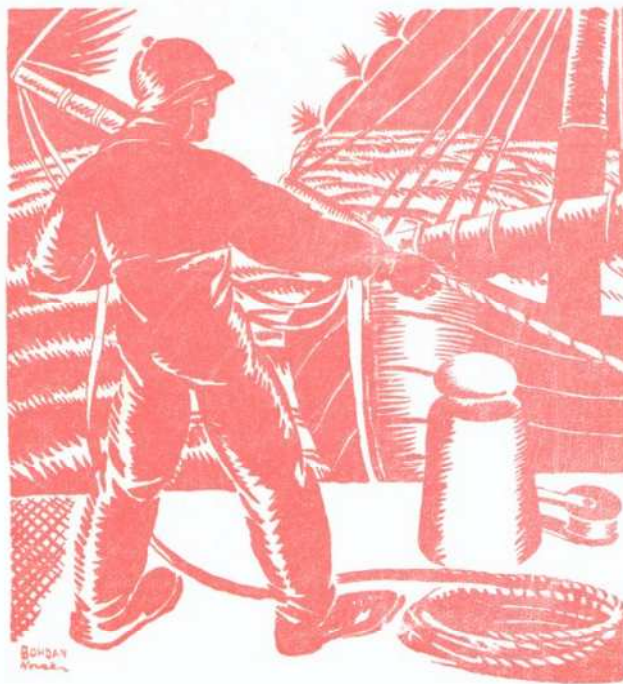


MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



GRUDZIEŃ

1925 r.

ZESZYT 12

Rzeźnia i Targowisko w Poznaniu.

Jedną z największych i najbardziej odpowiedzialnych wymogom sanitarnym rzeźni i targowic w Polsce jest Miejska Rzeźnia i Targowisko w Poznaniu.

Wybudowane na łakach Dominikańskich na obszarze 5,75 ha w pobliżu dworca Tamy Garbarskiej, oddana została do

użytku publicznego w r. 1920. Po przyłączeniu gmin podmiejskich: Jerzyc, Łazarza i Wildy przystąpić musiano w latach 1906—8, a następnie w początkach wojny światowej z powodu koncentracji uboju w poszczególne dni, do dalszej rozbudowy.

TARGOWISKO

Z dworca Tamy Garbarskiej prowadzą dwie bocznice do Rzeźni, jedna służąca do wyładowania węgla i wywożenia mierzwy, druga do wyładowni na Targowisko.



Laboratorium.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Badalnia trychinoskopijna.



Wyładowane zwierzęta pozostają na rampie w zagrodach, aż do kontroli weterynaryjnej, poczem przepędzane są do hal targowych.

Na ten cel przeznaczone są 3 hale: 1) dla bydła, 2) dla świń, 3) dla cieląt i owiec.

Cały teren targowiska jest wyasfaltowany, a hale targowe wybetonowane celem łatwej dezynfekcji.

Początkowo targowisko służyło tylko do zakupu i sprzedaży zwierząt przeznaczonych do uboju miejscowego. Dopiero po roku 1905 zakres jej działania stopniowo się powiększał przez eksport bydła do Berlina, Wrocławia, Królewskiej Huty i Katowic.

Po przejęciu władzy przez Państwo Polskie koncentruje się handel bydłem na tutejszym targowisku. Stały wzrost spędu najlepiej wykaże powyższe zestawienie

Ubito w roku:	1900/01	1909/10	1919/20	1923
Bydła	8.879	11.797	11.900	13.134
Cieląt	18.653	25.459	16.717	30.901
Owiec	14.008	10.851	11.710	15.381
Kóz	1.095	1 729/14	5.231	1.284/06
Świń	35.798	43.407/11	78 722/184	49.914
Koni	138	185	1.070	1.031/54
Ogółem	78.571	93.453/25	125.534/184	111.666/60

Targi odbywają się stale w poniedziałki, środy i piątki. Największym dniem targowym jest środa, w którym to dniu spęd obecnie wynosi przeszło 4.000 sztuk.

Sprzedaż bydła odbywa się według żywej wagi i ceny notowane są przez Ko-

misję zatwierdzoną przez Województwo, a składającą się z reprezentantów Izby Rolniczej, handlarzy i rzeźników pod przewodnictwem Dyrekcji Rzeźni i Targowicy.

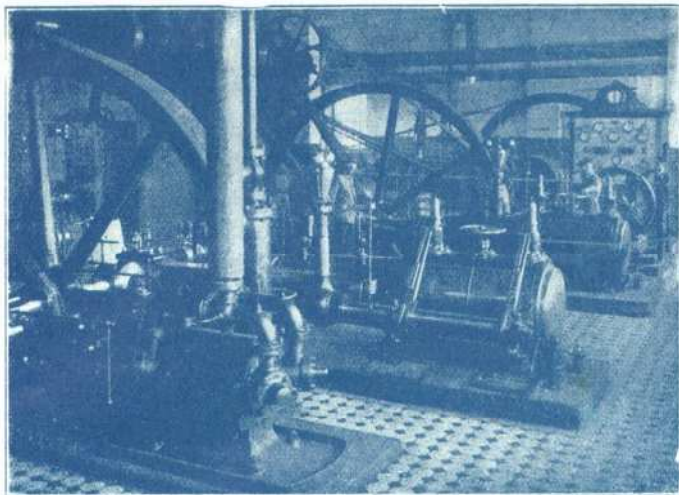
RZEŻNIA.

Pomimo ścisłej łączności rzeźni z targowiskiem jest ona oddzielona parkanem i posiada oddzielny wjazd. Główny budy-

nek t. j. hale uboju i chłodnia budowany jest podług systemu niemieckiego, to znaczy pod jednym dachem w przeciwieństwie do systemu francuskiego, gdzie każdy budynek stanowi odrębną całość.

Podobnie, jak na targowisku, podzielone są też hale uboju: 1) dla bydła, 2) dla świń, 3) dla cieląt i owiec.

Zwierzęta przeznaczone na ubój przebywają w stajniach rzeźni, skąd, dopiero po zbadaniu przez lekarzy weterynaryjnych, skierowane zostają do hal uboju, gdzie po ogłuszeniu przy użyciu maski następnie są zabijane. Wszystkie ubite zwierzęta badane są powtórnie przez lekarzy weterynaryjnych, a po osteplowaniu przesunięte za pomocą wózków żurawowych do chłodni. Świnie są jeszcze badane na włośnię (trychiny). W tym celu pobiera się z każdej świni próbki, które odesłane do sali trychinoskopijnej, badane są mikroskopowo przez specjalnie do tego wyszkolony personel. Zakwestionowane przez miejskich lekarzy weterynaryjnych sztuki są stosownie do ich orzeczenia w gotowanym lub surowym stanie, jako mniej wartościowe, sprzedawane w taniej jatce albo przekazane do zniszczenia. Wszelkie nadesłane zwierzęta podejrzane o zarazę lub chore ubijane są w rzeźni t. zw. sanitarnej, odgraniczonej od właściwej i posiadającej osobny dostęp tak z targowiska jak i z ulicy.



Hala maszyn.

Rzeźnia sanitarna posiada specjalne urządzenia techniczne t. j. 1) aparat sterylizacyjny, przeznaczony do mięsa nadającego się w gotowanym stanie do spożycia, 2) aparat ekstrakcyjny dla konfi-skatów, przerabiający mięso według systemu Beck et Henkel na mąkę mięsną i oddzielający tłuszcz dla celów technicznych.

Duszą całego zakładu jest maszynieria, składająca się z kotłowni, hali maszyn, wieży wodnej, urządzeń chłodniczych i wytwórni lodu.

W hali maszyn i kotłowni znajdują się: a) trzy kotły kornwalijskie każdy o powierzchni ogrzewalnej 125 qm, b) 3 maszyny parowe o 330.75 i 75 sił koni, c) trzy dymano służące do wytwarzania energii elektrycznej.

