m., do roku 1902 zaś 7,8 m. W chwili obecnej głębokość kanału Suezkiego wynosi na przestrzeni 120 klm. 15 metrów, szerokość zaś 60 m.

Pierwszego pchnięcia łopatą przy budowie kanału Suezkiego dokonał jego twórca, genialny inżynier francuski Ferdynand de Lesseps w dniu 25 kwietnia 1859 roku. Budowa kanału trwała z górą dziesięć lat, przygotowania do niej zaś około lat piętnastu.

W „Encyklopedji Powszechnej” S. Orgelbranda z roku 1884, a więc wydanej w 15 lat po zakończeniu budowy kanału, znajdujemy pod słowem „Suez” następujące objaśnienie:

„Suez, miasto egipskie położone na północno-zachodnim krańcu takiejże nazwy zatoki morza Czerwonego i przy miedzymorzu Suez, łączącym Afrykę z Azją. Przed odkryciem drogi morskiej do Indyj wschodnich było bogatym miastem handlowym, które teraz dopiero od lat niewiele na nowo dźwigać się zaczyna i dziś już ma 15.000 mieszkańców i dość znaczny ruch handlowy. S. leży w odległości 1½ mili od południowego krańcu

ważnego dla handlu wschodniego kanału suezkiego, który rozpoczynając się przy Port Said, przechodzi przez jeziora Mengalah, Belah i Timsah i łączy morze Śródziemne z Czerwonem. Kanał ten długi 22½ mil, sześćset 100 metrów, ma 8 metrów głębokości. Skraca on drogę z Tryjestu do Indyi Wschodnich o 37, z Bordeaux, Londynu i Hamburga o 24 dni. Olbrzymie to przedsięwzięcie dokonane zostało przez zawiązane w tym celu r. 1846 w Paryżu towarzystwo złożone z francuskich, angielskich i austriackich bankierów i inżynierów. I gdy się przekonano o możliwości przekopania kanału, przystępnego dla największych nawet okrętów wojennych, Ferdynand de Lesseps zawarł w imieniu towarzystwa stosowne układy w Listopadzie 1854. W roku 1858 rozpoczęto odpowiednie roboty, a w r. 1864 otworzony już został kanał tak zwany wody słodkiej. Nakoniec 17 Listopada 1869 r. budowa kanału całkowicie ukończona została i takowy z wielkimi uroczystościami otwarty został. Droga żelazna, prowadząca przez miedzymorze, rozpoczęta w r. 1851, przedłużona została w r. 1856 z Kairu do Aleksandryi Indyjska poczta lądowa przechodzi już przez Suez od r. 1854...”

Przez kanał Suezki przechodzi z roku na rok coraz więcej statków. W roku 1928 przeszło przez kanał 6.084 statków o łącznym tonażu 31.905.900 n. r. t. W pierwszym półroczu r. b. tonaż statków, które przeszły przez Suez, wyniósł już 16,8 milionów n. r. t. Przeciętna wielkość statków, przechodzących przez kanał, wynosi 7.249 b. r. t. Przejście kanału w r. 1928 trwało średnio 15 godzin.

Wśród przechodzących statków prym bierze bandera brytyjska (9,6 mil. n. r. t. w pierwszym półroczu r. b.), drugie holenderska (1,8 mil. n. r. t.).

Miejmy nadzieję, że niedaleki jest czas, kiedy błysnie w Suezie bielą i czerwienią także bandera odradzającej się polskiej floty handlowej.

H. T.



NIEPRAWDA!

Z POWODU KSIĄŻKI PANA JERZEGO SZARECKIEGO P. T. „NA
POKŁADZIE „LWOWA“

„Na pokładzie Lwowa“... Tytuł książki, który obowiązuje conajmniej do ścisłości.

Nikt nie broni panu Szareckiemu snuć fantazje na kanwie rzeczywistych zdarzeń, to też tego typu opowieści, jak „Na oku“, „Wspaniali żeglarze“, „Admirał“, budzą szczerą wesołość czy smutek i że są dobrze, ze swadą i humorem napisane, przeczyta je z przyjemnością każdy.

Lecz fantazja pana Szareckiego poniosła go za daleko, bo aż w krainę... zwykłego kłamstwa i niesmacznej plotki. Najjaskrawszym tego dowodem jest opowieść „Brazylijska choinka“, w której w sposób niby autorytatywny opisane są stosunki rzekomo panujące na „Lwowie“ podczas jego wielkiej podróży do Brazylii w roku 1925.

Tak się złożyło, że miałem szczęście podróż tę odbyć na pokładzie „Lwowa“, jako pasażer-gość i przez pięć miesięcy obserwowałem stosunki, panujące wówczas na „Lwowie“ zbliska, a tembardziej bezpośrednio, że mieszkalem przez cały czas na międzypokładzie razem z uczniami.

Będąc zaś „szczurem lądowym“, człowiekiem postronnym i niezainteresowanym ani w służbie, ani w „opinji szkolnej“, stwierdzić muszę stanowczo:

Autor książki „Na pokładzie

Lwowa“ mija się z prawdą, pisząc: „Za nic sobie miało tedy to cne towarzystwo (ówcześni uczniowie-marynarze „Lwowa“) komendanta i wszystkich oficerów razem wziętych“.

Podczas służby byli idealni, „za to po służbie rządili się na statku, jak szare gęsi, za nic sobie mieli karność i subordynację, a na oficera patrzyli, jak na puste miejsce“.

Stwierdzam, że podczas mej pięciomiesięcznej obecności na „Lwowie“ (maj—wrzesień 1925 roku w portach i na morzu) były tylko dwa wypadki niekarność (jeden w porcie Limhamn-Malmö, drugi na pełnym morzu. W obydwu wypadkach winni byli surowo ukarani.

Poza temi drobnymi incydentami przez cały czas karność panowała wzorowa, a ówczesny komendant „Lwowa“, kpt. Ziolkowski i pierwszy oficer statku (obecny komendant) kpt. Maciejewicz-Matyjewicz otaczani byli szacunkiem i powagą.

Twierdzenie, że uczniowie „podczas zbiórek porannych i wieczornych wrzeszczeli na całe gardło, że już dość mają tej podróży, że chcą do portu, do szynków, knajp, kin, dancinów i innych miejsc tym podobnych“, jest wstrętną bajdą, wyssaną z palca. Pan Szarecki mocno krzywdzi ówczesnych uczniów

Skoły Morskiej, nierzadko już obecnie samodzielnych dowódców statków.

Dalej czytam i dziwię się jeszcze bardziej:

„Że chcą już nareszcie odpocząć, że żądają już niemal, by komendant zawrócił do Gdańska“.

A w Rio de Janeiro, „w którego okolicach są bardzo liczne osady Polaków“ (!!), połowa załogi, według p. Szareckiego, poszła sobie na ląd i nie wróciła ani zaraz, ani później, bo „jedna trzecia część żeglarskich przełożyła okowy małżeńskie (które na nich nałożyły „nadobne córki kolonistów“) nad trudy i udręki żeglarskiej powrotnej. Reszta po dwóch tygodniach wróciła i partjami odbywać zaczęła odbywanie kary w areszcie okrętowym...“

Pan Szarecki wiedział, że dzwonią, ale nie wiedział, w którym kościele. W Rio de Janeiro: po pierwsze — niema w okolicach osad Polaków, po drugie — ubył tylko jeden chory marynarz, legalnie zwolniony ze „Lwowa“ i po trzecie — nikt się nie żenił.

Natomiast w Santos rzeczywiście oddało się paru żądnych przygód młodzieńców, którzy mieli kilka lat ciężkiego życia w fabrykach i na Sao Paolitańskich plantacjach kawy (Z. Zaniewicki „Zielone Piekło“), a którzy to młodzi ludzie wrócili do kraju, jeden z nich ukończył szkołę morską (czego pan Szarecki nie dokonał), a drugi jest zdolnym pisarzem.

Moja skromna osoba opuściła „Lwów“ legalnie, bo przejazd z Europy się skończył, a marynarzem zostać nie miałem zamiaru. Jedynym zaś „Lwowiakiem“, który „wstąpił w związki małżeńskie“ w Brazylii byłem właśnie ja.

Tak więc wszystko to, co dotyczy podróży „Lwowa“ do Brazylii, pan Szarecki przedstawił, delikatnie mówiąc, nieprawdziwie. To zaś, co mówi o podróży powrotnej, jest pewno tej samej wartości.

Nigdybym nie nudził nikogo temi szczegółami i sprostowaniami, gdyby nie to, że „fantazje“ pana Szareckiego krzywdzą najstarsze pokolenie pierwszych wy-



Z wizyty naszych okrętów wojennych w Kopenhadze. Książę Knut (x), 11-gi syn króla Danji, w otoczeniu polskich oficerów na pokładzie O. R. P. „Krakowiak“. Fot. W. Antoszewicz.

chowanków Polskiej Szkoły Morskiej i że to pokolenie zasługuje bezwzględnie na pełny szacunek i podziw, że tych ludzi znam, że widziałem ich w doli i w niedoli,

że podróż „Lwowa” do Brazylii w roku 1923 jest już podróżą historyczną, o której istnieje cała literatura i historii tej podróży fałszować nie wolno, a oczernia-

nie w druku, w pięknie wydanej książce, ludzi znacznych i prawych jest lekkomyślnością, równoznaczną z ...oszczerstwem!!

Bohdan Pająkiewicz

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KRONIKA

GDYNIA I WYBRZEŻE

WIZYTA POLSKIEJ FLOTY WOJENNEJ W KOPENHADZE. — W Kopenhadze bawił z oficjalną wizytą dywizjon polskich torpedowców (O. R. P. „Ślązak”, O. R. P. „Podhalanin” i O. R. P. „Krakowiak”). Torpedowce odbyły podróż w nader ciężkich warunkach przy sztormowej pogodzie.

EKSPORT DRZEWA Z CZECHOSŁOWACJI PRZEZ GDYNIE. — „Narodni Politika” podnosi kwestję wywozu drzewa z Czechosłowacji przez polskie Pomorze. Dla Czechosłowacji ma specjalne znaczenie w tym względzie budująca się dwutorowa arterja kolejowa Górny Śląsk — Gdynia. Pismo to zwraca uwagę na fakt, że z powodu niskiego stanu wody na Elbie już dzisiaj znaczne ilości czechosłowackich towarów eksportowych, które dawniej szły przez Hamburg, kierowane są przez Gdańsk i przez Gdynię.

32.000 MIESZKAŃCÓW. — Liczba mieszkańców w Gdyni według urzędowej statystyki wynosiła w dniu 1.X 32.000 osób.

RZEŹNIA EKSPORTOWA W GDYNIE. — Projekt utworzenia wiekiej rzeźni eksportowej w Gdyni, wchodzi w fazę realizacji. Podpisany już został akt notarialny, założenia tego przedsiębiorstwa, jako towarzystwa z ograniczoną odpowiedzialnością. Kapitał spółki złożony został przez miasto Gdynię (50 proc.), związek fabryk bekonów (25 proc.) i przez syndykat eksportowy trzody i bydła (25 proc.).

RUCH PORTOWY GDYNI W MIESIĄCU WRZESNIU. — W sprawozdawczym miesiącu przybyło do portu statków 162 o ogólnej pojemności 128.883 netto tonn rej. (w sierpniu 174 st. o 159.182 netto tonn rej.), przywożąc 223 pasażerów oraz 12.963 tonn ładunku, w czym: 3.795 t. złomu żelaznego, 5.600 tonn rudy żel., 2.210 tonn tomasyny, 575 t. kamienia, 308 t. kawy, 250 t. śledzi, 251 tonn drobnicy, 11 tonn wina i 2 tony samochodów.

Wyszło z portu statków morskich 161 o ogólnej pojemności 125.765 netto tonn rejestrowych. Pasażerów wyjechało morzem 1.051, ładunku wywieziono 236.578 tonn, w czym: węgla eksportowego 220.391 tonn, węgla statkowego 13.006 t., soli 1.015 tonn, ryżu 1.237 t., maki ryżowej 254 tonn, otrąb ryżowych 508 tonn, części maszyn 145 tonn, drobnicy 20 t., samochodów 2 tony.

Obrót ogólny towarów we wrześniu wyniósł 249.541 tonn.



Pp. Ministrów: Skarbu — dr. I. Matuszewski oraz Przemysłu i Handlu — inż. E. Kwiatkowski w Gdyni na pokładzie s/s „Gdańsk”.

RUCH PORTOWY GDYNI W PAŹDZIERNIKU. W październiku przybyło do portu 148 statków morskich o ogólnej pojemności 140.877 netto tonn rejestrowych, przywożąc 46 pasażerów i 9.224 tony ładunku, w czym: 4.620 t. żelastwa, 4.000 tonn fosforytów, 317 tonn drobnicy, 200 t. saletry i 87 t. śledzi.

Wyszło z portu 168 statków, wywożąc 1.369 pasażerów i 266.255 tonn ładunku, w czym: 245.940 t. węgla eksportowego, 12.532 t. węgla statkowego, 1.372 ryżu łuszczonego, 1.900 tonn soli, 958 tonn drobnicy, 2.156 tonn cukru, 981,5 t. celulozy, 395 t. otręb ryżowych, 45 owce i 1.474 worki pocztu.

Obrót ogólny towarów wyniósł 275.480 tonn.

WYWÓZ POLSKIEGO WĘGLA DO BRAZYLII. — „Hansa” z dnia 2.X — Nr. 41 drukuje obszerniejszą notatkę o wywozie polskiego węgla do Brazylii. Autor określa trudności, z jakimi musi walczyć wywóz węgla z portów polskich do Ameryki Południowej, podnosi, że stawki frachtowe z Gdańska i z Gdyni zawsze będą wyższe o 2,6 — 3, — sh., niż stawki z portów angielskich, holenderskich, czy niemieckich, co utrudnia konkurencję z węglem westfalskim, czy angielskim. Dalej autor oświadcza, że po uczynieniu pierwszego wyłomu na rynku brazylijskim (100.000 t. pol-

skiego węgla dla kolei brazylijskich), opanowanym dotychczas wyłącznie przez węgiel angielski i częściowo przez węgiel westfalski, Polska będzie chciała za wszelką cenę utrzymać się na tym rynku. Już w chwili obecnej toczą się wstępne pertraktacje między polskim koncernem węglowym a Brazylią w sprawie nowego kontraktu na dostawę większej ilości polskiego węgla. Autor kończy notatkę wyrazami żalu, że wobec ciągłej rozbudowy urządzeń do przeładunku węgla w Gdyni, — Gdańsk prawdopodobnie będzie pozbawiony przeładunku tego węgla.

GDAŃSK

CZECHOSŁOWACKIE TOW. ŻEGLUGOWE W GDAŃSKU. — Z Pragi donoszą: Oprócz środkowo-europejskiego Lloyd rozpoczęto organizację drugiego czechosłowackiego tow. żeglugowego. Towarzystwo to ma uprawiać żeglugę pod czeską banderą w oparciu o porty: Hamburg, Triest i Gdańsk. Sfinansowaniem przedsiębiorstwa zajmie się specjalne konsorcjum, w którym wezmą udział przedewszystkiem „Zivnobank” i „Legiobank”. Zamierzone jest również wprowadzenie do przedsiębiorstwa kapitałów obcych; prawdopodobnie wejdzie doń grupa angielskich tow. żeglugowych.

WYWÓZ WĘGLA. — Wywóz węgla przez Gdańsk ponownie się ożywił. W ciągu pierwszych 9 miesięcy r. b. wywieziono ogółem przez Gdańsk 3.915.116 tonn węgla. W tym samym czasie w r. ub. wywóz ten wynosił 3.997.809 tonn. Zwyżki w wywozie niema, ale przyczyna tego tkwi w ciężkiej zimie tegorocznej.

PRZENOSINY TOW. ŻEGLUGOWE-GO Z MALMÖ DO GDANSKA. — Tow. żeglugowe „Egon” z Malmö ma prowadzić rokowania w sprawie przeniesienia jego siedziby do Gdańska. Tow. rozporządza statkami „Egon”, „Iris”, „Sven” i „Ludwig”.