W osobnym budynku umieszczone jest urządzenie do wytwarzania lodu — 15.000 kg. na dobę.

Wszystkich tych urządzeń dostarczyła firma Linde-Wiesbaden, są one w stanie utrzymać temperaturę w chłodniach bez względu na porę roku nie niżej $+ 1^{\circ} \text{C}$, a nie powyżej $+ 4^{\circ} \text{C}$, a w zamrażalnicach — 6° do $- 12^{\circ} \text{C}$.

Chłodnia o powierzchni 800 qm, podzielona jest na 208 cel, wydzierżawionych poszczególnym rzeźnikom.

Prócz tego znajdują się na terenie rzeźni budynki administracyjne, mieszkalne dla dyrektora rzeźni, lekarzy weterynaryjnych i innych urzędników.

Ubój zwierząt w rzeźni przedstawia się jak następuje:

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



W roku	1900/01	1909/10	1919 20	1923
Bydła	2.893	6.829	18.429	29.261
Cieląt	12.034	19.466	14.795	27.941
Owiec	7.887	5.107	9.283	17.477
Kóz	297	623	9.281	3.292
Tuczników	29.965	40.788	77.201	82.876
Chudych swin	3.538	6.248	1.432	1.728
Prosiąt	11.702	19.203	22.634	17.687
Ogółem	68.316	98.264	153.054	179.652

W roku 1923 ubito zwierząt mniej, niż w roku 1919/20, natomiast zwierzęta ubite w roku 1923 były znacznie cięższe, tak, że mniejszą ilość sztuk równoważy większa ich waga.

KAZIMIERZ KLABECKI
Dyrektor Rzeźni Miejskich i Targowicy
w Poznaniu.

MUZEUM WIELKOPOLSKIE W POZNANIU

obejmuje trzy działy główne w trzech odrębnych budynkach umieszczone. Gmach macierzysty przy Alejach Marcinkowskiego mieści w sobie galerję sztuki europejskiej i polskiej aż do dni ostatnich; dział przemysłu artystycznego z osobną salą dla sztuki wschodnio-azjatyckiej; gabinet numizmatyczny; dział ludoznawczy; gabinet rycin; wreszcie bogatą bibliotekę dzieł z zakresu wszelkich gałęzi historii sztuki, muzealnictwa i nauk pokrewnych, wraz z olbrzymim zbiorem reprodukcji.

Biblioteka posiada obszerną czytelnię, w której publiczność bez żadnej opłaty korzysta z książek i czasopism.

W gmachu Tow. Przyjaciół Nauk przy ul. Seweryna Mielżyńskiego umieszczono osobny dział przedhistoryczny, obejmujący wykopaliska przedewszystkiem ziemi Wielkopolskiej. Wreszcie w ogrodzie Zoologicznym, w gmachu, zajmowanym niegdyś przez grupę art. plast. „Świt” znajduje się dział przyrodniczy, ilustrujący świat fauny, flory oraz mineralów, przedewszystkiem polskich, w mniejszym zakresie ogólno-światowych.

Muzeum Wielkopolskie jest otwarte dla publiczności w dni poprzednie od godz. 10 — 16-tej, w niedziele i święta od 10 — 14-tej.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Statystyka Sp. Akc.

„A E R O”

za miesiąc październik 1925 rok.

Ilość przewiezionych pasażerów	132
„ przewiezonego bagażu	1.726.750 kg.
„ przewiezionej poczty	28.182 „
Licząc pasażera wraz z 15 kg. bagażu 100	13.200.000 „

Lotów z Poznania do Warszawy	22
„ z Warszawy do Poznania	21

Razem 43

43 loty à 300 klm. 12.900 klm.

Regularność na linii Poznań—Warszawa i z powrotem wynosi za październik 1925 r. 100 proc.

STATYSTYKA SP. AKC. „A E R O”

OD 23 MAJA DO 31 PAŹDZIERNIKA 1925 R.

Ilość przewiezionych pasażerów	601
„ przewiezonego bagażu	3.601.750 kg.
„ przewiezionej poczty	272.325 „
Licząc pasażera wraz z 15 kg. bagażu 100	61.511.000 „

Lotów z Poznania do Warszawy względnie z powrotem 196 à 300 klm. 58.800 klm.

Wszystkie loty zostały wykonane przez pilotów Spółki Akcyjnej „A E R O” p. Mieczysława Witkowskiego i p. Józefa Jakubowskiego bez najmniejszego uszkodzenia samolotów.

PRZEWÓZ:

Pasażerów, Poczty, Towarów.

INFORMACJE:

Poznań, telefon 16-47.

Warszawa, telefon 258-13 i 110-81.

Łódź, telefon 3-11.

ROZKŁAD LOTÓW:

Godzina		Kierunek		Godzina
8.30		Poznań	↗	15.00
10.30	↘	Warszawa	↖	13.00
13.00		Poznań	↗	11.00
14.30	↘	Łódź	↖	9.30
15.00		Łódź	↗	9.00
16.00	↘	Warszawa	↖	8.00

Samolot kursuje codziennie za wyjątkiem niedziel.

Dowóz do i z lotniska uwzględniony w cenie biletu.

SPRZEDAŻ BILETÓW:

W POZNANIU, w b. „Orbis” pl. Wolności 9

W WARSZAWIE, w b. „Orbis” ul. Widok 8

W ŁODZI, w biurze „Orbis” ul. Andrzeja 5

Pocztę lotniczą należy oddawać w głównym urzędzie pocztowym w Poznaniu i w Warszawie.

GEBETHNER I WOLFF

KSIĘGARNIA NAKŁADOWA

WARSZAWA, ZGODA 12.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



POLECAJĄ NASTĘPUJĄCE NOWOŚCI:

- | | | | |
|--|------|--|-------|
| ANCZYC. Przypadki Robinzона Kruzoe. Z 10 rycinami i licznymi drzeworytami w tekście. Wyd. 14, karton . . . | 7.— | MAYNE-REID. Dolina bez wyjścia. Przygody podróżników w Himalajach. Przełożyła z angielskiego M. J. Zaleska. Z 11 ryc. w tekście. Wyd. 6 karton | 5.60 |
| BARTKIEWICZ Z. Polityka w lesie. Wybór nowel | 7.50 | Pobył w pustyni. Przełożył St. M. Rzętkowski. Z 8 rycinami Sawiczewskiego. Karton | 6.— |
| BOY-ŻELEŃSKI T. Flirt z Melpomeną. Wieczór piąty. | 6.50 | NATANSON WŁ. I ZAKRZEWSKI K. Nauka fizyki. Podręcznik przezn. do użytku uczniów klas wyższych szkół średn. Tom. III | 10.— |
| BUKOWIECKA Z. Historia o Janku Górniku. Opowiadanie dla młodzieży. Wyd. 4 z 9 rycinami | 6.— | Tom III. Zeszyt II. | 4.— |
| BURNETT FR. Mały lord. Powieść dla młodzieży. Z 16 ilustr. A. Rożankowskiego | 6.— | ORKAN WŁ. Listy ze wsi. Tom I. | 4.50 |
| DĘBICKI Z. Wł. St. Reymont — laureat Nobla | 1.— | REYMONT WŁ. W głębiach. Nowele. (Pisma, tom XIX) | 5.50 |
| GIDE K. Pierwsze wiadomości z ekonomji politycznej. Z upoważnienia autora i wydawcy przełożył St. Posner, Senator Rzeczypospolitej | 3.— | REYMONT WŁ. Na krawędzi. Nowele (Pisma, tom XX) | 5.50 |
| GRĄBCZEWSKI BR. W pustyniach Raskemu i Tybetu. Z 82 ilustr. portretem autora i mapą (Podróże gen. Grąbczewskiego, t. III) | 15.— | ROUX A. Le livre de la France pour les classes supérieures des lycées. Avec 20 gravures. Avec la collaboration de K. Mellerowicz | 5.— |
| HAJOTA. Z dalekich ładów. Nowele i opowiadania | 6.50 | RYCHLIŃSKI J. Mah-yong. Cykl nowel | 4.— |
| HEINRICH W. Zarys historii filozofji. T. I. Część I. Filozofja grecka | 7.— | SŁONIMSKI A. Pod zwrotnikami. Dziennik okrętowy. | 4.— |
| HERMAN O'DONOGHUE K. The castle of imagination. Ze słownikiem | 3.— | SMOLEŃSKI W. Studja historyczne | 12.50 |
| KONOPNICKA M. Pan Balcer w Brazylii. Wyd. 4. | 8.— | SUSZYŃSKI M. Streszczony wykład polifonji i form muzycznych | 1.— |
| ŁADA JAN. W zaklętym zamczysku. Powieść z lat dawnych. Tomów 2. | 12.— | STEVENSON R. L. Skarby na wyspie. Powieść dla młodzieży. Przetłumaczył W. P. Z 6 rysunkami St. Sawiczewskiego. Wyd. 2 | 6.— |
| MAKARCZYK J. Przez Palestynę i Syryję. Szkice z podróży | 3.— | SZPOTAŃSKI ST. Skradziony rękopis. Powieść | 5.— |
| MAKUSZYŃSKI K. Wycinanki. | 5.— | TOKARZ W. Sprzysiężenie Wysockiego i Noc listopadowa. Z 44 rycinami i 3 planami. | 10.— |
| | | UJEJSKI J. O cenę absolutu. Rzecz o Hoene-Wrońskim | 7.50 |
| | | WITKOWSKA-REUTT Z. Pielgrzym. (Legenda Ossjaku) | 6.— |