P. A. M. WE WRZESNIU NA CZWARTEM MIEJSCU WŚRÓD MAKLERÓW GDANSKICH. — We wrześniu r. b. P. A. M. (Polska Agencja Morska) zajęła czwarte miejsce wśród maklerów gdańskich, po firmach maklerskich: „Behnke i Sieg”, „Bergenske” i „Reinhold”. P. A. M. załatwiła we wrześniu 40 statków o łącznym tonażu 31.107 n. r. t.

LITWA

DUŻE ZAMÓWIENIA W STOCZNI KŁAJPEDZKIEJ LINDENAU ET CO. — Stocznia „Lindenau et Co.” w Kłajpedzie otrzymała zamówienie od rządu litewskiego na budowę łamacza lodów dla portu Kłajpedzkiego. Łodołamacz ten ma służyć zarazem jako statek ratowniczy. Jednocześnie będzie on pełnił służbę przeciwogniową, pilotową i holowniczą.

Pozatem w tej samej stoczni zamówiło pewne towarzystwo żeglugowe z skim kontakcie z rządem chilijskim, południowego Chile, stojącego w bliździe statki motorowe, pasażersko-towarowe. Statki te, wyposażone w motory „Sulzer” mają być zbudowane według ostatnich zdobyczy techniki. Otrzymają one urządzenia pasażerskie trzech klas

LITEWSCY UCZNIOWIE MORSCY WYJEŻDŻAJĄ DO FINLANDJI. — Litewskie Ministerstwo Komunikacji przyznało stypendia dla 10 uczniów morskich i wysłało ich do Abo w Finlandji, celem uzupełnienia studiów.

ŁOTWA

SYTUACJA W ŻEGLUDZE ŁOTEW-SKIEJ. — Według informacji przedsiębiorstw żeglugowych dochody z żeglugi w tym roku są zupełnie zadawalające a nawet nieco większe, niż w roku ubiegłym. Straty, jakie miały statki w czasie ubiegłej zimy, zostały już wyrównane.

ZAGADNIENIE PORTÓW WOLNYCH. — Odbyła się w Windawie narada miejscowego komitetu giełdowego z przedstawicielami windawskiego handlu i przemysłu w sprawie portu wolnego i taryfy tranzytowej. Postanowiono wystąpić o uzyskanie dla Windawy takich samych niższych taryfowych w tranzycie kolejowym do Sowieców, jakie posiada Libawa. Rozpatrzono pozatem różne projekty urządzenia w porcie windawskim wolnej strefy.

NOWE TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE. — Minister Finansów zatwierdził statut „Północnego Towarzystwa Żeglugowego S. A.”, które zamierza utrzymywać komunikację morską między Łotwą a zagranicą. Założycielami towarzystwa są: Br. Schnabowitz, P. Goldman, A. Broide, kapitan Kraft i J. Rapaport.

WZROST FLOTY HANDLOWEJ. — Przedsiębiorstwo żeglugowe „Albel, Friedenberg, Anton i S-ka” zakupiło angielski parowiec „Blairbury” (4.550 tonn).

POSZUKIWANIE KREDYTÓW NA ZAKUP STATKÓW. — W okresie jesennym daje się zauważyć na Łotwie zwiększony ruch w zakupie nowych jednostek morskich. Tak np. w kołach żeglugowych Windawy zamierzone jest nabycie 2 statków, jak również w Rydze szereg przedsiębiorców nosi się z zamiarem zakupu nowych statków. W związku z tem poszukują koła żeglugowe w bankach prywatnych krótkoterminowych pożyczek, które w roku przyszłym spłacone być mają z długoterminowych, państwowych pożyczek. Poszukiwania te zostaną prawdopodobnie zakończzone pomyślnym rezultatem.

ESTONJA

PRZEDSTAWICIELE ŻEGLUGI I MINISTRA GOSPODARSTWA KRAJOWEGO. — Minister gospodarstwa krajowego przyjął ostatnio na specjalnej audjencji przedstawicieli sekcji żeglugi izby przemysłowo-handlowej, którzy złożyli mu dwa memoriały. Pierwszy z nich zawiera prośbę o zmianę stawek procentowych amortyzacji starszych statków. Drugi memoriał zawiera prośbę o udzielenie w związku z rozpoczynającym się sezonem zakupu statków długoterminowych kredytów w wysokości 600.000 koron, z czego 300.000 kor. po niskiej stopie procentowej (6 proc.), przy czem koła, zainteresowane w żegludze dostarczą drugie 600.000 koron. Za pieniądze te zamierza się zakupić nowe statki o ogólnym tonażu 9.000 tonn.

Minister przyrzekł przestudjować oba memoriały i w miarę możliwości poprzeć żądania żeglugi.

W latach 1928 i 1929 flota handlowa Estonji wzrosła ogółem o 20.000 b. r. t.

EKSPORT TOWARÓW ROSYJSKICH PRZEZ TALLINN. — Nowy traktat handlowy estońsko-sockiecki zawiera postanowienie, że dla tranzytu towarów rosyjskich przez porty estońskie stosowane będą takie same niższe stawki kolejowe, jakie są stosowane przy tranzycie przez Królewiec i przez porty łotewskie. W związku z tem spodziewane jest znaczne ożywienie ruchu w Tallinnie.

ANGIELSKA STACJA WĘGLOWA NA OZYLJI. — Jedno z pism angielskich podaje wiadomość, że Anglja zamierza wydzierżawić tereny na wyspie Oesel celem urządzenia stacji węglowej. Pogłoski te były już w swoim czasie ogłoszone i następnie odwołane.

FINLANDJA

OBRÓT PORTU W HELSINGFORSIE. — Ruch portowy w Helsingforsie wykazuje we wrześniu pewne osłabienie. W żegludze zagranicznej przybyło 256 statków o tonażu 163.082 n. r. t. (wrzesień 1928 — 322 statki o 170.373 n. r. t.), wyszło zaś 184 statki o 142.975 n. r. t. (1928 — 335 o 183.528 n. r. t.) W żegludze przybrzeżnej przybyło 817 statków (38.618 n. r. t.), podczas gdy w r. ub. 1.067 statków (52.663 n. r. t.) Państwowe opłaty portowe wyniosły we wrześniu 2.771.515 fińskich marek. W ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy wpłynęło do skarbu z tego tytułu 22.802.403 mk. f. (1928 — 26.509.151 mk. f.)

SZWECJA

Z ŻEGLUGI SZWEDZKIEJ. — Südafrikanska Angfartygs A. B. W Göteborgu komunikuje, że zamierza podnieść o 100.000 koron kapitał akcyjny, niższy niedawno z 1.566.000 kr. do sumy 683.250 kr.

Rederi A. B. Transpacific postanowiło 19 września podnieść kapitał zakładowy do 2 milionów koron.

W Göteborgu zarejestrowano nowe przedsiębiorstwo żeglugowe p. n. „Rederi A. B. Beku” z kapitałem zakładowym 66.000 koron.

Pozatem w Göteborgu założone zostało pod kierownictwem panów S. Thorena i T. Angströma „Towarzystwo akcyjne dla przemysłu żeglugowego” z kapitałem 150.000 koron.

W Västeröik założono pod kierownictwem dyr. J. Salmonsona nowe żeglugowe tow. akcyjne o kapitale zakładowym 100.000 koron.

NORWEGJA

DOCHODY BRUTTO ŻEGLUGI NORWESKIEJ W R. 1928. — Dochody brutto floty handlowej norweskiej w żegludze zamorskiej w r. 1928 wyniosły 396,5 milionów koron (w 1927 r. 422,7 milj. kor.) W związku ze znaczną rozbudową floty norweskiej daje ten znaczny spadek dochodów, stwierdzający raz jeszcze niższe stawki frachtowych, wiele do myślenia.

Z RYBOŁÓWSTWA NORWESKIEGO. — Tow. „Hvalfangersllskapet Norge A. S.” ogłasza sprawozdanie z kampanji 1928/29. M. in. wykazana jest nadwyżka dochodów w sumie 1.550.224 koron. Złowiono ogółem 542 wieloryby, z których wyprodukowano 46.653 beczki tranu, t. j. przeciętnie 86 beczek z jednego wieloryba. Z czystego zysku przeznaczone ma być 100.000 koron na budowę zbiorników i innych urządzeń.

DANJA

NOWY PORT W HELSINGFORSIE. — Zarząd miasta Helsingfors uchwalił zwrócić się do rządu duńskiego o udzielenie pożyczki na budowę nowego portu. Kosztorys robót obliczony

został na 4,7 milionów koron. Nowy port ma być założony na północ od miasta, między Kronborgiem a Marielyst i ma objąć również port rybacki.

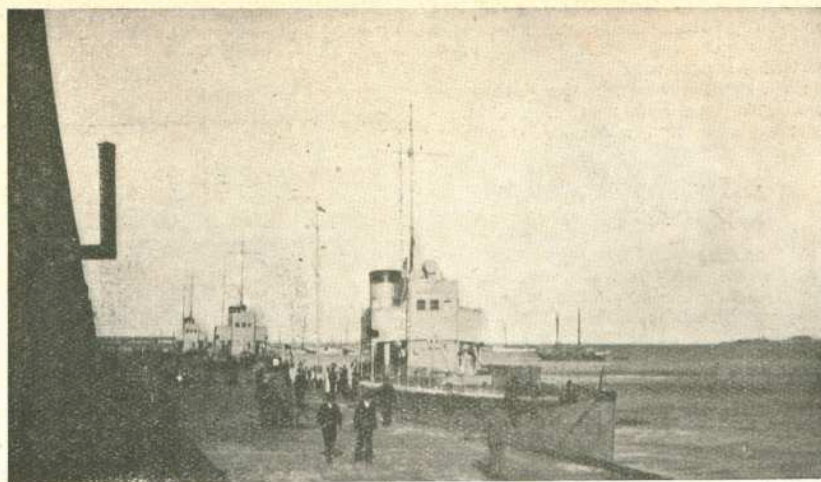
PRZYCZYNY ZATONIECIA DUNSKIEGO STATKU „DAN”. — Sąd handlowy i morski w Kopenhadze zarządził przesłuchanie załogi duńskiego węglowca „Alf”, który był w Gdańsku razem ze statkiem „Dan” i przy odjeździe tego ostatniego. Załoga „Alfa” twierdzi, że „Dan” był przeładowany, jego linia wodna była znacznie pod zwierciadłem wody. Sąd postanowił sprawę tę zbadać na miejscu w Gdańsku.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl 

Z CAŁEGO ŚWIATA

ŚRODKOWO-EUROPEJSKI LLOYD S. A. — W świeżo organizowanym czechosłowackim towarzystwie żeglugowym p. n. „Środkowo-europejski Lloyd S. A.” w Pradze bierze udział w 50 proc. kapitału zakładowego „Norddeutscher Lloyd”. Nowe przedsiębiorstwo rozporządzać będzie w pierwszym okresie trzema dużymi statkami. Portem macierzystym dla 2 linii, które w pierwszym rzędzie zostaną zorganizowane (do Ameryki i do Azji Wschodniej) będzie Hamburg. Również „Canadian Pacific Railway Co.” bierze udział w założeniu tego nowego towarzystwa żeglugowego.

PRZYCZYNY ZATONIECIA STATKU „PRINCIPESSA MAFALDA” są — według wyroku sądu w Genui — dotychczas niezupełnie wyjaśnione. W każdym razie stwierdzono, że katastrofa nastąpiła wskutek pęknięcia wału śrubowego, dalej że zawiodły drzwi wodoszczelne na statku. Sąd stwierdził jednocześnie, że niektórzy oficerowie statku nie stanęli na wysokości zadania.



Torpedowce polskie w Kopenhadze.

Fot. W. Antoszewicz.

BEZPOŚREDNIA LINJA OKRĘTOWA AMERYKA — ROSJA. — Do Odessy przybył dyrektor amerykańskiego tow. żeglugowego „Export Steamship Corp.”, Hansson. Towarzystwo to utworzyło regularną linię żeglugową New-York — Odessa — Noworosijsk — Batum. Statki będą odchodziły 3 razy na miesiąc. M. in. statki te mają przewozić przewóz towarów amerykańskich, zakupionych przez Persję.

600.000 MAREK RATUNKOWEGO DLA LODOLAMACZA „KRASSIN”. — Sąd rozjemczy niemiecko-rosyjski, na posiedzeniu w Hamburgu przyznał sowieckiemu łamaczowi lodów „Krassin” ratunkowe w wysokości 600.000 mk. za pomoc, udzieloną motorowcowi pasażerskiemu „Monte Cervantes”, należącemu do Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft. Sowiety żądały pierwotnie 2.000.000 mk. ratunkowego, później zredukowali swe żądania do 1.500.000 mk.

SOWIECKA FLOTA HANDLOWA. — Według danych urzędowych sowiecka flota handlowa składa się ze 158 jednostek o ogólnym tonażu 260.000 b. r. ton.

RÓŻNE

NOWY STATEK SZKOLNY. — Wojewódzki Komitet Floty Narodowej w Toruniu zakupił drogą składek, zebranych wśród społeczeństwa pomorskiego, nowy statek szkolny dla marynarki handlowej. Statek ten, który otrzyma nazwę „Pomorze”, liczy 2.600 ton nośności i jest trzymasztową fregatą. „Pomorze” zastąpi dotychczasowy statek szkolny „Lwów”, który zostaje wycofany z użycia z powodu sędziwego wieku — 60 lat.

Wojewódzki Kom. Fl. Narod. w Toruniu nabyty statek ofiarował Państwu.

DZIAŁ OFICJALNY LM i RZ

OBCHÓD 10-LECIA DOSTĘPU DO MORZA.

Zarząd Główny organizuje w początkach lutego 1930 r. Obchód dziesięciolecia odzyskania dostępu do morza, który ściśle kalendarzowo przypada na dzień 10 lutego. W związku z tem rozpoczęto już przygotowania celem godnego uczczenia tej pamiętnej chwili i przystąpiono do utworzenia Głównego Komitetu Obchodu.

Zarząd Główny zwraca się do wszystkich Oddziałów z prośbą o ujęcie w swe ręce w sposób analogiczny inicjatywy i przeprowadzenia obchodu na terenie, objętym działalnością Oddziału.

Pierwszym krokiem byłoby ukończenie Oddziałów z prośbą o ujęcie w swe ręce w sposób analogiczny inicjatywy i przeprowadzenia obchodu na terenie, objętym działalnością Oddziału.

(w siedzibie Województwa), powiatowe, miejskie (w miastach wydzielonych).

W składzie tych Komitetów, zależnie od warunków miejscowych, powinny się znajdować: przedstawiciele władz państwowych (administracyjnych, wojskowych, szkolnych, sądowych, skarbowych i t. d.), państwowych instytucji kredytowych i przedsiębiorstw państwowych, przedstawiciele władz samorządowych, duchowieństwa, izb zawodowych (rolniczej, rzemieślniczej, przemysłowo-handlowej), przedstawiciele organizacji społecznych, wolnych zawodów i t. p.

Obchód mógłby się składać z następujących części: 1) Nabożeństwo, 2) poranki w szkołach średnich i powszechnych, urządzone według wskazań, które wyda władza szkolna, 3) uroczysta akademja, 4) przemówienia okolicznościowe w kinach i teatrach,

5) zabawy. W porozumieniu z władzami wojskowymi należałoby urządzić odpowiednie pogadanki dla żołnierzy. Plan ten nie jest obowiązujący, może być stosownie do warunków miejscowych rozszerzony lub zwężony.

Do zadań Komitetów należałoby również zainspirowanie artykułów w prasie miejscowej. Podobnie i stacje radiowe należałoby dla tego celu wyzyskać. W miastach uniwersyteckich mógłby sprawę oddać wielkie usługi współdział organizacji młodzieży akademickiej, między innymi także dla rozwinięcia intensywnej akcji propagandowej w tym dniu.

Zarząd Główny względnie Główny Komitet Obchodu zajmie się wydaniem afisza oraz nalepek i znaczków propagandowych, które w swoim czasie będą rozsyłane Komitetom lokalnym.