DO NABYCIA WE WSZYSTKICH KSIĘGARNIACH

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 12.

Warszawa, grudzień 1925 r.

Rok. II.

KOMITET REDAKCYJNY STANOWIĄ: HUGON PISTEL i KOMANDOR CZESŁAW PETELEŃZ (jako naczelni kierownicy) oraz ANTONI ALEKSANDROWICZ (sport wodny), PIOTR BOMAS (sprawy portowe), JERZY ŁATKIEWICZ i WIKTOR WOJNICZ (marynarka wojenna), RADOŚLAW KRAJEWSKI (rybactwo), STANISŁAW KRUSZYŃSKI (dział oficjalny L. M. i R.), FELIKS ROSTKOWSKI (marynarka handlowa), JERZY B. RYCHLIŃSKI, ALEKSANDER RYLKE (drogi wodne śródlądowe i technika morska). Adres redakcji i administracji: ul. Elektoralna 2, (gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu) Warszawa. Administracja czynna w dni powszednie od g. 12 do 2 popoł., tel. 15-63, Konto czekowe w P.K.O. Nr. 9747, redakcja czynna w piątki od 6 do 7 popoł., tel. 15-63; prywatny telefon redaktora 13-39.

BEZPOŚREDNI DOSTĘP DO BAŁTYKU TO DOSTĘP DO WSZYSTKICH RYNKÓW ZBYTU, NARODÓW I KULTUR, TO NIEODZOWNY WARUNEK NASZEJ NIEPODLEGŁOŚCI GOSPODARCZEJ I POLITYCZNEJ. POPIERANIE KORZYSTANIA POLSKI Z DOSTĘPU DO MORZA LEŻY W INTERESIE KAŻDEGO POLAKA.

WSZYSTKIM SWOIM CZYTELNIKOM Z OKAZJI ŚWIĄT BOŻEGO NARODZENIA SKŁADAMY ŻYCZENIA WSZELKICH POMYŚLNOŚCI.
REDAKCJA.

EUSTACHY CZEKAŁSKI.

STRAŻ NAD POLSKIM MORMEM

NOWELA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

— Ostań, proszę cię, ostań... — prosiła zdrowa, ponętna dziewczyna. Położyła mu czarną głowę na pierś i rękami wpiła się w stalowe bary... Ucałował jej włosy, morskim wiatrem pachnące. Wpatrzył się w zamglone, matowe, proszące oczy. Przesunął ręką po torsie jędrnym. Zadumał się na chwilę.

Na niebie już wschodziły gwiazdy. Czas był najwyższy. Odsunął więc płynnym ruchem kochającą dziewczynę i sięgnął po swoją kurtkę.

— Obaczysz... wezmą cię w nocy Szwedy i tyle będziesz mnie widział... Zrobiła wymowny gest ręką.

Nic nie odpowiedział. Odział się szybko. Jeszcze u proga przygarnął ją do siebie z całych sił. I poszedł. Uczyniła za nim znak krzyża. Prowadziła go swoim spojrzeniem miłosnym. Gdy jej znikł u porbrzeżnych piachów — rzuciła wzrokiem po niebie. Księżyc świecił. Gwiazdy wyległy na niebo i srebrzyły tajemnicze, czarne wody Bałtu. Załopotano w niej serce. Zdjęła ją trwoga śmiertelna. Byłaby pobiegła za nim z prośbą, by nie szedł, lecz wiedziała, iż ją odrzuci.

Cisza była wokół. Tylko wiatr od czasu do czasu niósł jak echo poszumy morskiej wody.

Izydor Czastka zastał już u łodzi trzech ludzi. Jednemu z nich zasalutował wojskowo. Szczęknął obcasami i wyrecytował:

— Melduję, panie kapitanie, że jestem.

Oficer nic nie odpowiedział. Uważnie oglądał łódź. Próbował żagli, chwycił ręką

za rumpel. Po sprawdzeniu szkotów krótko zapytał:

- Zadanie pamiętasz?!
- Pamiętam, panie kapitanie.
- A hasło?

— Król nasz jedyny i Pan, Władysław IV.

Szybko zajęli swoje miejsca w łodzi. Sprawnie sbiśrowali żagiel. Izydor Czastka nastawił łódź na wiatr. Zaskrzypiał maszt. Lekka fala zakolysała statkiem. Łódź rażno odrywała się od puckiego portu. Gdy za chwilę Izydor spojrzał za siebie — widział tylko czarne kontury dachów i szpic kościoła. Uczuł ciepło kobiecych ramion. Wspomnił słodkie zakłęcie: Ostań!

Na lewej stronie horyzontu, jak widmo czarne, stał las helski. Jan Lipusz, stary, doświadczony rybak, na widok tego lasu, zadrżał. Gwałtem na usta pchały mu się słowa. Pragnął nawiązać rozmowę, by dźwiękiem słów przerwać lęk złowrogię martwoty. Zagadnął więc:

- Czy to grobla?
- Ino... potwierdził Herman Pawełczyk.

— I po co to sypią?

— Jakto, po co? — oburzył się Czastka. Jego Królewska Mość tak chce — i tak być musi...

Przejeżdżali koło wartowniczej łodzi. Była jakgdyby pusta! Wtem odezwał się głos ostry:

— Kto tam?!

Izydor Czastka odrzekł:

- Swoi...
- Hasło?
- Władysław IV...
- Z Bogiem!

Przycichli. Wiatr chwycił mocniej żagiel i parł naprzód łódź. Niebawem znaleźli się na dużym morzu. Księżyc świecił i skrzyły się gwiazdy. Cisza była wokoło i pustka, tylko fala kołysała nierówno, gwałtownie. Jan Lipusz popatrzył na księżyc i powiedział:

— Po północy, jak księżyc uśnie — będzie cicho...

— W sam raz. Tak mi trzeba...

— Mógłbys i nam powiedzieć...

— Nie markoć się... Mamy jeszcze czas...