Ze względu na krótki czas, dzielący

nas od dnia Obchodu, Zarząd Główny prosi o szybkie rozpoczęcie prac, a to celem zapewnienia całej akcji odpowiedniego poziomu.

Po ukonstytuowaniu się Głównego Komitetu Obchodu w stolicy Oddziały zostaną o tem natychmiast powiadomione.

ADRES BIURA ZARZĄDU GŁÓWNEGO L. M. i R.

Biuro Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej mieści się obecnie przy ul. Królewskiej nr. 9 m. 6, telef. 515-88 i 535-40.

Redakcja i administracja „Morza” znajdują się obecnie przy ul. Elekto-ralnej nr. 2, telefon 15-63.

NOWY ODDZIAŁ.

Ostatnio został zalegalizowany Oddział w Łunińcu. Do Komitetu Organizacyjnego wybrani zostali: pp. mjr. Wilczyński — przewodniczący, K. Śnieżko — skarbnik i E. Szczepaniak — sekretarz.

Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW.

Do Zarządu Oddziału w Janikowie zostali wybrani pp. P. Wieszok — prezes, E. Dratwiński — zast. prezesa, B. Toby — sekretarz, S. Stambrowski — zast. sekretarza, E. Gill — skarbnik, M. Kaiser — gospodarz, W. Ledwo-rowski — zast. gospodarza. Komisja Rewizyjna: pp. A. Otto i K. Wlekliań. Do Zarządu Oddziału L. M. i R. w Brastamiu zostali wybrani: pp. M. Strasiński — prezes, M. Łukaszewicz — vice-prezes, L. Michniewicz — sekretarz, B. Kaczmarczyk — skarbnik, członkowie Zarządu: B. Mackiewicz, L. Bielak i S. Kałuski. Komisja Rewizyjna: pp. R. Siła-Nowicki, A. Kamieniecki i S. Bielak.

Do Zarządu Oddziału L. M. i R. w Krakowie zostali wybrani: pp. Wojewoda dr. M. Kwaśniewski — prezes, inż. M. Seifert — vice-prezes, inż. W. Kowalski — skarbnik, dr. inż. J. Do-łiński — sekretarz. Członkowie Zarządu: inż. J. Czerwiński, mjr. inż. Fächer, S. Fächer, J. Fischer, dr. H. Jurczyński, bryg. M. Kolankowski, inż. A. Semkowicz, inż. J. Skalka, dyr. R. Seevy, radca F. Stankowski, z Woje-wództwa 3-ch członków. Komisja Rewizyjna: pp. dyr. J. Dorawski, inż. T. Jaszczurowski, płk. J. Kostrzewski, wiceprezes W. Ostrowski, inż. W. Pir-go.

Do Zarządu Oddziału L. M. i R. w Kaliszu zostali wybrani: pp. F. Głowacki — prezes, S. Orzeł — viceprezes, J. Woźniakówna — sekretarz, A. Mikunicki — skarbnik i członkowie Zarządu: pp. L. Głębski i W. Chrzano-owski.

Do Zarządu Oddziału L. M. i R. w Wilnie zostali wybrani: pp. prezes — S. Pogorzelski, kurator O. S. W., viceprezes — M. Borowski, admirał, skarbnik — R. Miłkowski, dyrektor Banku Tow. Spół., sekretarz — W. Sylwanowicz, doktor med. Członko-wie: pp. S. Kirtiklis — wicewojewoda wileński, C. Czarnowski, doktor med., W. Czarnowski radca U. W., E. Fiel-dorf mjr. W. P., W. Sławiński inżynier, W. Blinstrub, komandor, W. Szumański, J. Huss porucznik W. P., J. Rochowicz, J. Kapala inspektor, B. Krzywiec, magister praw.

Komisja Rewizyjna pp. J. Pietra-szewski — prezes Izby Kontroli Pań-stwa, J. Malecki — b. prezes Izby Skarbowej, S. Łaczyński — prezes Urzędu Ziemskiego.

Do Zarządu Oddziału L. M. i R. Pra-cowników Żeglugi Śródlądowej w Warszawie zostali wybrani: pp. B. Korsak — prezes, R. Tyszkowski — skarbnik, J. Tomaszewicz — sekretarz.

TO IMIĘ — TO POCZĄTEK I SZCZYT RADJOFONJI



SENATOR
G. MARCONI
GENJALNY
WYNAŁAZCA RADJO

32 lata temu, w r. 1897 założył w Lon-dynie Zakłady Marconi, które są dziś największą światową firmą radio-techniczną.

Polskie Zakłady Marconi — ściśle współpracując z centralą zbudowały Polskie Stacje Nadawcze i produkują w kraju Odbiorniki wszelkich typów, znakomite Głośniki Marconivox i Ra-diovox, Uniwersalne Prostowniki, oraz Wzmacniacze Gramofonowe uszla-chetniające muzykę gramofonową.

Marconi stworzył radio.

Marconi ma w radio największe doświadczenie.

Marconi daje gwarancję najwyższe-go gatunku i sprawności.



Radjosprzęt Marconi jest do nabycia w salonach wysta-wowych Zakładów MARCO-NI oraz w większych skle-pach radiowych.

POCZĄTEK I SZCZYT
RADJOFONJI TO—

Marconi

POLSKIE ZAKŁADY MARCONI s.a

Warszawa, ul. Narbutta 29.

Salon demonstracyjny: Warszawa, ul. Marszałkowska 142.

533—400-XI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



BUDOWNICZY

JERZY SCHALSCHA
KATOWICE — PLAC WOLNOŚCI 6.

Budownictwo naziemne.

Budowa domów mieszkalnych i osiedli.

Wykonanie budynków przemysłowych.

Budowle betonowe i żelazo-betonowe.

P. K. O. Nr. 301.003. — Nr. telefonu 234.

6268-390-XI.

Na Gwiazdkę
dla dzieci i młodzieży!!

Najtańsze i najłat-wiejsze do kupienia

Książki Różowe
i Błękitne

Cena tomu w o-prawie z 10 ilu-stracjami zł. 1.50

Żądać we wszyst-kich księgarniach

MŁODY ŻEGLARZ

DODATEK DLA MŁODZIEŻY

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



DRODZY CZYTELNICY!

Dzielimy się z wami skwapliwie dobrymi nowinami: Sekcja Młodych Miłośników Morza staje już na własnych nogach. Mamy już regulamin. Łada dzień organizacja nasza zacznie żyć i działać dzięki przychyłnej decyzji i poparciu Ligi Morskiej i Rzecznej oraz życzliwemu stosunkowi naszych władz oświatowych.

Członkami czynnymi Sekcji Młodych Miłośników Morza będą mogli być uczniowie i uczennice gimnazjum wyższego. Członkowie czynni dzielić się będą na 4 grupy: I-a pływaków — obejmująca rocznik pierwszy; II-a wioślarzy młodszych, obejmująca jeden względnie dwa roczniki następne; III-a — wioślarzy starszych (rocznik III względnie IV) i IV-a — żeglarzy (rocznik IV

względnie V). Przejście z grupy niższej do wyższej będzie dokonywane na podstawie wykazanego przez kandydata dobrego wykształcenia w odpowiedniej dziedzinie sportu wodnego.

Tak np. w grupie drugiej wszyscy członkowie muszą dobrze umieć pływać; w grupie III — wiosłować na rzekach i jeziorach i t. d.

Podstawową jednostką organizacyjno-techniczną będzie t. zw. „łódź“, t. j. taka ilość członków, jaka będzie potrzebna do utworzenia najmniej pojedynczej a najwyżej trzykrotnej obsady łodzi danego typu. Jeśli więc uczniowie czy uczennice pewnej szkoły mają lub będą mieli np. łódź żaglową sześciuosobową, to ilość członków, stanowiących tę „łódź“ owej szkoły,

będzie wynosiła najmniej 6, a najwyżej 18 osób. „Łodzie“ i tworzone przez nie flotyle danej szkoły mieć będą specjalnych instruktorów; pod ich kierunkiem będą się odbywały ćwiczenia i wycieczki.

Rozejrzyjcie się tedy w sprzęcie i w możliwościach, jakie przed wami stoją.

Pomyślcie o doborze kolegów do „łodzi“: łada dzień organizacja Młodych Miłośników Morza i Sportów Wodnych zapuka do waszych opiekunów szkolnych i do Was.

Tymczasem zaś pożegnajmy „Morze“ — „macierz“ naszą, dziękując jej za gościnę. Młody Żeglarz wyemancypował się i z najbliższym miesiącem rozpocznie własne, samodzielne życie. Zgłosi się do was na gwiazdkę.

Z E W M O R Z A

Kto z Was, Czytelnicy, nie zachwycał się awanturnictwem opowieści o dalekich i niebezpiecznych wyprawach morskich? Od najdawniejszych czasów, odkąd tylko technika budowy okrętów pozwoliła na dalekie wyprawy, wyrwały się dzielne, żądne przygód jednostki z ciasnoty otaczającego je świata na podbój nowych krain. A chęć poznania była tak silna, że jechało, nie zważając na ogromne niebezpieczeństwa, na statkach, urągających poprostu wszelkim warunkom bezpieczeństwa. Niespokojny duch i chęć spojrzenia w oczy wiecznie nęcącej przygody, wyrwała tych ludzi z ustalonych, spokojnych form bytowania i rzucała na los szczęścia w bezmiar oceanu.

Snuje się poprzez wieki długi szereg wspaniałych zdobywców morza. Wyprawy Wikingów norweskich, którzy na wątych łupinach, aż do brzegów Ameryki za-

witać pono mieli, są jaskrawym przykładem. Wyprawy Fenicjan, Rzymian, potem wieki średnie i wspaniały okres zdobyczy geograficznych w czasie odrodzenia, a potem coraz wytrwalsze, coraz śmielsze wyprawy na lądzie i morzu, świadczą o wiecznie żywym w człowieku instynkcie badawczym.

Zagadka świata nęci i pociąga. Interesy ekonomiczne i handlowe są bezpośrednią pobudką do wypraw. Odkrycia Ameryki dokonano przez „pomyłkę“. Wędrowano do tajemniczych, bogatych Indyj.

Naturalnie nie były te czynniki praktyczne zawsze jedyną pobudką. Ambicja indywidualna badacza, albo szlachetniejsza od niej ambicja narodowa, ciskały ludzi na śmiertelne zapasy z lodami północy i w wody oceanu Spokojnego. Twarde te zapasy z żywiołem przyrody były niepolity szkołą silnych charakte-

rów. Niewątpliwie doznawaliście, Czytelnicy, pięknych chwil po pokonaniu jakiejś większej przeszkody, czy przełamaniu swoich wad. Czuje się wówczas zwycięstwo ducha nad materją, poczucie siły wzrasta, powstaje przekonanie, że jest się zdolnym do następnych, jeszcze większych wysiłków. Wyobraźcie sobie teraz, młodzi Czytelnicy, zwycięstwo wielkie, gdzie na przeciwników składają się ludzie i przyroda. Historia każdej niemal wyprawy geograficznej jest przykładem, jakich ogromnych wysiłków wymaga przezwyciężenie wszystkich przeszkód i jaką wielką siłę charakteru trzeba posiadać, aby zwalczyć wszystkie te przeciwności. Począwszy od pierwszej chwili — przygotowań. Trzeba przełamać i przekonać najgroźniejszych z wrogów ludzkich — obojętnych; przekonać i zapalić do zupełnie abstrakcyjnego dla nich projektu wyprawy

w dalekie strony. To też badanie początku każdej wyprawy jest specjalnie pouczające. Ze strony organizatorów wyprawy widzi się ogromne wysiłki i ofiary, aby umiłowany cel — podróż, odbyła się wreszcie. Ile trudności trzeba pokonać, aby wyjechać na przestwór wód!

Naturalnie, im stopień cywilizacji jest większy i większa się zrozumienie celów oderwanych, niekoniecznie związanych z zadowoleniem natychmiastowych potrzeb, tem łatwiej pokonać trudności wstępnego okresu. Istniejące towarzystwa naukowe, jednostki, a wreszcie państwo są w tych wypadkach pomocą. Ale nie brak i obecnie przykładów trudności, jakie musi pokonać podróżnik-organizator wyprawy. Amundsen, nieustraszony badacz lodów północy i południa, jest wspaniałym przykładem. W pięknej, porywającej książce A. B. Dobrowolskiego „Historja Wypraw Polarnych” znajdziecie moc innych przykładów. Z przykładów tam podanych zobaczycie również wyraźnie, jaki ogromny *wychowawczy* wpływ mają takie wyprawy. Rozumie to doskonale państwo, które było i w znacznej mierze jest obecnie pań-

stwem mórz — Anglja. Podejmuje wyprawy trudne, beznadziejne nieraz i jakże często niemające żadnych natychmiastowych *praktycznych* korzyści. Rezultatem jednak tej polityki jest wychowanie takich wybitnych jednostek i silnych charakterów, jak nieszczęsny kpt. Scott i wielu szczęśliwszych od niego. Od morza i walki z żywiołem morskim płynie czar i moc. Naród, który wiąże się z morzem, nauczy się je cenić i rozumieć, naród ten zmarnieć nie może. — Trzeba tylko, aby to zrozumienie było powszechne.

Polskie wybrzeże: niewielki to skrawek morza. Ale ten skrawek wybrzeża, to zaczątek przyszłej potęgi morskiej państwa. Jest to wielki plac ćwiczeń, na którym zaprawiać się będą nasi przyszli zdobywcy mórz. Odwaga, jakiej wymagają wyprawy morskie niewielkich yachtów, tężyzna fizyczna, będąca ich wynikiem, oto nagroda dla tych wszystkich, którzy poświęcą się pięknemu sportowi morskiemu. To też morze nasze powinno być umiłowaniem wszystkich obywateli, a szczególnie tych, którzy najgoręcej miłować umieją — młodych. Spędzajcie nad morzem

wakacje, zakładajcie obozy na wybrzeżu, organizujcie wyprawy. Powiecie, że to przecież rzecz kosztowna. Niewątpliwie tak, jeżeli chodzi o jednostkę. Ale przecież cechą współczesnych czasów jest kooperacja. Czego nie może dokonać finansowo jednostka, dokonywują z łatwością grupy młodzieży. Nie wątpię, że znajdzie się trochę amatorów nawet na wycieczki morskie, w szczupłym odbywane gronie. A już bezwątpienia nasz wspaniały systemat rzeczny będzie lepiej, niż to jest obecnie, wykorzystany. Generał Baden-Powell, twórca skautingu, opisuje, jak za swoich młodych lat urządził z braćmi wyprawę rzeczniczą i morskie. Ekwipowali się dokładnie na szereg dni i płynęli rzekami, nocując na wybrzeżu. Na wątlej łódce docierali aż do wybrzeży Norwegji. Czyn ten znakomicie charakteryzuje tężyznę i zamięlowanie do przygód znakomitego generała. Podczas obecnego lata widziałem na Helu wyprawę dwóch panów, którzy na małym, dwuosobowym kajaku odbywali dalekie wycieczki morskie. Pogoda była piękna, ale fale dosyć duże. Mały kajak tańczył i kołysał się na powierzchni morza. Chwilami wy-

ZANIEDBANY SZLAK WYCIECZKOWY

(Patrz artykuł d-ra J. P. Dąbrowskiego w poprzednim numerze „Morza“)

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Jezioro Studzieniczne — „Rybacki grondzik”.



Jezioro Studzieniczne — „Swoboda”.
Fot. ze zbiorów inż. A. Dąbrowskiego.

dawało się patrzącym z brzegu, że kajak się przewrócił. Ale po chwili znowu widać, jak wspina się na fale. Rozjaśnione wesołym uśmiechem twarze „załogi” wyraźnie wskazywały, jak doskonale się czują w tej walce z morzem.

Podobnie, jak mają góry swoich fanatyków, tak ma ich i mo-

rze. Zahypnotyzowani wspaniałym blaskiem fali morskiej, piękną melodią brzęcącym wiatrem i wspaniałem powietrzem — nieustannie wracają wyobraźnią do morza. Jest w atmosferze morza moc i czar, który przyciąga i wiąże coraz mocniej i mocniej. A w zapasach z morzem ujawniają się najpiękniejsze i najszczytniejsze

cechy charakteru ludzkiego. Nieporównany mistrz opowieści morskich, Conrad, ukazuje nam całą galerię typów, związanych w jakiś dziwnie tragiczny, ale i wzniosły, sposób z morzem. Kształtuje ono swoją potęgą i pięknem jednostkę i całe narody.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ZBIGNIEW LEPECKI

W POGONI ZA SŁOŃCEM

Dnia 27 lipca r. b. powrócił do Europy i wylądował w Hawrze znakomity żeglarz francuski, Alain Gerbault.

Słynna jego samotna podróż żagłówką dookoła świata wywołała wielkie zainteresowanie nie tylko wśród sportowców; romantyczna postać żeglarza-samotnika zastanawia, przykuwa wyobraźnię, jedna serca, a tu i ówdzie budzi nawet szczery entuzjazm.

Nim się oddał żegludze, Gerbault zajmował już wybitne stanowisko w świecie sportowym, jako znakomity tenisista. W r. 1923, wiosną, wyruszył z Cannes na małym kuterze żaglowym, *Firecrest*’cie, o pojemności 10 ton brutto i długości 9 mtr. Po długiej, niemal pięciomiesięcznej wędrówce po morzu Śródziemnym i po Atlantyku, dotarł do Nowego Jorku we wrześniu tegoż roku. Podróż swą opisał w książce p. t. *Sam przez Atlantyk*. (*Seul à travers L’Atlantique*).

Książka znalazła bardzo życzliwe przyjęcie u czytającej publiczności, a autor jej — sławę, zaćmiwiającą wspomnienia mistrzostw tenisowych. Lecz i ta z kolei zblednąć miała wobec nowych laurów żeglarskich.

Po rocznym wypoczynku w porcie nowojorskim *Firecrest*, jesienią r. 1924, wyruszył w nową podróż, tym razem miała to być podróż dookoła świata, pierwsza taka podróż, dokonana przez samotnego żeglarza. Niebylejakich udoskonaleń wymagał *Firecrest*, by umożliwić swej jednoosobowej „załodze” kierowanie nim w bezmiernej pustce oceanów, we dnie i w nocy; specjalnie obmyślane szczegóły w urządzeniu olinowania, ożaglowania i steru umożliwiły Gerbault’owi pozostawianie jego wątlej łupiny bez żadnego nadzoru na czas snu i koniecznego wypoczynku „kaptana”.

Z Nowego Jorku popłynął Ger-

bault ku Antyloom, przebył kanał Panamski i wypłynął na największy ocean świata. Czytaliśmy prawdopodobnie wiele opisów podróży po nim i po jego Atlantycznym sąsiedzie (już nawet na łamach *Młodego Żeglarza*, jeśli nie mylę się, była mowa np. o *Żegludze na yachcie Snark* Londona); wielu z was zna zapewne wstrząsające lub zachwycające obrazy morskie Conrada - Korzeniowskiego. Jeśli sięgniecie do wspomnień z lat niedawnych, to pewnie przywiodą wam one na pamięć i takie np. książki, jak Umińskiego „*Zdobycie Oceanu*” marynarz amerykański i inżynier Polak, posprzeczawszy się, postanawiają tam stoczyć ze sobą pojedynki, który ich przyjaciele uznają za warjacki, a który polega na tem, że obaj wybierają się razem na małej żagłowce w podróż przez Ocean, przyczem — poza wspólnym kierowaniem łodzią — każdy z nich sam radzić sobie musi we wszelkiej przygodzie — towarzyszyć nie ma prawa mu pomagać.

Czemże jest jednak to wszystko wobec wieloletniej Gerbault’owej włóczędzy?

Stoimy tu wobec zupełnej i aż niepokojącej nowości: żadne fantazje powieściowe nie dają nam pojęcia o takiej samotnej wędrówce, w ciągu długich miesięcy i — lat! — między wodą a niebem, bez widoku ludzkich twarzy, bez możności zamienienia słowa z towarzyszem lub spotkaniem bliźnim, wśród ciszy majestatycznej lub w pełnym grozy rozpetaniu nieokiełznanych, potężnych żywiołów, gdy śmierć co chwila zagląda w oczy człowiekowi samotnemu, zagubionemu w otchłaniach przestrzeni, oderwanemu od świata podobnych mu istot, pozostawionemu sam na sam z przyrodą. Imponuje hart takiej duszy; niepokoi — jej zagadka.

Wypłynawszy z kanału Panamskiego na ocean Wielki, ruszył Gerbault ku wyspie Galapagos, a stąd — do Polinezji. Zwiedził tam wiele wysp, głównie francuskich (Gambier’a [Mangarewa], Markizy, Tahiti, Wallis’a, gdzie mu wypadł dłuższy wypoczynek przymusowy po doznanych przygodach, bryt. Fidżi). Oplłynawszy od północy Australję, przebył nieustraszony żeglarz, płynąc ze wschodu na zachód, szlakiem Magiellanowych żeglarzy, ocean Indyjski, poczem opłynął od południa Madagaskar i Afrykę. Po drodze zatrzymywał się w kilku miejscach na wyspach i na „czarnym lądzie”. Z Kapsztadu ruszył na północny zachód ku pamiętnej wyspie św. Heleny, stąd, poprzez wyspę Wniebowstąpienia, żeglując na północ, przybił na dłuższy wypoczynek do wysp Zielonego Przylądka. Głośno już o nim było na świecie, spodziewano się jego rychłego powrotu w ojczyznę; po wielekroć na podstawie wieści fałszywych sygnalizowano jego powrót. Mijały tymczasem miesiące — Gerbault wypoczywał po trudach w ciszy i w samotności, wyruszył wreszcie, zatrzymał się znów na Azorach, aż наконец, przez liczne statki sygnalizowane, stanął w Hawrze po sześciolletniej włóczędze „mokremi słonych wód ścieżkami”.

Powitany został entuzjastycznie. Rodacy jego wzruszają może nieraz ramionami, ale chlubią się nim. Francuski minister marynarki w uznaniu zasług, odwagi i wytrwałości dzielnego żeglarza udekorował go krzyżem oficerskim „Legji Honorowej”. Odbyło się to bardzo uroczystie, na Sekwanie w Paryżu, dokąd przyholował *Firecrest* torpedowiec francuski. Gerbaultowi wręczono zaszczytne odznaki na pokładzie jego własnego statku, w obliczu licznie po obu brzegach rzeki

zgromadzonych tłumów, które z podziwem przyglądały się *Firecrestowi*: mały zwycięzca oceanów, stojąc obok swego opiekuna i towarzysza z floty wojennej — choć był to tylko niewielki torpedowiec — wydawał się jeszcze mniejszy, zgoła maleńki. Nie mogło się pewnie pomieścić w głowach przywykłym do wygod i bezpieczeństwa mieszcuchom stołecznym, jak też to taka łupina mogła się oprzeć nawałnicom i groźnym falom, co tyle wielkich i potężnych pochłonęły okrętów; jak mógł odważyć się śmiać, co nią kierował, na powierzenie jej swego życia? I co też pchnąć go

mogło ze świata wygód i bezpieczeństwa w ów żywot tułaczy, w ów jego szlak fantastyczny, na wędrówkę szaleńczą, na lata całe samotnych rozmyślań w obliczu morza i nieba? Cóż znienawidzieć mógł tak dalece ów człowiek, dziwny w naszym cywilizowanym świecie, czem się tak bardzo znudzić, czem wzgardzić, że nawet zatrzymując się po drodze, po wielomiesięcznych z duszą jedno własną rozmowach, w osiedlach ludzkich, rad nieraz unikał zetknięcia z białymi swymi braćmi, chętnie natomiast obcując powielekroć z egzotycznymi krajowcami?

Niechże mówią o tem jego książki nowe: *W pogoni za słońcem* (*A la poursuite du soleil*) i *W drodze powrotnej* (*Sur la route du retour*).

DR. J. P. DĄBROWSKI



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



N A H E L U

Półwysep Hel cienkim, łagodnym łukiem wciska się w Bałtyk. Jakby był wywiadowcą, — czy może ostać się ziemia wśród wzburzonych fal? Wąską i szczupłą, lecz mocną stopę wsparł o stały ląd, a szerokimi barami rzucił się w morze. Piachy na dnie morskim stęskniły się za światłem dziennym, a może ciągnęły je dźwięczne szmery letniej braci lub igraszki z ostrym wichrem morskim, dość, że garnęły się tłumnie do śmiałka, który wdarł się w słone wody. Zasypały przerwy, dzielące półwysep na wyspy, rozszerzyły mu bary, wszczęły walkę z zaboreczą wodą, przelewającą się złośliwie przez półwysep i kłusującą szmat ziemi, aż umocniły go i upewniły, że ma prawo tu trwać i nawet ludziom dać życie. Teraz, dumne ze swego dzieła, wsiadają na grzbiety fal i objeżdżą brzegi. Jeśli podobają się im i potrafią uwolnić się z objęć wody, wówczas zostają, zwiększając szerokość półwyspu, jeśli zatęsknią za głębiną wodną, zapadają się, pociągając za sobą zwąły piachu dawniej osiadłego.

Ludziom podobało się to parcie ziemi w morze, chęć wyzwolenia z bezrodzajnych, słonych przestrzeni i przyszli z pomocną ręką. Iglaste lasy stanęły na straż półwyspu. I woda tylko groźnie warczy i urwie czasem kęs ziemi, lecz na rozerwanie półwyspu już się nie wysili.

Piachy osiadłe na środku nowej ziemi, spokojnie słuchają bezustannego szumu morza.

Pobudowały się wsie. Skulone, biedne domki, bez planu, sąsiad

koło sąsiada bliźniutko, byle najdalej od morza. Zatoka spokojniejsza. Piach, pamiętający głuchą martwość, nie użyźnił się jeszcze, do wsi i miast daleko.

Przed oczyma wielkie, granatowe, przybrane srebrnymi frendzlami morze, w wiecznym tanie i śpiewie fal. Morze wyrzuciło zwąły piachu na wzmocnienie garstki ziemi, morze da wydrzeć sobie część skarbów, na utrzymanie przy życiu garstki ludzi.

* * *

Wyruszyły krzepkie, opalone postacie na łowy do puszczy wodnej. Oczy przybrały turkusowe odbłaski morza, od ciągłego wypatrywania zdobyczy. Usta małowmne, przycięte oczekiwaniem. Włosy zbiegały od słońca. Nogi lekko skrzywione i nieproporcjonalnie do całości postaci słabe od ciągłego przebywania w łodzi. W sercu lęk i trwoga przed nieznanem i spokojna ufność w Boga — uzewnętrznienia swego szukają w świątyni. Niezmierzone morskie przestrzenie odbiły się w powolnych, zadumanych ruchach, bezustannym szum w melodyjnym, lecz często skłóconym i przejmującym śpiewie. Ciągłe niebezpieczeństwo wyrobiło szczerość i poczciwość w sąsiedzkim współżyciu.

Długo Kaszubi byli sam na sam z morzem. Lecz po wielu latach poczęli przybywać nowi ludzie. Latem ich ubogie domki roją się od przybyłych na wypoczynek mieszkańców miast. Mają stąd nowe źródło zarobku, lecz „rybolestwo“ zawsze zostanie ich

podstawowym i głównym zajęciem. Zawsze żony i dzieci będą tęsknie wyczekiwały powrotu ruszających na morze rybaków.

* * *

Od błotnistego brzegu zatoki Puckiej odbiła czarna, głęboka, rybacka łódź. Kaszubi ruszają na połów ryb. Ostatnie przygotowania skończone — wolno i ostrożnie wznosi się w górę żagiel. — Musiał już przeżyć wiele takich łowów, bo płótno jego, gęsto usiane łatami, pokryło się brudnawo-żółtym, starym kolorem, który harmonizował z resztą otoczenia. Na dnie łodzi leżały beczułki, długie zwoje grubej linki, udekorowanej kępkami słomy, przytwierdzonymi w jednakowych odstępach, dwa worki z siatki, które normalnie służą na połów węgorzy, obecnie miały służyć jako chwilowe schronienie dla świeżo złowionych flader. Z głębi łodzi dobywa się lekki, lecz przenikliwy zapach ryb, który przypomina wiew starej, ukrytej w podziemiach piwnicy. Trzech rybaków zajęło miejsce na krawędzi łodzi. Błotniste brzegi zatoki zanikają coraz bardziej, gubiąc swe zgniłe wyziewy w rzeźkim, morskim wiewie. Zaczyna wyzierać z wód jasne, piaszczyste łożysko, mrugające figlarnie złotymi oczami igrających promieni słońca, do sunącej łodzi. Coraz bardziej rosnące warstwy wód nie tamują lśniącego ich uśmiechów, lecz kłaniają się wdzięcznie słońcu, zapraszając na nowe igrzyska. Sunie łódź w lekkim tanie z falą, aż znalazła się sama

między niebem i wiecznie płaszącą wodą. Tylko dalekie, sinawe mgły mówią jej, gdzie brzegi, które przed chwilą opuściła, a lśniące w słońcu plamki czerwienne dają znać o siedzibach ludzkich.

Pokłonił się żagiel na powitanie, potem objął w szerokie ramiona maszt i trwał w cichości.

Rybacy chwycili za ciężkie kłody drzewa, służące za wiosła i łódź, zostawiając seledynowe, przeźroczyste wody, wpłynęła w czarną, nieprzeniknioną toń. Zapadła kotwica. Zaczyna się obrzęd łowiecki. Rybacy mają ściśle samodzielne czynności. Jeden z nich umieścił się w tyle łodzi, dwaj inni, w środku, dzierżą wiosła. Jeden z wiosłarzy ma też stanowisko kierownika wyprawy. Działają zresztą w milczeniu, w niemej umowie, zgodnymi ruchami. W ślad za kotwicą poszła mała beczulka, do której była przytwierdzona linka. Schwymano znów za wiosła. Łódź zataczała olbrzymie koło. Z głębi łodzi wysuwała się, zapadając w głąb, długa linka, ozdobiona wiechciami słomy. Dotarto z powrotem do beczulki. Łódź zatrzymała się.

Rybacy, lekko podnieceni, lecz zawsze panujący nad swymi ruchami, wolno zakładali skórzaną fartuchę, które miały chronić ich cienkie ubrania przed zamoczeniem. Jednocześnie rybak, będący w tyle łodzi i jeden z wiosłarzy schwycili za linkę i w milczeniu poczęli wydobywać ją z wody. Linka spadała rytmicznie, tworząc na dnie łodzi stałe rosnące wzwyż krąg. Równomiernie rozmieszczone patyczki oznaczały jednakową odległość końców

linek, od przytwierdzonej w środku sieci. Płaskie kamienie, przywiązane do liny i do sieci, miały ułatwić im osiągnięcie dna. W łodzi zaległa cisza, przerywana tylko pluskiem wody i szmerem spadającej na dno linki. Za chwilę morze miało oddać ludziom część swych skarbów. Czy odda? Od czasu do czasu na linie osiadła mała muszelka, wyrwana z samego dna morskiego lub zielone zwoje wodorosli przyczepia się do przemokłej słomy, świadcząc o tajemnym bycie w morskich głębinach. Po kilku minutach ukazuje się sieć. Kształty jej świadczą, że coś trzyma w sobie. Otaczające ją lekkie wodorosty, tajemnicze drgania wewnątrz niej, mówią o jej przeżyciach.

Rybacy wlepili w nią wzrok. Stojący w tyle łodzi Kaszub chwycił ją. Ciężka. Zanurza w nią ręce. Pozostali czekają nieruchomie. W ręku rybaka błysnęło białe podbrzusze ryby, potem drugie, trzecie. Za chwilę w przygotowanym worku rzucano się koło trzydziestu flader. Rybacy orzekli, że mało. Strząsnęli sieć, chwycili za wiosła, zatoczyli koło z drugiej strony. I znów miarowo poczęła zapadać się lina. Od czasu do czasu padło słowo, rzucone śpiwnym akcentem. Obawiano się o rezultat połowu. Słońce wzbijało się coraz wyżej, od czarnych wód ciągnął chłód. Przybito do beczulki. Ciągnięcie liny. Oczekiwanie. Oczy błysnęły zadowoleniem. Ryb dwa razy więcej. Zataczają koło po raz trzeci. Już prawie pół worka wypełnione fladrami. Ruszają szukać szczęścia w innej okolicy.