Pod wprawną ręką Izydora Czastki łódź tańczyła na fali, jak najzręczniejsza przodownica. Im więcej zbliżała się północ — tym fala stawiała się gwałtowniejsza. Spienione głębie wily się w kurczach konwulsyjnych.

Był to trud nieludzki prowadzić statek w tę dziwną, nocną porę. Izydor Czastka stał u rumpła i mocno trzymał w garści los swój i swojej przypadkowej załogi. Wiatr smażył po plecach, bił po rękach zawzięcie. Sternik czuł na wnętrzu zimno. Pasował się ze sobą, wreszcie rzucił rozkaz:

- Herman.
- Czego?
- A doładź tam żytniówki...

W mig dostał się do saka rybak. Łódź chwiała się rozpaczliwie, zręcznie podał jednak butlę Janowi Lipuszy. Nie pociągnął z niej, choć był starszy wiekiem, lecz oddał sternikowi. Czastka chlupnął trochę w morze, nalał w gardziel gorącego płynu, splunął i zwrócił butelkę kompanowi.

— Pijcie na zdrowie!

Nie trzeba było zachęcać starego wy-

Z DZIAŁALNOŚCI WYDAWNICTWA ZAKŁADU NARODOWEGO IM. OSSOLIŃSKICH

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Kultura ducha narodowego uzewnętrznia się między innymi także w książce, która oświeca, kształci, uczy, rozprzestrzenia za pomocą druku myśl ludzką i utrwala ją, aby mogła być przekazana z pokolenia w pokolenie, jakby testament narodowy o wartości niezniszczalnej. Rozpowszechnienie nauki i jej popularyzacja w szerokich masach społeczeństwa dokonywa książka głębiej i trwalej, niż żywe słowo, bo powiela myśl potężniej, niż stugłowe echo, i nie ginie, jak ono w przestworzu. To też instytucje, które trudnią się wydawnictwem książek, w dorobku kultury narodowej odgrywają rolę doniosłą. Są one jakby siewcami, co zapomocą książki sięją na bezmiernych łanach dusz ludzkich ziarno nauki i wiedzy i — jeśli ziarno jest zdrowe, potęgują narodowe bogactwo, chroniąc własne społeczeństwo od głodu zdrowych idei.

W Polsce, w długim okresie niewoli, książka, nie znając granicznych kordonów, jeszcze inne spełniała zadanie. Była łącznikiem rozbitego na dzielnice narodu.

Wśród instytucji wydawniczych, które chlubnie zapisali się u nas jako pomnożycielki narodowej kultury i które zawsze zdawały sobie i zdają po dziś dzień sprawę z wartości dobrej książki, wymienić należy WYDAWNICTWO ZAKŁADU NARODOWEGO IM. OSSOLIŃSKICH WE LWOWIE. Potrafiło ono skupić koło siebie uczonych polskich pierwszorzędnej miary (Bielowski, Małecki, Kętrzyński i t. p.) i obdarzyć społeczeństwo niejedną cenną książką. Z małych początków dziś rozrosło się ono do rozmiarów wielkich. Dwadzieścia sześć maszyn w dwóch własnych drukarniach tłoczy codziennie niezmierną ilość arkuszy druku, które wiąże własna introligatornia w tomy, a własne księgarnie w Warszawie i we Lwowie rozprowadzają po całej Polsce i poza jej granice.

I nie tylko ilość tomów Wydawnictwa Zakładu Narodowego im. Ossolińskich zasługuje na wzmiankę i nie tylko wykintna szata zewnętrzna książki, wydanej w Ossolineum, pozwala książkę polskiej konkurować z wydawnictwami zagranicznymi. Na szczególniejszą uwagę zasługuje bowiem wewnętrzna wartość publikacji Ossolineum. Dzięki kierunkowi literackiemu, zostającemu obecnie w ręku prof. uniwersyteckiego Stanisława Łempickiego i dzięki ruchliwej i sprężystej administracji, którą od szeregu lat kieruje wytrwały znawca księgarskiego ruchu dyrektor Wydawnictwa p. Alfred Tęczyński, — te publikacje, które zakłady wydawnicze Ossolineum zaplanują pólki księgarskie, należą do produktów wydawniczych o wartości trwałej nieprzemijającej, niekiedy pomnikowej.

Wyliczyć wszystkich dzieł, wydanych lub obecnie wydawanych przez Wydawnictwo Ossolineum, niepodobna. Ale

nie można nie wspomnieć podjęcia epokowego wydawnictwa wszystkich dzieł Słowackiego w opracowaniu krytycznym prof. dr. Jul. Kleinera, które spotkało się z głośnym aplauzem całego świata naukowego i literackiego i jak najżywczej oceną krytyki literackiej wydanych dotąd czterech tomów. Nie można też nie zaznaczyć, że Ossolineum wydało dwutomowe dzieło prof. dr. L. Pinińskiego p. t. „Szekspir”, że drukuje Kalenbacha „Mickiewicza” już w czwartym uzupełnionym wydaniu i że obdarzyło nas „Sienią” Chłędowskiego, oraz wybitną trzytomową pracę T. Korzona p. t. „Dzieje wojen i wojskowości w Polsce”. Oprócz tego wydało Ossolineum wspaniałe ilustrowaną książkę prof. Kowalskiego p. t. „Turcja współczesna”, jako pierwszy tom biblioteki orientalistycznej o szerszym zakresie; a z działu sportowego cenną książkę prof. E. Piaseckiego p. t. „Dzieje wychowania fizycznego w Polsce”, o której wartości świadczy jej rozprowadzanie w ciągu kilku tygodni. Z tego działu ukazuje się niebawem jako drugi tom przepysznie ilustrowana „Olimpiada” z r. 1924 w opracowaniu dr. Polakiewicza. Ponadto wydało Ossolineum w ostatnim roku nader cenną monografię bibliograficzną dr. K. Badeckiego p. t. „Literatura mieszczańska”, która wspaniale ilustruje kulturę mieszczańską XVII w., a niewiele przedtem dr. A. Czołowskiego: „Marynarka polska”.

„Grażyna” i „Konrad Wallenrod” w opracowaniu prof. Bruchnalskiego, „Pan Tadeusz”, wydany przez prof. Kalenbacha i Łosia, „Maria” Małczewskiego z objaśnieniami prof. Brücknera — to znów początek wzorowej biblioteki, która rozszerzyła się obecnie „Naszą Biblioteką”, na którą dotychczas złożyły się: I. Chodźki: „Boruny”, Syrokomli: „Urodzony Jan Dęboróg”, M. Garlika: „Powstanie styczniowe” i „St. Staszic” i Wł. Bema: „Generał Józef Bem”, jako przepisana lektura dla szkół powszechnych i niższych klas szkół średnich.

Z całym pietyzmem dla wielkiej spuścizny Sienkiewicza ukończyło Wydawnictwo Ossolineum nowe wydanie „Trylogii” w szacie starannej i po przeprowadzeniu dokładnej, porównawczej korekty. Uzupełnieniem „Trylogii” jest dokładny „Słownik do Trylogii” w opracowaniu prof. Strycharskiego i „Myśli z pism Sienkiewicza” zebrane przez prof. W. Kucharskiego. W nowej przepięknej szacie z ilustracjami przepysznymi A. Styki wydanie „W pustyni i puszcy”.

Dział wydawnictw dla dzieci i podreżniki szkolne zwłaszcza dla szkół powszechnych — to dziedzina oddawna przez Wydawnictwo Z. N. I. O. uprawiana. W nowej i dostosowanej do dzisiejszych warunków pedagogicznych postaci ukazały się z początkiem roku szkolnego bardzo życiowo przyjęte przez fachową ocenę dwa „Elementarze” Ossolineum,

opracowane przez profesorów J. Królińskiego i W. Kucharskiego, jeden metodą dźwiękową, drugi wyrazową, oraz nowe czytanki polskie na kl. II, V, VI i VII, w redakcji znanego i cenionego pedagoga Dyr. J. Mikulskiego. Obszerny komitet redakcyjny pod egidą Kuratorium szkolnego lwowskiego opracował z działu książek rachunkowych dla szkół powszechnych Rachunki dla oddziału III i IV, dostosowane jak najściślej do obecnych programów i obficie ilustrowane przez znanych artystów. Dla dziatwy i młodzieży znajdujemy też w Wydawnictwie Ossolineum liczne publikacje, wśród nich książeczkę nawskroś polską Zofii RogoszoŃny p. t. „Sroczka kaszkę warzyła” — zajmujące gadki dziecięce, zaczerpnięte z ust ludu, ilustrowane przez artystkę tej miary, jak Stryjeńska. Dalej „Za siódma górą i siódma rzeką” M. Markowskiej, baśnie i podania ludu polskiego, również bogato ilustrowane. Nie brak tutaj i „Bardzo dziwnych bajek” Kornela Makuszyńskiego, znajdziemy także powiastki J. Germana: „Bursztynowy dwór” i „Błękitny General” oraz interesujące kartki z podróży po Ameryce środkowej dr. A. Jakubskiego p. t. „W krainach słońca”. Bardzo aktualna jest inż. Libańskiego „Walka o szczyt świata” i wiele, wiele innych.

Na najbliższy sezon św. Mikołaja i Bożego Narodzenia ukazuje się z tego działu kilka bogato ilustrowanych dziełek, które niewątpliwie wzbudzą wielkie zainteresowanie wśród małych czytelników.

Z ostatnich wreszcie nowości wyliczyć należy następujące dzieła: dr. K. Wojciechowskiego: „Werter w Polsce”, „Wiek Oświecenia” dr. J. Kleinera „Szttychy” — „Przewodnik po Rzymie” na Rok święty 1925, następnie prof. dr. Kutrzeby: „Mniejszości w najnowszym prawie międzynarodowym”.

Ukończono również druk cennej książki prof. dr. Sierpińskiego „Funkcje przedstawialne analityczne”, dr. J. Kleinera: „O Panu Tadeuszu” książkę budującą, M. Hartleba i Gawlika: „Historia kultury Polski”, A. Kraushara: „Warszawa historyczna i dzisiejsza”, Benniego: „The England and America Reader”, S. Ruzewicza i E. Żylińskiego: „Algebra” (Cz. I i II) i t. d.

Jest to zaledwie część dorobku wydawniczego Ossolineum, jakby wyciąg z Katalogu wydawnictw. Jeśli do tego dodamy, iż wydawnictwa te znane są w całej Polsce ze swej starannej szaty zewnętrznej, oraz taniości — to musi się czoła uchylić przed tą instytucją — która naprawdę jest „pomnożycielką polskości”, zwłaszcza na Kresach zachodnich i wschodnich. Dzięki swej żywotności, aktualności wydawnictw i ich wysokiej wartości spełnia Wydawnictwo Zakładu Narodowego im. Ossolińskich doniosłą misję kulturalną i zasługuje na poparcie ogółu czytającego i ceniącego należyte dobrą książkę społeczeństwa polskiego.

gi. Uczciwie przechylił butelkę. Złopnął chyba z pół kwarty. Herman już niewiele miał roboty przy tej flaszy.

Morze pienilo się i zliło. Spuszczono żagiel. Łódź skakała po fali, jakby sama opila się żytniówki. Księżyc zniżał swój bieg.

Chyba więcej jeszcze, niż godzinę, rzucała łodzią niepokromiona fala. Zginał księżyc. Przybladły gwiazdy. Trzy zdrowe kaszubskie chłopcy, przywykłe do morskiej wyprawy, trzymały się na nogach, ale w skroniach czuli stukot zimnej krwi. Szczególnie Herman był oszołomiony. Nie dał się jednak niemocy.

Morze uspokajało się widocznie. Minęła znów godzina, a olbrzymie obszary wód wygładziły się, wyprostowały, wyjaśniły. Chwilę wypoczęli sobie żeglarze. Znów odzyskano nową flaszę z żytniówką. Znów opróżniono ją dokładnie. I znów zaległa bezzmierna cisza. Izidor Czastka skupił się w sobie i zadumał. Nic nie rzekł do swoich kompanów. Łódź odwrócił na wschód. Wraz zmiarkował to Herman:

— Pchasz nas na Gdańsk?!

— Gdzie pcham to pcham! Patrz ostro, czy nie ujrzyś gdzie jakiej łodzi...

Nie trzeba było powtarzać tych słów Pawełczykowi. Zrozumiał w lot, o co chodzi. Gorzej było z Lipuszem. Zapytał więc jeszcze:

— Kogoj będziemy brać?

— Jakto, kogo?

— Gdańszczan czy Szwedów?...

— Kogo ułapimy, odstawimy do Pucka.

— A, pierony! — zaklął Herman. — Zdradliwe psy... Kąsają pańską rękę... Ciegiem z temi Szwedami w znowie...

Znów pobladły gwiazdy. Na wschodzie już zaczynały się rumienić pierwsze brzaśki. Łódź szła równo, spokojnie. Herman wyjął duży pistolet ze schówki. Starannie obejrzał. Przyłożył do oka.

— Jest! — zawołali prawie równocześnie. Na horyzoncie płynął duży szwedzki żaglowiec. Czastka zmienił natychmiast kurs swojej łodzi. Wymiarkował instynktem linję Gdańska. Odmierzył okiem możliwość spotkania się z przeciwnikiem. Przenikliwe, zielone jego oczy napełniły się światłem dogasających gwiazd. Ścią-

gnął czoło, aż mu nawisła nad oczami gruba fałda. Widać było, iż coś rozważa, planuje, kombinuje. Patrzył w dal. Szukał po horyzoncie uważnie. Ster oddał Lipuszy a sam przyłożył do oczu lunetę. Zaciekawiony Herman zapytał:

— Jest co?

— Jeszcze nie... Ale będzie... Musi być. Poco by te Szwedy tu kursowali?

— A może to jeich Król Gustaw szuka w Gdańsku zdrady? Może ich namawia, a oni nie?!

— Oho! Już ja ich znam tych miemców!

By lepiej widzieć, wskoczył na ławkę i oparł się plecami o maszt. Zakomenderował:

— Weź kurs na ład!

Wtem prawie szeptem wyrzucił z ust:

— Idzie.

— Kiej?...

— Bierz na południe, odemknij do wschodu...

Niebo pokryło się krwawą luną. Wyłaniał się w majestacie purpurowych szat nowy dzień. Z oddali szła mała łódź, poruszana parą wiosel. Ledwie ją można było dostrzedz. Wyglądała, jak kłoda drzewa, wylegająca się na wodzie.

— Ilu ich będzie?...

— Chyba dwóch: jeden u steru i jeden u wiosel.

— E... nie. Siedzi tylko jeden...

— Czy nie widać z dali jakiejś łodzi strażniczej?

— Pustka naokoło...

Czastka w lot postanowił:

— Zakładaj wiosła!

Uderzyły cztery pióra o cichą wodę. Izidor zsunął mocniej na kark czapę. Łódź pod prostym łątem szła na przemykający się gdański pieróg. Nie upłynęło godziny, jak Czastka dojrzał przed sobą przekradającego się gdańszczanina. Pozdrowił go chytrze. Przybliżył się na odległość dziewięciu łodzi. Obrzucił okiem horyzont. Od strony Gdańska nie widać było innych czujek. Na północy daleko stał na rejdzie duży dwumasztowiec. Czastka nic więcej nie mówiąc skierował swoją łódź na Niemca. Kilkanaście mocnych uderzeń i nos jego szalupy uderzył o burtę pieroga. Gdańszczanin zaklął siarczysto. Nie zdążył powtórzyć wymysłu. Łódź wywróciła się. Gdańszczanin znalazł się w wodzie. Rzucił mu sznurek na ratunek chytry, stalcwy

chłop Czastka. Wydostał Gdańszczanina z morza. Szybko skrępowano mu ręce i związano nogi. Powalono na dno łodzi.