W dali, na środku zatoki migają kształty jakiejś budowli. Coś nakszałt wieżyczki czy małej świątyni. Rybacy uśmiechają się wstydliwie. To przodkowie ich wystawili symbol, który miał zwabić ryby.

Przeczuwają, że to zabobon, a jednak dusza ich chętnie poddaje się znakom i wróżbom pomyślnym. Wierzą w szczęście. Oczy spoglądają pożądliwie w morze. Gdzieby zarzucić sieć? Niepewność ich dręczy. Mają wprawdzie swoje znaki, po których poznają, gdzie ryba się kryje. Ufają też instynktowi rybaka, któremu kilkakrotnie poszczęściło się łowy. Ale może obcy przybysz będzie miał szczęście. Niech pan powie, gdzie zarzucić sieć. Kierują się w stronę granicy pasa roślinnego i piaszczystego dna. Znów opisują koło, starając się wiechciami słomy przyczepionymi do liny, napędzić ryby w sieć. Niestety, tym razem sieć była pusta. Rozczarowanie walczy z zaciętością. Pojadą jeszcze raz w stronę, wskazaną przez jednego z nich. Faktycznie, połów się udał. Zadowolenie i rozbudzona wiara we własne szczęście rozjaśniły im oczy.

Słońce wskazywało, że minęło już południe, wiatr zimny wzbudził czasem dreszcz, a oni jeszcze krzyżowali zatokę kołami i półkołami, wpatrywali się w pagórkowatą wodę i szukali ryb. Żeby chociaż starczyło na pożywienie dla ich rodzin.

Gdy zebrali wreszcie około stu ryb, uznali, że można wrócić.

Wiosłując, wydobyli się z okolicy wodorostów, która widzowi z brzegu gra błyskami ciemnego granatu i wjechali w przeźroczy-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Umacnianie wybrzeża na Helu.



Jastarnia. Port rybacki.

ste pasma wód, które lśnią wszystkimi blaskami szmaragdów i turkusów. Do brzegu do- niósł ich żagiel. Opaleni wiatrem, jeszcze z szumem wód w uszach i wrażeniem ciągłego kołysania, z błękitnymi przestworami przed oczyma, stanęli przed swymi chatkami, składając żonom swym polów.

Liczna gromadka białowłosych i błękitnookich, drobnych dzieci,



ze śmiechem wyciągała do nich ręce. Kobiety szybko odebrały worki, by rozdzielić duże ryby na sprzedaż, z reszty zaś śpiesznie przygotować posiłek. A rybacy, patrząc na ich krzatanie, marzyli o lepszym polowie.



ZOFJA LEPECKA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Z ŻYCIA MŁODZIEŻY

GIMNAZJALNE KOŁO L. M. i R. W OSTROWIE POZN.

Gimnazjalne Koło Ligi Morskiej i Recznej w Ostrowie (Pozn.) założone w marcu 1929 r. z inicjatywy uczniów, jest trzecim tego rodzaju kołem w Wielkopolsce. Liczy obecnie przeszło 320 członków i cieszy się wielkim zainteresowaniem i sympatią młodzieży. Dzięki chętniej i energicznej współpracy z zarządem swego opiekuna i inicjatora p. prof. Obtułowicza, spełnia w miarę możliwości swe zadanie — propagandy morza polskiego wśród miejscowej młodzieży — drogą odczytów, dyskusyj i pogadanek.

Z SUWAŁK.

Sport wodny wśród drużyn harcerskich Suwalszczyzny jest bardzo młody. Pracę na wodzie rozpoczęto w 1926 r. Mimo to dorobek sportowy jest bardzo ładny. Dotąd urządzono trzy kursy żeglarskie i dwie kilkudniowe wycieczki. Ostatnio mamy do zanotowania wyprawę na II Narodowy Zlot Harcerzy do Poznania. Budzić ona musi podziw, jeżeli wziąć pod uwagę, że podróż na przestrzeni przeszło 1.000



Zarząd Gimnazjalnego Koła Ligi Morskiej i Recznej. Ostrowo, Wlkp.

kilom. odbyło czternastu uczestników z gimnazjalnej drużyny harcerskiej im. B. Głowackiego w Suwałkach w wieku 16 — 19 lat na kajakach z dykty. Kajaki są własnej roboty.

Trasa prowadziła z jezior augustowskich przez kanał Augustowski, Biebrzę, Narew, Wisłę, Bzurę, Ner i Wartę do Obozów Złotowych pod Poznaniem. Podróż tę odbyto w ciągu 19 dni, w trudnych warunkach atmosferycznych. Zbyt duża ściepota lub częste deszcze dawały się dotkliwie we znaki. Za to z podziwem witano wyprawę na postojach i po przyjeździe do Obozów Złotowych.

Uczestnicy wyprawy brali udział w zawodach harcerskich drużyn wodnych, osiągając: pierwsze miejsce w sztafecie kajakowej (8 x 250), I miejsce w sztafecie pływackiej (8 x 50 m.) i II miejsce w zespole pływaniu z przeszkodami.

Zachęcona tą wyprawą drużyna projektuje w przyszłym roku wyprawę nad morze i urządzenie tam kursu morskiego. Przygotowania są w toku. Obecnie odbywa się budowa nowych łodzi na tę wyprawę.

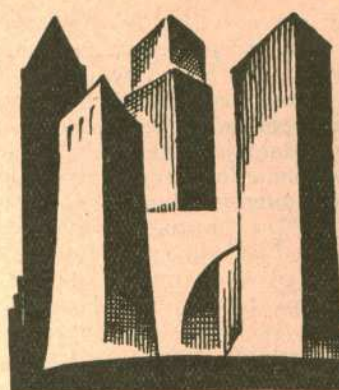
Rzecz dość trudna, jeżeli się zważy, że fundusze są bardzo szczupłe. Wierzymy jednak, że damy sobie radę.

P.



Harcerze suwalscy, uczestnicy wyprawy wodnej kajakami na zlot do Poznania.





Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG
MAGEMAR

PIONIER KOLONIALNY



ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

SEKOLA 1917

PODSTAWY POLSKICH DĄŻEŃ KOLONJALNYCH

Kwestja kolonialna jest najbardziej frapującym zjawiskiem ewolucji polskiej myśli emigracyjnej z okresu ostatniego roku. Stwierdzenie to jest zasadnicze, ponieważ polska koncepcja kolonialna wyrosła na pniu emigracyjnym, który z kolei bierze swój początek w stosunkach populacyjnych i gospodarczych Państwa Polskiego i koncepcja powyższa nie może i nie powinna być w żadnym wypadku od tego pnia oderwana, inaczej bowiem byłaby ona skazana na nieuchronną zagładę.

Polska jest krajem wybitnie emigracyjnym. Obok Włoch (pomija się emigrację angielską, która kieruje się wyłącznie do własnych dominjów i kolonij). Polska posiada największe napięcie ruchu emigracyjnego.

Przyrost naturalny ludności polskiej wykazuje znaczne liczby. Przeciętna przyrostu naturalnego ludności polskiej w latach od 1922 do 1927 włącznie jest 16 i pół. Przeciętna cyfra ogólnego przyrostu naturalnego wynosi 420—450 tysięcy głów rocznie. Gospodarstwo społeczne polskie nie jest w stanie wchłonąć całkowicie rocznego przyrostu naturalnego. Stąd konieczność emigracji staje się jednym z najbardziej zasadniczych problemów państwowości polskiej.

W związku z odyskaniem niepodległości wysuwane są nowe koncepcje odnośnie wytyczenia linii rozwojowych powojennej emigracji polskiej. Przed wojną społeczeństwo polskie, pozbawione własnej państwowości, nie

miało możliwości regulowania według swego uznania ruchu emigracyjnego. Wtedy to wytworzył się dość sentymentalny pogląd na zagadnienia emigracyjne. Emigrant, według ówczesnych pojęć, był biedakiem, opuszczającym Ojczyznę, aby na tułaczce szukać kawałka chleba. Społeczeństwo, nie mając możliwości dać mu nic więcej, dawało emigrantowi jedynie współczucie, wymagało zaś od niego tylko pamięci o opuszczonej Ojczyźnie.

O zwaloryzowaniu faktu istnienia licznej emigracji nie było mowy. Niepodnoszone były również momenty gospodarcze, choć istniały one same przez się w postaci znacznej ilości dolarów, przesyłanych z Ameryki dla rodzin, pozostałych w kraju. Niepodległa Polska przystąpiła do opracowania własnego programu emigracyjnego. Program ten usiłuje rozwiązać cały szereg nadzwyczaj ważnych i wysoce skomplikowanych problemów nierozwalnie związanych ze zjawiskiem emigracji. Chodzi tutaj o wybór najbardziej odpowiedniego terenu emigracyjnego, o prawa i obowiązki emigranta podczas jego przebywania na terytorjum obcego państwa, o możliwość rozwoju cech narodowych i kulturalnych emigranta, o utrzymanie łączności emigranta z krajem ojczystym, o otrzymanie przez kraj ojczysty korzyści materialnych, jakie może wyciągnąć z racji przebywania większej masy emigracyjnej na terenie obcego państwa i t. d. Równocześnie z budową nowego programu emigracyjnego, po wojnie europejskiej,

polskie zagadnienia emigracyjne weszły w fazę kryzysu, wyrażającego się w postaci coraz to ostrzej zarysowującego się głodu dogodnych terenów emigracyjnych. Stany Zjednoczone, będące przed wojną rezerwuarem, który bez zastrzeżeń wchłaniał w siebie zbywające ręce robotnicze, nie tylko polskie, ale w ogóle uropejskie — po wojnie zdecydowanie zamknęły swe wrota przed przybyszami z Europy. Kanada wstąpiła w ślady Stanów Zjednoczonych. Brazylja jest terenem, do którego polscy działacze emigracyjni przywiązują specjalne znaczenie i o tym terenie będzie mowa w niniejszym artykule przy innej okazji.

Jeżeli zaś chodzi o emigrację kontynentalną — to i tutaj Niemcy są terenem naszej masowej emigracji sezonowej, która to emigracja, z uwagi na jej okresowy charakter nie rozwiązuje problemu populacyjnego. Francja jest terenem naszej emigracji masowej o charakterze stałym. W związku jednak z ewolucją poglądów na rolę i obowiązki emigranta w stosunku do kraju ojczystego, jak również z uwagi na stanowisko Francji względem imigracji, Francja przez większość polskich działaczy i pisarzy emigracyjnych została uznana za teren przejściowy dla emigracji polskiej.

Czy wobec powyższych przytoczonych poglądów, jakie się skryształizowały w dziedzinie emigracji, możliwe jest pozytywne rozwiązanie, jeżeli nie wszystkich, to przynajmniej większości zagadnień emigracyjnych? Odpowiedź

na to pytanie będzie zawsze problematyczna.

I. Polska (poza Brazylią) nie posiada ani jednego terenu, nadającego się pod masową emigrację.

II. Tereny, na których obecnie znajduje się emigracja polska, nie odpowiadają tym wymaganiom, któreby należało postawić z punktu widzenia programu emigracyjnego.

Konieczności emigracyjne spowodowały wysunięcie nowych koncepcyj. W dziedzinie kolonizacji zamorskiej wysunięto koncepcję koncentracji akcji kolonizacyjnej na jednym, najbardziej odpowiednim terenie. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że asymilacji emigranta przeciwdziała najbardziej skutecznie stały dopływ na teren emigracyjny świeżego elementu z kraju ojczystego. Właśnie zamknięcie Stanów Zjednoczonych dla masowego ruchu wychodźczego z Polski wytworzyło groźną dzisiaj obawę 'zatrącenia narodowości polskiej wśród tamtejszej emigracji. W ślad za wysunięciem idei koncentracji osadnictwa rolnego, występuje konieczność wyboru najlepszego terenu pod takie osadnictwo. Dotychczas największe rezultaty, jeżeli chodzi o zdobycie i zachowanie pewnego stanu posiadania, wykazało polskie osadnictwo rolne w Brazylii, a zwłaszcza w Paranie.

Koncepcją, dalej idącą, jest koncepcja uzyskania przez Polskę własnych terenów kolonialnych. Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej w Poznaniu powziął następującą uchwałę: „Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej, odbyty w Poznaniu w dniach 21 i 22 września 1929 r. stwierdza i uchwała: 1) Rzeczpospolita Polska posiada bezsporny tytuł prawny do uzyskania przynajmniej jednej z b. kolonij niemieckich, uzasadniony samą przynależnością dzisiejszych Ziemi Zachodnich Rzeczypospolitej do b. cesarstwa niemieckiego, oraz świadczeniami podatkowymi i służbą w b. wojskach kolonialnych niemieckich, które to świadczenia Polacy z Pomorza i Śląska ponosili przy tworzeniu b. dominium kolonialnego niemieckiego; 2) zwrócić się do rządu Rzeczypospolitej o natychmiastowe podjęcie oficjalnych kroków na terenie międzynarodowym, celem

przyznania Polsce przy rewizji mandatów kolonialnych w roku 1931 — słuszenie się nam należące części byłych kolonij niemieckich. Wystąpienie to jest należycie umotywowane materialem, popartym przez rezolucje, które podpisało około stu tysięcy ludzi: 3) Brać pod uwagę te tylko kolonie i kraje zamorskie dla naszego masowego osadnictwa rolnego, które dają wychodźtwa naszemu gwarancje: dobrobytu gospodarczego, zdrowotnego i kulturalnego.

Uchwała powyższa stwierdza, że pewne sfery społeczne wyraziły sformułowały nietylko polską myśl kolonialną, ale i polskie roszczenia kolonialne. W uchwale powyższej została wysunięta idea posiadania przez Polskę własnych kolonij. Idea ta formalnie bierze swój początek w tym stanie prawnym jaki się wytworzył po zrzeczeniu się przez b. cesarstwo niemieckie niemieckich, przedwojennych posiadłości kolonialnych na rzecz mocarstw sprzymierzonych. Formuła prawna, zawierająca czasowe określenie przyszłych losów dominium kolonialnego jest zawarta w artykule 119 Traktatu Wersalskiego i w artykule 22 Paktu Ligi Narodów.

Trzeba przyznać, że konstrukcja prawna obydwóch, powyżej wskazanych artykułów nie jest jednolita. W artykule 119 Traktatu Niemcy zrzekają się swych kolonij na rzecz głównych mocarstw sprzymierzonych i mocarstwa te przez swój organ — Radę Ambasadorów — według swego uznania dokonały podziału między siebie kolonij niemieckich. Artykuł zaś 22 Paktu Ligi Narodów stanowi, że władzę zwierzchnią nad kolonjami niemieckimi sprawuje Liga Narodów i że w ten sposób kolonie te stanowią w dalszym ciągu jedną, nierozrwalną całość, natomiast główne mocarstwa sprzymierzone są jedynie mandatarjuszami z ramienia Ligi Narodów, sprawującymi czasowo administrację i zarząd nad kolonjami niemieckimi. Mandatarjusze obowiązani są składać Lidze Narodów pojedyncze sprawozdania z przebiegu sprawowania przez nich mandatów. Z powyższego wynika, że główne mocarstwa sprzymierzone, które przydzieliły sobie w zarząd kolonie niemieckie, nie są właścicielami tych kolonij i nie uznały się za nich, po-

nieważ nie przydzieliły sobie terenów kolonij niemieckich na własność. Liga Narodów jest narazie, na mocy artykułu 22 Paktu właścicielem tych terenów i oczywiście, o ile zajdzie potrzeba, jest uprawniona do rozporządzania temi terenami według swego uznania. Ani Traktat Wersalski, ani Pakt Ligi nie stanowią nic, co ma się ewentualnie stać w przyszłości, powiedzmy, po skasowaniu systemu dotychczasowych rządów mandatowych, z kolonjami niemieckimi. Nie stoi na przeszkodzie, aby za ryzykować twierdzenie, że milczenie obydwu dokumentów pokojowych, co do przyszłości właścicieli niemieckich terenów kolonialnych, jest uzasadnione tem, że przy zawieraniu pokoju nie zdawano sobie sprawy z tego, kto ma być właścicielem tych terenów i że właściciel określony będzie później. Należy zauważyć, że Pakt nie stanowi również, aby właścicielem tym była Liga Narodów. Jest ona jedynie posiadaczem, który scedował swe prawa na mandatarjusza.