Dzień już switał na dobre. Nord wypełniał żagle.

— Melduję, panie kapitanie, że jesteśmy z powrotem — wesoło, głośno mówił Izidor Czastka, trzymając na powrozie ułapionego Niemca. Za nim stali zadowoleni rybacy Jan Lipusz i Herman Pawełczyk.

— Rzeczpospolita nie zapomni wam tego... — oświadczył urzędowo, poważnie rosły, przystojny mężczyzna w stroju oficera marynarki Jego Królewskiej Mości Władysława IV.

— Radzi jesteście służyć zawsze Miłociwemu Panu — rezolutnie odpowiedział Czastka.

— Czy znaleziono coś przy tym czołwieku?...

Niemiec drżał z zimna, choć dobry, ciepły dzień był na dworze. Oficer nie otrzymawszy bezpośredniej odpowiedzi — zarządził:

— Rozebrać i zrewidować...

Zajęli się tym jednak już nasi marynarze. Znaleziono w skórzanym futerale przypasane do brzucha ważne dokumenty. Dzięki nim admirał polski Aleksander Beten położył rękę na Gdańsk i przeciął konszachty ze Szwedami.

— Jak się cieszę, że wróciłeś... — lasiła się czarna, dorodna dziewczyna.

— A gdziebym miał iść, Ewuniu — zaśmiał się Izidor Czastka. — Cały świat mi w tobie.

— Żeby ci choć co za to dali... — praktycznie westchnęła...

— Kiej ja nie chce! Co mi tam nagroda. Miłuję morze i wszystkie niebezpieczeństwa, jakie ono daje...

— Byłoby jednak mądrze, byś się przy mówił o jaki łachetek ziemi pod żyto...

— Czas mi na takie dostatki. Póki zdrowie, siła i ochota tylko morze mnie cieszy. Jest jak ty piękne a niespodziane. Ech, żeby to kapitan znów mnie kiedy zawołał na jaką robotę?!

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



FRAGMENT Z POEZJI KASZUBSKIEJ

Przełoż do nas Dun z za morza,
Hej, beło w co prac!
Nie społ tędzi witł Pomorza,
W nazwie Gduńsk ²⁾ go znac.

Wkrod sę Krzyżok w stolny zbroi,
Że nie dozdrzec ³⁾ slep.
A Kaszuba woli, loi
i stol rozbil cep.

Cheoł nom Prusok spaczec ducha,
Gniot, że brakło tchu,
Zwaleła go zawierucha,
a me wolny tu!

FRANCISZEK SĘDZICKI.

¹⁾ Książę.
²⁾ nazwa Gdańsk miała powstać od licznie poległych Duńczyków w walce z pomorskim księciem Wizymirem.
³⁾ dojrzec.

TERCYNY

...Mielim ongi ^{*)} sławnych krol;
Mielim świętych w aureoli...
Było! Niema! Z Bożej woli!

Mielim hen — koło Pomorza,
Przed wiekami łacę morza...
Było! Niema! Wola Boża!

Morze, pełne głębin, chlustu,
Nie przypadło nam do gustu,
Widać — z Bożego dopustu!

Morska woda smak ma gorzki;
Nam od Bogów — słodsze bożki;
Drwimy z świętych, my — świętoszki.

JAN LEMAŃSKI.

^{*)} Satyra ta była pisana w r. 1906.

ZAPOMNIANY ŻEGLARZ POLSKI

OPOWIADANIE HISTORYCZNE

Gdy oczy społeczeństwa są naprawdę zwrócone na brzeg Bałtyku: na Gdynię, gdzie niedługo już otwarty będzie wielki port handlowy i wojenny, i na banderę polską, która znowu powiewa nad falami Bałtyku, jak ongiś za Władysława IV, w takich chwilach jest rzeczą dobrą przypomnieć społeczeństwu polskiemu pewnego żeglarza nieustraszonego, który z rodu polskiego pochodził i szeroko po morzach rozniósł sławę odwagi i bitności narodu polskiego.

Żeglarzem tym, — dzisiaj nieznanym i zapomnianym był rycerz Marek Jakimowski — rycerz-orzeł, zagończyk bez trwogi, który w bezmiernych stepach Dzikiach Pół orężem służył Rzeczypospolitej.

Z Hetmanem Żółkiewskim na dalekie chadzał wyprawy, sławę jego widział i tryumfy — ale też i na jego bohaterski patrzył zgon — na krwawem cecorskiem polu...

Cecora...

Cieżko ranny, skłuty dzidami, zboczony krwią wpadł w ręce Turków, — i oddał on — Marek Jakimowski, rycerz polski — spędzić musiał kilka ciężkich lat niewoli jako jeńiec wojenny, — przykuty do wiosła na galare tureckiej.

Jak ów Muszalski, łucznik niezrównany, o którym opowiada Sienkiewicz w „Panu Wołodyjowskim”. Ciężkie były lata tej niewoli pełne tęsknicy szarpającej za ziemią ojczystą.

Ale twardą i nieugiętą jak stal była dusza Marka. Zaciętość w nim rosła, bunt budził się w jego duszy i szaleć poczynił jak płomień. A jednak musiał milczeć, mając ręce do wioseł przykute...

Ale zęby zacinając mówił do siebie: „Nadejdzie mój czas”...

Wierzył w to, że czas ten nadejdzie. Tymczasem płynęły miesiące i lata, — i zdawało się, że zniknął już promyk jaśniejszy nie zaświeci, że mrok zwycięży i noc.

I gnać się w bólu poczęła dusza rycerza...

Ale wtedy ona przy nim stanęła, — branka chrześcijańska, która na tym samym była okręcie...

Ujrzał jej oczy jasne, jak błękit nieba, i włosy przepyszne, które niby kaskada złota spływały z jej skroni, — i głos jej usłyszał — niby głos harfy czarodziej-skiej.

I zrozumiał to, że branka ta będzie jego duchem opiekuńczym, — pieśnią jego szczęścia, — światłem jego duszy, złotym promykiem słońca...

Nadszedł wreszcie upragniony czas. Eskadra turecka złożona z czterech galer stanęła na kotwicy w porcie Meteliny na wyspie Lesbos.

Marek postanowił chwile wypoczynku wyzyskać, ażeby opanować okręt i wrócić na nim do ojczyzny.

Zwierzył się dwóm towarzyszom swoim z którymi łączyła go przyjaźń przy wio-słach, w pracy ciężkiej i znoju zawarta Uknuli razem spisek i czekali tylko chwili sposobnej, ażeby uderzyć na Turków.

Chwila ta nadarzyła się szybko, jakby naprawdę jakiś duch opiekuńczy sprzyjał zamysłom rycerza.

Do noszenia ciężarów w porcie wezwali Turcy kilka jeńców — i rozkuli im ręce.

A jeńcami tymi byli trzej spiskowcy, którzy rzekli sobie krótko: „Dziś albo nigdy!”

Topory leżące na pokładzie chwycili i jak piorun uderzyli na kilku Turków, którzy straż na pokładzie pełnili.

Zawrzała walka. Marek był wodzem i bohaterem.

Pomimo dwóch odniesionych ran przedarł się do składu broni okrętowej.

Rozkuto następnie w mię więźniów chrześcijańskich, — a było ich dwustu.

Żołnierze tureccy zostali rozgromieni, okręt opanowany przez chrześcijan. Z dumą rozwinęli zwycięzcy żagle i wypłynęli na pełne morze.

Pozostałe okręty tureckie rozpoczęły gwałtowny pościg.

Wiatr dał w żagle rozpięte; wypreżyły się ramiona poruszające wiosła ciężkie. Ale los sprzyjał więźniom, którzy pod wodzą Marka Jakimowskiego wracali do swoich ojczystych ziem.

Niebo zasnuło się chmurami czarnymi; zaświeciły krwawe migoty błyskawic, runęły gromy, zaszumiał potężny wichur.

Rozszalała gwałtowna burza, która zmusiła ścigające okręty tureckie szukać schronienia w porcie.

A tymczasem okręt chrześcijański walcząc z falami, wichurą i gromami, płynął dalej i dalej...

Ucichła wreszcie burza; wygładziła się morska toń, i stała się modra i cudna, cicha i radosna...

Przy sterze stał Marek Jakimowski, wódz okrętu i patrzył w zadumie na rozległe, morskie przestrzenie.

Duma mu pierś rozpiekała, bo oto dokonał znakomitego, rycerskiego czynu.

A było to w roku 1627.

A na czyn rycerski Marka patrzyła branka chrześcijańska, którą on pokochał miłością gorącą.

Zdobyty przez Marka okręt zawinął do portu Messyny. Stąd udał się Marek do Rzymu, gdzie Ojcu św. złożył u nóg banderę zdobytej galery. A drugą chorągiew turecką zawiesił, — po powrocie do ojczyzny, — w kościele św. Stanisława w Krakowie.

Towarzyszyła mu w podróży powrotnej branka chrześcijańska, którą Marek zaślubił.

Oto dzieje rycerza polskiego i śmiałego żeglarza w wieku XVII.

Czyn jego współcześnie już był opisanym w książce p. t. „Opisanie krótkie zdobycia galery przedniejszej aleksandryjskiej w porcie u Meteliny, za sprawą dzielnej kapitań Marka Jakimowskiego”.

Jest rzeczą dobrą przypomnieć sobie swego żeglarza, który starał się światu udowodnić, że Polak potrafi nie tylko rolę orać, i na lądzie wojować, ale i na morzach dalekich jest zdolny pełnić sprawę dzielną”.

JAN ROGOWSKI.

JERZY BOHDAN RYCHLIŃSKI. Znalaziono na: www.magemar.com.pl



BROADWAY W NOCY

NOWELA

Sztuki akrobatyczne Japończyków dobiegały końca. Wywijali trzykrotne kozy w powietrzu. W różowych trykotach drobne kremowe ich ciała śmigały z malpą zrecznością. Barwne kimono kuglarki unijały się wśród wiru kul i paleczek, latających cudem w powietrzu. Zwinny, jak wiewiórka, człowieczek stał na trzech lakowych stołkach, rozbujanych na gietkich stopach drugiego wiewiórki-człowieka, leżącego nawznak z nogami do góry. Wtem pomiędzy nimi stolki wypadły i akrobata z góry, machnawszy kozła, stanął na chwytnych stopach akrobaty z dołu. Publiczność nie biła oklasków. Wszyscy byli zachwyceni. Sztuki zadziwiające, zadziwiające! Na takie rekordowe sztuki może się tylko zdobyć teatr Rialto na Broadwayu. Ogromna, wielotysięczna, wysoka, jak katedra, ociekająca srebrzystym velourem sala, pełna była po brzegi. Półokrągły szeroki na stopę parapet odgradzał widownię od jazzu ze stu europejskich i murzyńskich instrumentów.

Hall Veane, prywatny detektyw z Europy, zasunął się głębiej w fotel. Suchą

dłonią przesunął nerwowo po jasnych popielatych włosach. Oczy detektywa, dwa metalowe krawki, wystrzeliły krótkim zimnym lyskiem ku kwadratowej masywnej postaci, opadającej właśnie na fotel narożny. To Silas Hudloom, właściciel centralnej masarni z New-Jersey, groźny rywal dzięki ciężkim swoim milionom. Rzeźnik — tak go przeważa Veane — przychodził do Rialto tylko dla Charlestona. Spojrzenie stalowych oczu detektywa tak było dotkliwe, jak zacięcie biczem. Na szczęście „rzeźnik” go nie znalazł i światła powoli równomiernie gasły. W półmroku murzyńska kapela zaczęła kwilić falsetem ksenofonu, przewywanym dzwonkami cymbałów. Od czasu do czasu dudnił podziemie wielki malpi bęben lub zabulgotała, rzekłbyś, struga wody z mosiężnej butli o cienkiej szyjce. Na scenę nonszalanckim krokiem wyszła Florance Mills. W brązowych długich spodniach, przepasana trawiastą szarfą, w rudawej rozchylonej na piersiach koszuli, z żółtą chustką, zawiązaną w cow-boyowski sposób na szyi, z węzłem, przerzuconym przez ramię na

kiju przywędrowała wprost z murzyńskiego stanu, z Kentucky. Wśród ogromnej sceny filigranowa jej postać wzrok przykuwała. Od drobnego jej ciała koloru kawy z mlekiem wiało rozleniwiającym, przejmującym żarem słońca. Z jej ust miękkich, malinowych, osadzonych bardzo nisko w osuniętej na dół twarzy, popłynęła beztroska gorąca Texas, bogatego Colorado. Turkusowo-szmaragdowa papuga z krzykiem i łopotem przeleciała przez scenę. O dolo i niedolo kolorowego ludu na srebrzystych rozlewiskach Missouri pod czuprynami drzew kakao-wych. Ahoj florydzkie palmowe wyraje! Prymitywny patos zanurł w sercach Amerykan. Przeżrana, podwrotnikowa atmosfera stała nad głowami, jak niebo Indji Zachodnich. A perłście bulgotał srebrny głos: — Wędrował z Colorado — i nie był twarzą bladą — lecz od stóp aż do głowy — był cały kolorowy...

Mimo bliskości rywała z karkiem wołu i szczęką bulldoga, Veane zapadł w ciężką zadumę, która spowiła go naksztalt mokrego ciasnego płaszcza. Wokoło Amerykanie bawili się jak dzieci. On zaś

Z NASZEJ MARYNARKI



Fot. W. Pikiel.

Sygnalizacja, porozumiewanie się statków na znaczną odległość za pomocą różnych pozycji sygnalizacyjnych chorągiewek.

nie miał w sobie nawet tyle radości życia, by uśmiechnąć się do tego barwnego słonecznego wędrowca. Poprostu nie miał; źródło radości życia wyschło w nim oddawna. Musiał, literalnie musiał przychodzić tu, by zaczerpnąć jej z Charlestona. Amerykański Charleston wlewał mu stal w żyły, budził w nim młodzież, czynił zeń dawnego Hall Veana.

— O, Jen... Jen... Jenny! — rozżalił się wrzeskliwy ksenofon z jakąś pierwotną, istic mącią bezpośrednią. Słuchał:

— O, Jen... Jen... Jenny
Kochała swego Johna
Kochała go płomiennie

Ona!

— Ona! — było przeciągłym porywczym wykrzykiem, wyleciało jak bumerang z małych czerwonych wywinętych ust z hibiskusa, z karminowych ust Florence Mills naiwnie, ach, jak naiwnie.

Nawet Veane się uśmiechnął. Znikła.