W każdym razie w dokumentach pokojowych brak argumentów, któreby potrafiły obalić powyższe twierdzenia.

I tu jest punkt wyjścia dla roszczeń kolonialnych państw trzecich.

Z takiego stanu rzeczy zdają sobie sprawę z jednej strony państwa-mandatarjusze, z drugiej zaś państwa, sięgające po kolonie, jak Niemcy i Włochy.

W r. 1931 Liga Narodów przystąpi do rewizji mandatów kolonialnych. W zasadzie rewizja będzie polegała na tem, że Komisja Mandatowa Ligi rozpatrzy, zaaprobuje, względnie nie zaaprobuje rządy i gospodarkę mandatarjuszów w kolonjach. Jednakże, sądząc z zachowania się, zwłaszcza Włoch i Niemiec, jest już dzisiaj rzeczą nieulegającą najmniejszej wątpliwości, że w roku 1931 Liga będzie zmuszona przystąpić do likwidacji systemu mandatowego. Zresztą ten system jest wogóle przejściowy.

Jakże zachowują się państwa zainteresowane wobec roku 1931?

Niemcy patrzą na swe przedwojenne posiadłości kolonialne, jako na depozyt, oddany czasowo w posiadanie komu innemu.

Kiedy w r. 1928 rząd angielski dla celów gospodarczych chciał połączyć pod względem celnym

mandatową kolonję niemiecką Tanganyikę (wschodnia Afryka) z sąsiednią kolonją angielską Kenya, niemiecki minister spraw zagranicznych, dr. Stresemann, energicznie zaprotestował w Komisji Mandatowej Ligi Narodów przeciwko takiemu połączeniu.

Przed kilku miesiącami na konferencji reparacyjnej w Paryżu delegat niemiecki, dr. Schacht, w sposób kategoryczny i gwałtowny uzależnił spłatę przez Rzeszę reparacji wojennych od zwrotu Niemcom ich kolonij przedwojennych. Niemcy, poza Ministerstwem Kolonij, nie skasowały żadnej ze swych społecznych, przedwojennych organizacji kolonialnych i w ostatnim czasie organizacje te rozwinęły nadzwyczaj intensywną kampanję w kierunku odzyskania kolonij.

Jeżeli się przyjrzyć posunięciom włoskiej polityki kolonialnej w Afryce, to łatwo się przyjdzie do wniosku, że żądania włoskie, w kwestiach zwłaszcza francuskich posiadłości kolonialnych w Afryce, mają swe gdzieś głęboko ukryte źródło. Niema niemal miesiąca, ażeby Włosi nie wysuwali jakichkolwiek nowych pretensyj. Po sprawie Tangeru, na światło dzienne była wywleczona sprawa dostępu włoskiego do jeziora Czad, połączenia Libji z Atlantykiem, oczywiście nie inaczej, jak poprzez Kamerun, uregulowania sprawy kolonistów włoskich we francuskim Tunisie, odstąpienia Włochom terytoriów Oltre-Giuba i t. d. Odnosi się wrażenie, że chodzi tu najbardziej o zasadnicze posunięcia w polityce kolonialnej, chodzi o wykazanie konieczności posiadania przez Włochy znacznie większych obszarów kolonialnych, chodzi również o jak najliczniejsze podniesienie różnych spornych kwestyj i podkreślanie ich w dalszym ciągu.

Kto wie, że może właśnie zawdzięczając tym licznym kwestjom spornym, uda się wogóle poruszyć sprawę sprawiedliwego podziału terenów kolonialnych. Brak kwestyj spornych przesądziłby zapewne sprawę mandatu na rzecz ich obecnych posiadaczy. W wypadku przeciwnym areopag świata będzie musiał rozstrzygnąć spory, rzeczą zaś polityków i dyplomatów jest, aby podczas targów kolonialnych coś wybrać lub wytargować dla siebie. Wydaje się, że stanowisko włoskie jest słuszne. Naród wło-

ski, zmuszony emigrować w olbrzymich masach i dający swą pracę pod budowę potęgi innych narodów, musi mieć tereny, na których mógłby się normalnie rozwijać i nie tracić nic z siebie na rzecz obcych.

Jak wielką wagę Włochy przywiązują do posiadania kolonij, niezbędnych z uwagi na konieczności emigracyjne, świadczy choćby fakt, że przy ostatniej rekonstrukcji włoskiego gabinetu tekę kolonij objął sam „duce”. Jest rzeczą również powszechnie znaną, że Mussolini zajmuje się czynnie włoskimi zagadnieniami emigracyjnymi.

Temu frontowi przeciwstawia się front państw-mandatarjuszów. Współdziałanie franko-brytyjskie w afrykańskich kwestiach kolonialnych jest faktem dokonany w ciągu ostatniego roku. W roku 1930 w Antwerpii odbędzie się wielka wystawa kolonialna belgijska. W roku 1931 w Paryżu odbędzie się największa, jaką kiedykolwiek świat oglądał, wystawa kolonialna francuska. Wszystko szykuje się do walnej batalii, jaka niezadługo ma być stoczona na terenie międzynarodowym o kolonje.

Czy Polsce są potrzebne kolonie? Nad odpowiedzią na to pytanie chyba nie należy się zastanawiać. Potrzebę posiadania przez Polskę własnych terenów kolonialnych uzasadniają nie względy imperjalistyczne albo dążenia mocarstwowe, nie względy handlowe albo polityczne — potrzebę tę uzasadniają względy populacyjno-gospodarcze. I te właśnie względy określają jednocześnie charakter terenów kolonialnych, jakie Polska ewentualnie mogłaby uzyskać.

Tytuł formalny do ewentualnego uzyskania przez Polskę niezależnych terenów kolonialnych zawarty jest w stosunku Państwa Polskiego do Rzeszy Niemieckiej.

Rzesza Niemiecka w drugiej połowie ubiegłego stulecia potrafiła, unikając drogi orężnej, zdobyć znaczne obszary kolonialne w Afryce. Posiadłości kolonialne dostały się Niemcom w drodze targów międzynarodowych. Jest rzeczą jasną, że zadarmo Niemcy kolonij nie otrzymały. Wysiłek materialny Rzeszy skierowany na zdobycie posiadłości zamorskich był znaczny, a w wysiłku tym ludność polska Poznańskiego, Pomorza i Śląska wzięła udział na równi z ludnością całego

terytorjum b. cesarstwa niemieckiego. Pozatem ludność ta była pociągana do świadczeń na rzecz kolonij. W dzielnicy zachodniej Polski mieszka znaczna ilość t. zw. „afrykandów”, którzy odbywali służbę wojskową w kolonialnym korpusie niemieckim, względnie pracowali w zarządach kolonialnych. Ziemie Poznańskiego, Pomorza, Śląska stanowiły około 8,5% całości przedwojennej Rzeszy. Zasady sprawiedliwości międzynarodowej wymagały, aby przy likwidowaniu na konferencji Wersalskiej niemieckiego dominjum kolonialnego Polsce przyznano przynajmniej 8,5% terytoriów, stanowiących afrykańskie posiadłości Rzeszy. Z powyższego tytułu Polska powinna była uzyskać przynajmniej około 300.000 km.² obszarów w Afryce. Sprawa ta w Wersalu nie była wcale poruszana, choć delegacja polska była podobno w posiadaniu odpowiedniego memoriału, nadesłanego z kraju. Fakt powstania niepodległego Państwa Polskiego wytworzył na konferencji pokojowej dużą ilość spraw spornych. Nowej kwestji, która bezwątpienia wywołałaby sprzeciw ze strony przede wszystkim Niemców, nie chciano poruszać.

Tak wygląda prawno-formalna strona ewentualnych polskich roszczeń kolonialnych. Gdyby jednak roszczenia te miały się opierać tylko na względach formalnych, to kwestja uzyskania przez Polskę terenów kolonialnych byłaby w wysokim stopniu problematyczna.

Przyczyny gospodarcze, dla których Polska powinna posiadać tereny kolonialne i to takie, które nadawałyby się pod kolonizację rolną, są głębsze i nasuwają się same przez się. Polska, według najbardziej powierzchownych obliczeń, posiada około 5 milionów bezrolnych i małorolnych, którzy nie potrafią się utrzymać na własnym zagonie. Zjawisko emigracji na ziemiach polskich jest organicznie związane z państwowym życiem Polski. Wykazaliśmy wyżej, że Polska nie posiada terenu emigracyjnego, na którym możnaby było zbudować silny ośrodek wychodźczy. Masy wychodźców polskich, idąc na obczyznę, służą tam za podścielisko, na którym wyrastają często potęgi państw, młodszych od Polski politycznie i gospodarczo. Wychodźca w obcym kraju jest

traktowany źle, praca jego jest opłacana według najniższych stawek; z faktem bicia, zwłaszcza polskich robotników rolnych, spotykamy się na każdym kroku. Konieczność emigracji staje się fatalna dla opinii Polski zagranicą. W opinii publicznej zagranicą, która ma przeważnie do czynienia z zarobkowym emigran-tem polskim, uciera się przekonanie, że Polska jest krajem kiepsko płatnych i mało wymagających najmitów. Taki stan rzeczy nie powinien trwać długo. Szkodzi on społeczeństwu polskiemu, a państwu uniemożliwia zwaloryzowanie tych wartości, jakie emigracja powinna wносить do życia gospodarczego i politycznego macierzy. Ruch emigracyjny z Anglii posiada największe napięcie w Europie. A jednak nie widzimy nigdzie wychodźców angielskich. W rozumieniu przeciętnego Europejczyka wyraz Anglik utożsamiany jest z pojęciem bogactwa, pomimo, że istnieją Anglicy-najmici i parobcy. Tajemnica polega na tem, że Anglik emigruje tylko do swoich dominjów kolonialnych. Kanada i Australja wprowadziły po wojnie ograniczenia dla imigracji cudzoziemców, aby w ten sposób umożliwić masową imigrację do tych krajów Anglików z metropolji. Te właśnie momenty populacyjno-gospodarcze są temi najpotężniejszymi motywami, które przemawiają za uzyskaniem przez Polskę kolonij. Włochy w swych motywach kroczą po drodze identycznej. Konieczności emigracyjne wiążą się ściśle z koniecznością posiadania dużych obszarów kolonialnych. Oczywiście, że uzyskanie kolonji, nadającej się wyłącznie pod osadnictwo rolne jest rzeczą, jeżeli nie

niemożliwą, to conajmniej niezmiernie trudną. Wielkie są również wartości, jakie można otrzymać przez fakt posiadania kolonji nawet czysto eksploatacyjnej — czy to w postaci posiadania tam jakichś wielkich plantacji, czy też w postaci handlu wymiennego. Jednakże oderwać tezy kolonialne od pnia emigracyjnego niepodobna, ponieważ wówczas pozostanie goła koncepcja, pozbawiona potężnych argumentów. Oczywiście nie można zamykać koncepcji w ramach obliczeń procentowych. Konieczności emigracyjne polskie są wielkie — potrzeby, związane z temi koniecznościami są również wielkie.

Państwa europejskie o wysokim przyroście naturalnym ludności, jak Polska, Włochy, Rumunja i inne, posiadają u siebie całe miliony ludności małorolnej i bezrolnej, wskutek czego budżety tych państw są w znacznym stopniu obciążone wydatkami z tytułu opieki społecznej, co znowu z kolei hamuje ich normalny rozwój i wpływa ujemnie na ich stan kulturalno-cywilizacyjny. Państwa te nie miały możliwości, wskutek przyczyn od nich niezależnych, pozyskania terenów kolonialnych wówczas, kiedy tworzyła się europejska polityka kolonialna. Np. Polska w owym czasie nie istniała politycznie. Właśnie Państwo Polskie jest w tem nieszczęśliwym położeniu, że, posiadając pierwszorzędnny materiał pjoniersko-kolonizatorski, nie posiada żadnych terenów, na których materiał ten mógłby być zużyty. Chłop polski na wszystkich terenach emigracyjnych, zwłaszcza w krajach egzotycznych, posiadających kolonialne warunki bytu, jak Brazy-

lja i Argentyna, wykazał pierwszorzędne wartości pjonierskie. Chłop ten bez żadnej pomocy, mając w dłoni tylko siekiere, wykarczował dziewicze puszcze Parany i z kraju, niegdyś dzikiego i niedostępnego, uczynił najbogatszy dzisiaj stan republiki Brazylijskiej. Kładąc podwaliny pod gospodarczą strukturę obcych państw, chłop polski w Południowej Ameryce ugruniował również i swój byt materialny na trwałych podstawach. Niestety, posiadłości kolonialne przez państwa europejskie były zdobywane wówczas, kiedy Państwo Polskie nie istniało, jako samodzielna i niezależna jednostka polityczna. Europejska ekspansja kolonialna przypada na okres politycznej niewoli Polski. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że przy samodzielności politycznej, posiadając wysoce wartościowy element pjonierski, Polska wzięłaby również udział w ekspansji zamorskiej narodów europejskich.

Wyniki pracy chłop polski w Brazylii i w Argentynie obalają w zupełności twierdzenie pism niemieckich, które w polemice prasowej starają się udowodnić, że Polska nie potrafiłaby należycie wykorzystać terenów kolonialnych.

Powyższe wywody pozwalają stwierdzić, że na terenie między-narodowym rozpoczęła się decydująca rozgrywka o posiadanie terenów kolonialnych.

Pretensje, zgłoszone i uargumentowane, zbudowane na należycie umotywowanym fundamencie, będą musiały być w ten, czy w inny sposób, załatwione pozytywnie.

DR. JAN ROZWADOWSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



„PIONIERZY“ BOHDANA PAWŁOWICZA

Przed kilku tygodniami na półkach księgarskich ukazała się powieść Bohdana Pawłowicza p. t. „Pionierzy“.

Książka ta wstępnym bojem bierze czytelnika. Porusza ona te ważne i istotne sprawy w życiu naszego narodu, które w malej niestety mierze poruszane były w literaturze polskiej.

„Pionierzy“ Pawłowicza wypełniają lukę w tym względzie. Znalazł się wreszcie autor, który

dotknął odłogiem leżącego w literaturze naszej zagadnienia, a mianowicie losów milionów Polaków zagranicą, ich duszy — ich dążeń.

Wprawdzie „Pionierzy“ snują czytelnikowi tylko obrazy z dziejów chłop polski w Paranie, jednakże autor, być może podświadomie, sięga myślą dalej — opisuje dzieje emigranta, jego życie, kłopoty i chwile radosne. Pokazuje czytelnikowi życie wy-

chodzący w całym jego kompleksie.

Większość emigracji naszej, to lud polski i też duszę tego ludu Pawłowicz odkrywa przed czytelnikiem. Wychodzący, to najdzielniejsi i najenergiczniejsi przedstawiciele tego ludu, to prawdziwi pionierzy narodu naszego.

Powieść Pawłowicza osnuta została na tle życia kolonisty polskiego w Paranie (Brazylja).

Rzecz dzieje się na polskich koloniach rolniczych, gdzie chłop nasz w ciężkiej i mozolnej, codziennej pracy zdobywa swój byt, wydzierając krok za krokiem ziemię puszczy brazylijskiej. Przysłowiowy głód ziemi chłop naszego — w kolonistach polskim w Paranie dochodzi do zenitu. Żaden naród nie może poszczycić się temi wartościami moralnymi i gospodarczymi, na jakie stać tam naszego chłopskiego kolonistę. Dzięki też tej pracy znoonej, dzięki temu uporowi do walki z przyrodą — chłop polski i w Paranie staje się zwycięzcą. Zwycięża on tam nie tylko przyrodę, ale i ludzi.

Pawłowicz opisuje mianowicie pewien wypadek, który dokładnie charakteryzuje walkę o byt naszych kolonistów w Paranie. Mówi o krwawej przygodzie jednej z większych kolonii polskich w Paranie, kiedy to zbuntowany oddział żołnierzy brazylijskich napadł na polskich kolonistów, aby ich obrabować. Oddział zbuntowanego żołdactwa kolorowego liczył przeszło trzysta osób.

Wydarzyło się to podczas uczty weselnej. Na szczęście napastnicy zostali w czas spostrzeżenia. Zaskoczonych napadem kolonistów polskich było około setki. Ciemna noc uniemożliwiała dokładne zorientowanie się w sytuacji. Nie chcąc dopuścić rabusiów do zniszczenia swej chudo-by — koloniści wprost od stołów weselnych porywają za broń, aby napad odeprzeć. Walka toczy się całą noc. Koloniści obwarowali się wokół swoich chat. Odpierają wielokrotnie ataki. Na szczęście nad ranem przychodzi odsiecz, która rozbija napastników i uwalnia oblężonych. Straty kolonistów były wielkie, wytrzymali jednakże i nie pozwolili przybłedom na grabież swego ciężko zapracowanego mienia.

Obok ciągłych walk z przyrodą koloniści nasi nierzadko zmuszeni są prowadzić i walki z ludźmi. Opisany wyżej wypadek nie jest odosobniony. My, tutaj w Polsce, nie mamy nawet pojęcia o tem, ile wysiłku i trudu zawiera w sobie życie kolonisty polskiego za oceanem. Życie osiadłym tam rodakom naszym upływa na ciągłej, nieustannej walce o byt, najeżonej częstymi zamachami na ich chudobę i życie, tak że



P. Bohdan Pawłowicz, autor powieści z życia polskich wychodźców w Brazylii p. t. „Pionierzy”.

strony zwierząt, jak i ze strony bestyj ludzkich.

Naród nasz rozsiany jest po całym świecie. Przeszło siedem milionów Polaków przebywa poza granicami Polski. Życie naszych braci na obczyźnie nie powinno i nie może być dla nas obojętne. Siedem milionów rodaków naszych na obczyźnie to trzecia część polskiej ludności Rzeczypospolitej, to olbrzymia gałąź macierzystego pnia. Ich losy są naszymi losami, a nasze do nich należą.

To też barwna i z prawdziwym i szczerym talentem literackim napisana powieść Bohdana Pawłowicza znaleźć się powinna w każdym domu polskim. Obok bowiem swojej nadzwyczaj zajmującej i ciekawej treści, dzięki porywającemu ujęciu — daje nam dokładny obraz życia i dążeń 200.000 rzeszy wychodźczej polskiej w Paranie.

Książka Pawłowicza jest niewątpliwie pionierem w literaturze naszej. Śmiałym rzutem Pawłowicz przyczynił się do wypełnienia luki, jaka istniała dotychczas w dziedzinie literackiego ujmowania zagadnień naszego wychodźstwa zaoceanicznego. Po „Panu Balcerze w Brazylii” — jest to drugie dzieło, tym razem napisane prozą, odzwierciadlające dzisiejsze warunki, w jakich się osadnik polski w Brazylii znajduje.

Należy tylko życzyć sobie, aby, w ślad za pierwszą, ukazały się dalsze książki tego utalentowanego pisarza i aby w nich wyczerpał całość doli wychodźców naszych za oceanem.

DR. W. ROSINSKI

CZYTAJCIE I PRENUMERUJCIE

„MORZE”

jedynie w Polsce bogato ilustrowane czasopismo morskie.



Obrazki z życia polskich kolonistów w Brazylii. Transport nowych kolonistów na Cruz Machado.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG
MAGEMAR

MIECZYSŁAW BOHDAN LEPECKI — WSCHODNIE PERU CZYLI MONTANJA

Nakładem Naukowego Instytutu Emigracyjnego wyszła świeżo z druku książka znanego pisarza i podróżnika polskiego p. M. B. Lepeckiego: *Wschodnie Peru czyli Montanja*. P. kpt. Lepecki był członkiem oficjalnej ekspedycji polskiej do Peru w r. 1928, która badała na miejscu możliwości osadnictwa rolnego polskiego w tym kraju. Wśród nielicznych podróżników polskich kapitan Lepecki jest człowiekiem najbardziej wзытым w stosunki południowo - amerykańskie. Na Czerwonym Łądzie jest on, jakby u siebie w domu. Ze zwykłą sobie swadą, talentem i skrupulatnością autor daje dokładny i szczegółowy opis Republiki Peru. W książce znajdujemy wszystko, niema dziedzin w życiu społecznym, politycznym, gospodarczym i t. d. tej egzotycznej republiki, która nie była przedmiotem rozważań p. Lepeckiego.

Zainteresowania p. Lepeckiego szły w kierunku emigracyjnym, to też opis geograficzny, klimat, zdrowotność, bogactwa kopalne, stosunki rolne, handlowe, przemysłowe, fauna, flora i t. p. znalazły w książce p. Lepeckiego szerokie uwzględnienie z punktu widzenia naukowego i możliwości aklimatyzacji europejczyka w Peru.

Wschodniemu Peru, czyli tak zwanej Montanji Peruwiańskiej, autor poświęca w swej książce specjalne stronicę, ponieważ tereny te są terenami koncesji polskiej i na te właśnie tereny byłoby kierowane ewentualne osadnictwo polskie. Książka zawiera również w tłumaczeniu polskim słowniczek języka kampa, którym posługuje się najbardziej liczne i najbardziej inteligentne plemię indyjskie oraz cały szereg wykresów, map i fotografii, będących pierwszorzędym materiałem uzupełniającym dla kompletnego zorientowania się w stosunkach peruwiańskich.

Zagadnienie Peru z uwagi na projekty skierowania na ten teren polskiego osadnictwa rolnego jest w Polsce aktualne. Ze względu na głód, jaki odczuwa

obecnie polski ruch emigracyjny w dziedzinie dogodnych terenów kolonizacyjnych, zjawiała się konieczność wystania ekspedycji do Peru, celem zbadań na miejscu możliwości osadniczych. Emigracja jest zjawiskiem koniecznym, wynikającym ze stosunków popołucyjno-gospodarczych Państwa Polskiego. Do obowiązków społeczeństwa polskiego należy dokładne zapoznanie się z temi terenami, które już się stały, względnie stać się mogą, ośrodkami, na których wyrasta nowe społeczeństwo polskie. Jesteśmy dzisiaj w tem szczęśliwym położeniu, że w związku z odzyskaniem niepodległości mamy własnych podróżników i

własnych pisarzy emigracyjnych. Czas zaprzestać operowania fantastycznymi legendami i opowiadaniem w dziedzinie polskiego ruchu emigracyjnego i tych warunków, w jakich żyje 8-miljonowe wychodźstwo polskie.

Jeżeli chodzi o aktualne zagadnienie Peru, książka kpt. Lepeckiego jest wyczerpującym dokumentem, z którym powinien zapoznać się każdy, kto interesuje się tą sprawą.

Książka napisana jest tak żywo i dostęпно, zagadnienia naukowe potraktowane są w sposób tak obrazowy i nienużący, że czyta się ją z prawdziwą przyjemnością.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



J. R.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

STABILIZACJA PIENIĄDZA W INDOCHINACH

Rząd francuski ma zamiar przystąpić do przeprowadzenia stabilizacji pieniądza w Indochinach. Jednostką monetarną, obowiązującą w Indochinach jest piast, oparty na zapasach srebra Banku Indochińskiego. W chwili obecnej stosunek franka francuskiego do piastra jest 1:15, jednakże z uwagi na ciągły spadek wartości srebra piast indochiński ma tendencję zniżkową. Poza Indochinami tylko Chiny są krajem, który opiera swą walutę na zapasach srebra. Zasady stabilizacji, którą ma przeprowadzić Bank Indochiński nie są jeszcze ustalone.

KAMERUN W OŚWIETLENIU FRANCUSKIEGO GUBERNATORA.

P. Marchand, gubernator Kamerunu, na posiedzeniu Francuskiej Ligi Kolonjalnej, wygłosił w dniu 25 października r. b. mowę, w której scharakteryzował obecne położenie gospodarcze kolonii. P. Marchand zaznaczył, że głównym zadaniem polityki francuskiej w Kamerunie jest podniesienie dobrobytu wśród tuziemców. W tym celu administracja kolonialna usiłuje stworzyć wśród tuziemców klasę rolników na wzór chłopu francuskiego. Rezultaty pracy, podjętej w tym kierunku, już są — zdaniem prelegenta — widoczne. Aby ułatwić tuziemcom walkę o byt codzienny, administracja przystąpiła do budowy dróg i mostów, co w przyszłości wpłynie znakomicie na rozwój go-

spodarczy kolonii. Rozszerzenie sieci kolejowej zostało narazie odłożone na później, ponieważ roboty kolejowe powodują odrywanie na czas dłuższy od ognisk domowych większej ilości mieszkańców, co wywołuje rozgoryczenie wśród miejscowej ludności.

Program inwestycyjny w Kamerunie został ustalony na najbliższe dziesięciolecie. Celem wykonania tego programu rząd francuski zamierza zrealizować pożyczkę obligacyjną w wysokości 100 milionów franków. Roboty publiczne, przeprowadzone w Kamerunie w ciągu ubiegłego dziesięciolecia pochłonęły 100 milionów. Główny wysiłek został skoncentrowany na urządzenie portu w Douala i Bonaberi.

W dyskusji przedstawiciele Ligi prosili gubernatora o przeprowadzenie zmian w obsadzie Izby Handlowej w Douala, ponieważ dotychczas mandaty do Izby są w rękach przeważnie przedstawicieli mniejszych domów handlowych, wówczas kiedy wielkie domy i kompanje handlowe, reprezentujące gros handlu w Kamerunie są odsunięte od przedstawicielstwa. Poruszane były również sprawy podatkowe, połączenie Metropolii z Kamerunem przy pomocy stacji telegrafu bez drutu, których już dzisiaj jest w Kamerunie 4, sprowadzenie do Kamerunu większej liczby weterynarzy, ponieważ obecna ich liczba przy 350.000 sztuk bydła, znajdującego się w Kamerunie, jest niedostateczna.

Z dalszej dyskusji wynika, że wierce-
nia nafciane, przeprowadzane obecnie

w odległości 10 klm. od Douala, dały pozytywne wyniki. Produkcja natomiast kauczuku w Kamerunie przeżywa obecnie ostry kryzys. Kamerun pod względem kauczuku jest kolonią, najbogatszą w świecie, jednakże wadliwy system produkcji sprawił, że gatunki kauczuku kameruńskiego są uważane w świecie handlowym za poślednie i nie znajdują nabywców.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



R.

KRONIKA KOLONJALNA

TRAKTAT HANDLOWY POLSKI Z PORTUGALJĄ

Związek Pionierów Kolonialnych wystosował ostatnio do władz odpowiedni memoriał w związku z toczącymi się obecnie między rządami polskim i portugalskim rokowaniami o zawarcie traktatu handlowego. Postulaty związku zmierzają do zapewnienia w traktacie ze strony Portugalii na rzecz Polski: a) klauzuli osiedleńczej na terytorium Portugalii i kolonii portugalskich; b) równouprawnienia obywateli polskich na terytorium państwa i kolonii portugalskich pod względem opieki socjalnej i ochrony pracy oraz zapewnienia Polsce pewnego obszaru gruntów pod polskie osadnictwo w Angoli. Zawarcie wspomnianego traktatu handlowego spodziewać się należy w początkach roku przyszłego.

ODCZYT O PRAWACH POLSKI DO KOLONIJ NIEMIECKICH.

We wtorek, dnia 5 listopada, w lokalu redakcji czasopisma „Morze” odbył się odczyt p. dr. J. Rozwadowskiego na temat: „Prawa Polski do b. kolonii niemieckich”. W rzeczowym i należycie uzasadnionym referacie dr. Rozwadowski przedstawił obecnym stan prawny b. kolonii niemieckich, oraz wskazał na słuszność tezy programu kolonialnego Ligi, która domaga się schedy po b. dominium kolonialnym b. cesarstwa niemieckiego.

W odczycie wzięło udział kilkadziesiąt osób. Z dyskusji, jaka się wywiązała po odczycie, wynikało, że wszyscy zgadzają się z wywodami prelegenta i doceniają olbrzymie znaczenie poruszonych przez niego sprawy.

ODCZYT P. KAPITANA FULARSKIEGO W P. T. E.

W dniu 14 listopada r. b. znany działacz emigracyjny i kolonialny p. kpt. Fularski wygłosił odczyt w Polskim Towarzystwie Emigracyjnym na temat współdziałania społeczeństwa i państwa w sprawie jednolitej akcji w związku z regulowaniem zagadnień emigracyjnych i kolonizacyjnych. Dyskusja, jaka wywiązała się po referacie prelegenta, wskazywała na słuszność tez, wysuwanych przez niego.

W referacie swym prelegent stwierdził konieczność stałego porozumiewania się pokrewnych organizacji między sobą, zaznaczając, że takie np. pokrewne organizacje, jak P. T. E.,

Na zakończenie p. Marchand oświadczył, że komisja mandatowa Ligi Narodów wyraziła wielkie zadowolenie z powodu obecnej sytuacji w Kamerunie, a zwłaszcza z powodu walki, prowadzonej przez władze miejscowe ze śpiączką, na której zwalczanie przeznaczają się corocznie 8 milionów franków.

Liga Morska i Rieczna, Związek Pionierów Kolonialnych, Związek Obr. Kresów Zach. aczkolwiek o odrębnych celach — oddać mogą sobie wzajemnie wielkie usługi przy lojalnej współpracy nad kwestiami, które na zewnątrz jednakowo je obchodzą.

KANIOWCZYCY, A SPRAWA WŁASNYCH KOLONIJ.

W dniu 11 listopada r. b. odbyło się w kasynie garnizonowym w Warszawie miesięczne zebranie Związku Kaniowczyków, na którym redaktor H. Tetzlaff wygłosił referat o idei kolonialnej Ligi Morskiej i Riecznej. Referat przyjęty został przez obecnych z aplauzem. Uchwalono rezolucję, solidaryzującą się z programem kolonialnym Ligi Morskiej i Riecznej i jednogłośnie postanowiono zwrócić się do oddziałów Związku Kaniowczyków w celu poparcia akcji kolonialnej L. M. i R.

SEKCJA KOLONJALNA W POZNANIU.

Staraniem Sekcji Kolonialnej Ligi Morskiej i Riecznej Oddziału Poznańskiego — odbyło się w połowie października r. b. liczne zebranie dyskusyjne w sprawach kolonialnych w auli Uniwersytetu Poznańskiego, na którym p. Franciszek Łyp, kierownik wyprawy badawczej do Angoli, wygłosił referat na temat wyników swej ekspedycji. Na zebraniu było przeszło sto osób ze świata naukowego i społecznego Poznania. Referat wywarł na słuchaczach duże wrażenie.

KOMITET WALKI O KOLONJE.

Na skutek inicjatywy Związku Pionierów Kolonialnych — Liga Morska i Rieczna przystępuje niebawem do powołania do życia Komitetu społecznego do walki o kolonie dla Polski. Zbliżający się termin rewizji mandatów kolonialnych, nakazuje społeczeństwu naszemu zwrócić baczną uwagę na losy byłych kolonii niemieckich, które, jak wiadomo, w części swej należą się Polsce, jako sukcesorze części mienia b. cesarstwa niemieckiego.

ZNACZKI NA FUNDUSZ KOLONJALNY.

Związek Pionierów Kolonialnych, na jednym z ostatnich posiedzeń swe-

go Zarządu — postanowił wydać dwa rodzaje znaczków formatu pocztowego, po 10 i 50 groszy, celem zebrania funduszu na propagowanie i popularyzowanie polskich dążeń i potrzeb kolonialnych.

Zebrane fundusze będą zużyte w pierwszym rzędzie na wzięcie udziału przez Ligę Morską i Rieczną w międzynarodowych wystawach kolonialnych, jakie odbędą się w roku przyszłym w Antwerpii, a w roku 1931 w Paryżu.

CZŁONKOWIE ODDZIAŁU L. M. i R. PRZY WOJEWÓDZTWIE WARSZAWSKIEM ZA AKCJĄ KOLONJALNĄ.

W połowie miesiąca listopada r. b. odbyło się zebranie członków Oddziału urzędników Województwa Warszawskiego, na którym przedstawiciele Związku Pionierów Kolonialnych pp.: Zieleniewski i Ernest wygłosili przemówienia o programie kolonialnym Ligi Morskiej i Riecznej. W wyniku przeprowadzonej dyskusji — zebrani jednogłośnie zdecydowali popierać akcję kolonialną Ligi wszelkimi rozporządzalnymi środkami.

Z ZARZĄDU ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONJALNYCH.

Na pierwszym powakacyjnym zebraniu Zarządu Związku dokooptowano nowych członków Zarządu na miejsce tych, którzy ustąpili. Obecny skład Zarządu przedstawia się następująco: Prezes — konsul K. Głuchowski, I wiceprezes prof. L. Kulczycki, II wiceprezes red. H. Tetzlaff, sekretarz dr. W. Rosiński, skarbnik dr. J. Zalecki, oraz pp.: dr. G. Zalecki, prof. T. Hilarowicz, red. M. Pankiewicz, dr. J. Rozwadowski, mec. M. Wyrósteck, J. Chmielewski.

W związku z wyjazdem na stałe prezesa Związku, p. konsula K. Głuchowskiego, do Gdyni, Zarząd Związku wystosował do p. Głuchowskiego pismo, w którym, dziękując mu za nader owocną pracę przy organizowaniu Związku i opracowaniu programu kolonialnego L. M. i R. — prosi o pozostanie nadal w Zarządzie i branie udziału w pracach. W odpowiedzi na to, prezes Głuchowski nadesłał podziękowanie, deklarując jednocześnie w serdecznych słowach dalszą współpracę ze Związkiem.

W. R.

KTO CHCE POZNAĆ ŻYCIE I DZIEJE

Państw. Szkoły Morskiej w Tczewie i statku szkolnego „Lwów”

powinien natychmiast kupić

MONOGRAFIĘ SZKOŁY MORSKIEJ

Wydanie luksusowe. Format albumowy

75 ilustracji + 7 map Cena 10 — zł.

Do nabycia w Instytucie Wydawniczym Szkoły Morskiej Tczew (Pomorze)

Konto czekowe P. K. O. Nr. 39602

Przesyłka bezpłatnie

STOCK COGNAC MEDICINAL
B I A Ł A

8276-382-XI.

Wolny Skład Soli

ROZDZIEN-SZOPIENICE

TELEFON 41.

TELEFON 41.

8271-394-XI.



**DLACZEGO
przedwcześnie
zanika uroda?**

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Ponieważ 90% ludzi cierpi na utratę włosów.

Czyszczenie zębów stało się codzienną potrzebą i dbamy, by tak szczoteczka jak i pasta do zębów były odpowiedniego gatunku. Dowodzi to, że pielęgnowanie zębów wykonujemy z nadzwyczajną starannością. Aczkolwiek uwłosienie większy posiada wpływ na wygląd zewnętrzny człowieka, niż uzębienie. Pytamy Szanownego Czytelnika, czy z równą troskliwością dobiera środków do pielęgnowania włosów. Należy zaznaczyć, że rozpoznanie sztucznych zębów nie jest tak łatwe, jak odróżnienie peruki od własnych włosów — cwiecej peruka staje się często przyczyną pośmiewiska dla otoczenia, niemniej jak i łysina. Pomimo to nie staramy się o stwierdzenie, co jest przyczyną utraty włosów u każdego człowieka, jakoteż nie dbamy o zapoznanie się z środkami niezbędnymi do właściwego pielęgnowania podglebia włosów, celem zabezpieczenia mu potrzebnej energii rozrodczej aż do późnej starości.

Najbardziej polecanym przez lekarzy środkiem do pielęgnowania włosów jest „Silvikrin-Shampoo” i „Silvikrin-Fluid”, albowiem środki te przyczyniają się do utrzymania włosów w przepysznej bujności. Używanie wody przy układaniu włosów jest szkodliwe, bo podrażnia naskórek głowy, przyczynia się do osłabienia włosów i pociąga za sobą utratę tychże. Dlatego jest rzeczą ważną dla każdego, korzonki włosów, jakoteż i podglebie ciągle odświeżać i czyścić higienicznym środkiem, za który uważać można „Silvikrin-Flu d” i „Silvikrin-Shampoo”. Zaznaczyć należy, że w wypadku dolegliwości uwłosienia wymagana jest specjalna kuracja, dla której polecić można „Silvikrin-kurację w komplecie”, który to środek pobudza porost włosów i jest niezbędny dla ludzi z wątlm uwłosieniem.

Profesorowie uniwersytetów oraz lekarze praktyczni stwierdzili po dokładnych badaniach, że „Silvikrin-kuracja włosów w komplecie” jest najlepszym środkiem na porost włosów i zapobieganie łysinie, a nawet na zupełne usunięcie tejże (według twierdzenia prof. dr. med. Pollanda w Grazu). Dowodzi to, że preparatami Silvikrin osiągnięto w dziedzinie kosmetyki i porostu włosów tak wielki postęp, że każdy powinien ze środków tych korzystać. Dlaczego więc czekać, aż tkanki tworzące włosy zupełnie zamrą.

My, jako wynalazcy i posiadacze tego przepisu, polecamy środek ten, nie tylko opierając się na naszych osobistych doświadczeniach, lecz również i na opinii uczonych i lekarzy specjalistów w dziedzinie kosmetyki. A na opinii tych specjalistów opieramy się dlatego, by u Szanownego Czytelnika nie obudziła się nieufność do przez nas polecanych środków. Wystarczy, jeżeli tak poważny uczone, jakim jest prof. dr. med. Polland potwierdza, że za pomocą Silvikrinu osiągnął zadziwiające wprost wyniki, a to dzięki naturalnym składnikom Silvikrinu, które pobudzają porost i uzdrawiają podglebie włosów. Idziemy nawet tak daleko, że prosimy wszystkich Panów Lekarzy, którzy Silvikrinu jeszcze nie wypróbowali, o zażądanie bezpłatnego dostarczenia naszych preparatów i łaskawe orzeczenie się.

Po zaznajomieniu się z niniejszą treścią, każdy czytelnik, posiadający łupież lub cierpiący na zanik włosów, powinien zapoznać się z „Silvikrin-kuracją włosów w komplecie”. Składniki Silvikrinu, obfitujące w siarkę molekularną stanowią specyficzne pożywienie, niezbędne dla korzonków włosów. Bliższe objaśnienia osób kompetentnych podajemy w naszej broszurze „Wypadanie i regeneracja włosów”, którą wysyłamy na żądanie bezpłatnie.

Prosimy poniższy kupon wyciąć i przesłać w kopercie zaopatrzonej w znaczek pocztowy do:

SILVIKRIN-VERTRIEB,

Gdańsk 300, Bötchergasse 23/27.

SILVIKRIN-VERTRIEB, Gdańsk 300.

Proszę o przesłanie mi bezpłatnie:

1. Próbkę Silvikrin-Shampoo.
2. Broszurę „Wypadanie i regeneracja włosów”
3. Najnowsze wiadomości z Polski — również z kół lekarskich — o osiągniętych dodatnich wynikach stosowania Silvikrinu.
4. System kuracji Silvikrinem zredagowany przez prof. dr. med. Lipiawskiego

Nazwisko

Miejscowość

Ul. i L. Domu

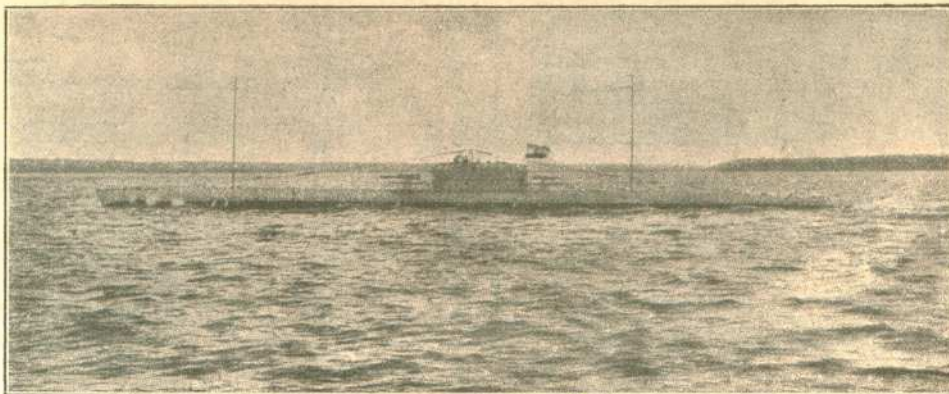
Poczta

ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

4, RUE DE TÉHÉРАН, P A R I S

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

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

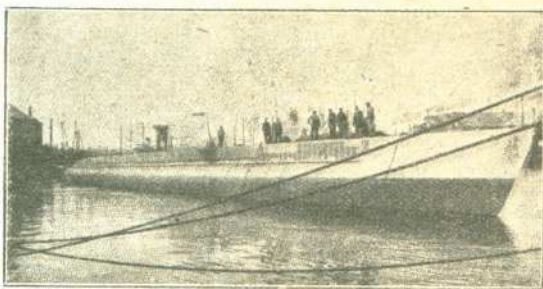


Łódź podwodna „Smelt” dla Marynarki Królestwa S. H. S.

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

Budowa maszyni dla kontrtorpedowców polskich „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYŚ”.
374. VIII—I.

CHANTIERS & ATELIERS AUGUSTIN- -NORMAND LE HAVRE (FRANCJA)



„Wilk”, pierwsza z serii 3 łodzi podwodnych, budowanych dla marynarki polskiej według planów stoczni i zakładów „AUGUSTIN NORMAND”.

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH
I STATKÓW HANDLOWYCH.

SPECJALNOŚĆ-BUDOWA ŁODZI PODWODNYCH.
WSZELKIE ŚRODKI I PRZYRZĄDY DO WYŁAWIANIA MIN.

MOTORY DIESLA VICKERS-NORMAND.

372. VIII—I.

UNION DE CINQ CHANTIERS FRANÇAIS DE CONSTRUCTIONS NAVALES

ZWIĄZEK PIĘCIU FRANCUSKICH STOCZNI BUDOWY OKRĘTÓW

na morzu Północnem, w Kanale La Manche, na Atlantyku i na morzu Śródziemnem

6 BIS, RUE AUBER, PARIS

STOCZNIA DE FRANCE W DUNKIERCE, Société des Ateliers et Chantiers de France.

STOCZNIA DE NORMANDIE W ROUEN, Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire.

STOCZNIA DE GRAVILLE W HAWRZE, Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée.

STOCZNIA DE LA SEYNE W TULONIE, Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée

STOCZNIA DE PENHOËT W SAINT-NAZAIRE, Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire.



Wszelkie okręty wojenne i statki handlowe, krążowniki, torpedowce, łodzie podwodne, statki luksusowe, statki - cysterny do nafty, statki parowe i motorowe.

373. VIII-XI.



Apteka pod „Gryfem”

w GDYNI, przy ul. STAROWIEJSKIEJ

Jedyna, najstarsza instytucja użyteczności publicznej, istniejąca od kwietnia 1922 r., a od kilku miesięcy całkowicie urządzona na nowo po wielkomiejsku we własnym budynku. Apteka ta powstała jeszcze wówczas, kiedy lekarze do Gdyni tylko dojeżdżali. Właścicielem jej jest p.

A. MAŁECKI

-380-XI.

Władysław Szandrach

SAMOCCHODY

— GDYNIA —

ALEJA SŁOWACKIEGO

TELEFON 19-07.

Specjalny warsztat reparacyjny samochodów

ŁODZI MOTOROWYCH i MOTOCYKLI. AUTOGENICZNE SZWEJSOWANIE. TOKARNIA. Wszelkie reparacje wykonuje się szybko przez pierwszorzędnych fachowców i pod gwarancją. Zastępstwo na samochody. WŁASNA WULKANIZACJA. Skład części zapasowych dla wszelkich typów. Opony i dętki Firestone, Brodeara, Michelin i Dunlopa.

-397-XI.

Towarzystwo Ubezpieczeń

„SILESIA“

SPÓŁKA AKCYJNA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Filjalna Dyrekcja na G. - Śląsku

W K A T O W I C A C H.

8262-384-XI.

BRUNON KOWALSKI

BUDOWNICZY

PRZEDSIĘBIORSTWO
BUDOWLANE WY-
KONUJE | WSZELKIE
PRACE W ZAKRES
BUDOWNICTWA
:: WCHODZĄCE ::

Gdynia, ul. Świętojańska

:: :: TELEFON 13-01 :: ::

379-XI.

PŁASKI ZEGAREK!! Z wiecznym nietłuczącym się szkłem.

Firma nasza egzystuje od r. 1900. Nagrodzona wieloma złotymi medalami i krzyżami.

J. JAKUBOWICZ
WARSZAWA



NOWY WYNALEZK!!!
tylko 7.70 (zam. 25).
Wysyłamy pocztą za zaliczeniem elegancji zegarek niklowy s. „Chronometr”. — Chód dzwiczny na kamieniach. Wyreg. do minuty z gwarancją za dobry chód na 8 lat. 4 szt. 29.50. Lepszego gat.: 9.50, 11.50, 15, 18, 21, 25, 35, 40, 45, 51, 60 i 65 zł. Na rękę z paskiem 14, 17, 20, 25, 30, 35, 40, 50 i 57 zł. Z franc. nowego złota „Płacko D'oro” niczem się nie różni od prawdziwego

złota 14 proc. kar. 15.50, 2 szt. 30, 3 szt. 44 zł., ręczne z paskiem lepszego gatunku 20, 25, 37, 45, 55, 65 zł. Budziki stołowe 15, 17 i 20; lep. gat. 25, 30 i 40 zł. Łańcuszki z nowego złota po zł. 2.15, 3, 3.75, 4.85 i 6 zł. Za kosztą przesyłki i opak. płaci kupujący.

Fabryczny Skład Genewskich Zegarków
JÓZEF JAKUBOWICZ, Warszawa, Sienna 27. Oddział 68.
Mnóstwo listów dziękczynnych. Z braku miejsca zamieszczamy niektóre:

(Nr. 1350). Zegarek otrzymałem, bardzo dziękuję, chodzi on co do minuty i bardzo miły dla oka. Ku mojemu miłemu zdziwieniu, chodzi lepiej od „Omegi”, który robi różnicę naprzd, albo wtył. Zegarek od Pana nie robi żadnej różnicy, tak dał się dokładnie wyregulować, proszę przysłać mi jeszcze dwa zegarki płaskie. Po otrzymaniu zrobię zamówienie na większą ilość.
Jan Kałużyski, Lublin.

(Nr. 1355). Sz. P. Proszę o wysłanie jeszcze jednego zegarka z fr. nowego złota. Przy tej sposobności mamy zaszczyt podziękować za otrzymane 3 zegarki, z których jesteśmy zadowoleni. W najbliższych wysłać zam. na kilka zegarków.
Prezes, Stan. Borowicz w Kutnie

(Nr. 4706). Sz. P. W dniu dzisiejszym otrzymałem zamówiony przeze mnie w firmie pańskiej zegarek budzik z dzwonkiem, z którego jestem zadowolony w zupełności i tą drogą składam Panu podziękowanie.
z poważaniem
Piłat Konstanty

POST. POL. PAŃST. poczta Jasno.
(Nr. 4357). W. P. Za przesłane mi dwa zegarki składamy Panu serdeczne podziękowanie, gdyż jestem z nich zadowolony, proszę o przysłanie zegarka.
Burkiewicz, Post. Pol. w Szczepanowie.

4501. Sz. P. Otrzymałem już od Pana dwa zegarki, które dobrze chodzą; proszę przysłać jeden zegar. Z poważaniem
Bronisław Madaliński. Szkoła Powszechna p. Jody, z. Wileńska.

Dobry zegarek kupisz tylko w znanej we wszystkich dzielnicach kraju firmie
J. JAKUBOWICZ — Warszawa.



8503-401-XI-I.