Szmermelowe światło wybuchło z zyrandoli i zalało hall. Z drzewiczek obok proscenium na parapet orkiestry wypadła Cherry Waltham ze swymi charlestonistkami. Wypadły z żywiołową ługą, jak prąd z nagle utworzonego zbiornika. Lecieli przed niemi śmiech i trzepot, jakby ciężkich prężnych skrzydeł. Wszystkie jednakowo były ubrane w greckie tuniki. Na nogach miały safjanowe sandaiki o elastycznych płaskich podeszwach, których klaskanie po błyszczącym tapiecie udawało, może, ów trzepot. W czuprynach rozrzuconych i zaokrąglonych na uszach lśniły przytrzymujące włosy grzebienie. Tańczyły Charlestona. Jest to taniec biegu na miejscu, taniec sportowy, gimnastyczny, stwarzający atmosferę nadmiaru energii i fizycznego zdrowia, budzący współzawodnictwo i poryw do triumfu. Niepodobny do salonowych tańców powstał z tych samych pierwiastków, co i one — z rytmiki tanecznej dzikich ludów. Jak wielki motyl z Oceanji, 12 cali od skrzydła do skrzydła, motyl błękitny i złocisty, trzepotały się w tańcu te silne, wygimnastykowane kobiety. Igrały złudnie falistą linią bioder, jak hawajki. Otrząsały się murzynskim dreszczem. Ściągały skądś z powietrza niewidzialną linę w rozkołachach, podobnych do matłoty. Rzuciły dysk słońca z furkotem gdzieś ponad głowami widzów, jak na wielkiej olimpiadzie. Odrwały się od parapetu w uskokach, jak od trampoliny. I biegły, biegły cwałem... Nurt życia wlewał się w widownię z sykami, jak rzeka stali.

Z początku Hall Veane widział tylko taniec. Dopiero oswoiwszy się z jego żywiołowym tempem zaczął odróżniać tancerki. Zdawały się owiane złocistą pieszczotą słońca. Ciała miały sprężyste, niepszlakowane w linii, ośniewającą spadzistość ramion, tak rzadką za oceanem, i czupryny, mieniące się wszystkimi odzieniami tytanowskiego złota. Imitowały one ruchy przodowniczkę, która poprostu rwała oczy. Była wszędzie w każdym ułamku sekundy, cała w płomiennym wirze, nie tylko prowadząc taniec, ale rzekłbyś sama go tańcząc. Rudozłote jej włosy wily się, skakały w górę i lizały powietrze, jak żywe płomienie. Miała profil grecki, ale ze szczęką anglo-saską, za-trzaśniętą na amen. Oczy jej bardzo błękitne były pełne iskier, ognia, świeciły, migły z za przesłony rzęs, jak gwiazdy pierwszej wielkości. Zanosila się od śmiechu perłście, jak gdyby kto garniec pereł przesyrywał.

Ruch w rzędzie krzeseł zwrócił uwagę Veana. Hudloom wychodził. Zdarzyło się to pierwszy raz, by wyszedł przed końcem Charlestona — i zastanowiło Veana. Począł z minuty i ruszył za Hudloomem. Coś w tem przedwczesnym opuszczeniu sali musiało być, bo dla Cherry Waltham ten wielki handlarz wieprzowiny gctów byłby się spóźnić nawet na zebrań swego trustu.

Veane przemknął między kasami Rialta. Krag przenikliwego światła lamp łukowych obejmował cały półkolisty podjazd do teatru, aż asfalt jezdni lśnił dokoła. Na tle szmaragdowej, wiejącej ogniem reklamy kwadratowa sylwetka Hudlooma odcinała się rudą czernią. Hudloom dał znak grubą bambusową laską i natychmiast między poczynnym rzędem aut, sunących po lewej stronie Broadwayu,

przewinęło się długie zamknięte auto-kareta. Stańko przed Hudloomem, który zamienił parę słów z czarnym szoferem. Veane nie wierzył własnym oczom, bo nie było to auto handlarza wieprzowiny, tylko kareta tancerki. Czyżby Hudloom się z nią umówił? Nie, to niemożliwe. Veane był świadkiem bardzo ostrej odprawy, którą mu dała za kulisami Rialta. A jednak? Kto wie, co mogą zdziałać ciężkie miliony? Jako Amerykanka nie mogła mieć przesądów Halla Veana, Europejczyka. Ale, nie. Hudloom cofnął się. Doszedł do rogu 42 ulicy, wsiadł do pierwszego z brzegu taxi. Odjechał. Kareta wykręciła, objechała róg, stanęła przed bocznym wyjściem z Rialto na przecznice. Veane stanął na rogu przy zejściu do kolei podziemnej, w jednym miejscu na Broadwayu, gdzie jeszcze stanąć można.

Nigdzie ani plamy cienia. Ogromne piętrowe wystawy pływały się w świetle. Różnokolorowy ogień kapał z reklam.

Nie czekał długo. Cherry Waltham wypadła z teatru w rozwianym płaszczu. Kanciatym amerykańskim ruchem otworzyła drzwi i znikła we wnętrzu. Natychmiast kareta ruszyła, a światło w niej zgasło. Wszystko się stało w oka mgnienia. Co mogło oznaczać to zgaszenie światła? Z za rogu wysunęło się zupełnie identyczne auto i stanęło przed bocznym wyjściem z Rialto. Hall Veane poznał tym razem szofera, był to Jimmy, negr tancerki. Bez namysłu detektyw skoczył do taxi i kazał się wieść w ślad za auto-karetą ze zgaszonym światłem. Myślał krótkimi błyskawicami. Ameryka jest krajem nieograniczonych możliwości i najwybitniejszej inicjatywy przestępczej. Znał wiele wypadków bezkarności magnatów dolarowych. Wchodził tu, niezawodnie, w grę Hudloom, który dał sygnał szoferowi. Porwanie z dzielnic teatrowych, z Broadwayu wydało się Veanowi niemożliwym, nie mogłoby się przecie obyć bez krzyku, a w najgorszym razie bez żywszego ruchu. Nie, ale mógł tu wchodzić w grę szantaż.

Wkrótce jednak zmienił zdanie.

Niezależnie od szalonych trudności lawirowania między rzędami samochodów przy ustawicznych sygnałach policji, lawirowania w taki sposób, by zbliżyć się do karety — przewyciężenie ich Veane pozostawił szoferowi, któremu obiecał nagrodę — nielada zadaniem było nie stracić jej z oczu. Dżetowo-czarna w tłumie innych dżetowych samochodów, lśniąc refleksami płynnych kolorowych świateł, nieuchwytna zdawała się ciągle i daleka, jak salamandra. Światła z obu stron i lampy ze środka Broadwayu leciały przeciw nim, jak pociski. Przy zakręcie z Columbus Circle w stronę 5 Avenue omal że nie zgubił karety. Ruch tu był mniejszy. Oba samochody po przeciwnicy wzdłuż parku pędziły z większą szybkością. Musiały stanąć na czerwony sygnał z wieży posterunkowej 5 Avenue i wówczas Veanowi nastąpiła pierwsza okazja. Samochody porównały się na mgnienie w świetle lampy i Veane dostrzegł w głębi karety kształt kobiety. Leżała dziwnie osunięta na samo dno karozerji.

Samochody uskoczyły w górę 5 Avenue. Nie ulegało wątpliwości, że podstawione auto uwoziło nieprzypadkową w najlepszym razie Cherry Waltham. Próbe zatrzymania auta Veane uważał za zbyt ryzykowną. Po pierwsze, dlatego, że, zyskawszy na czasie, mogło uciec, po drugie — że w razie przeciągnięcia się gonitwy Cherry mogła to życiem przypłacić. Cherry Waltham nie była Veanowi obo-

jętna: miał łód w żyłach, a mrówki w czubkach palców. Zresztą w owej chwili Veane wiedział tylko, że Cherry grozi niebezpieczeństwem, którego natury nie umiał określić. Czy ktoś uwoził Cherry? Czy też, prócz niej, w karecie nie było nikogo? Wobec tej alternatywy detektyw zawahał się. A każda chwila była droga.

Wziąwszy największą szybkość, zbliżali się do karety. Wreszcie porównali się z nią. Wciąż jeszcze szofer nie mógł zobaczyć małego taxi, gdyż luksusowe auto miało bardzo długą karoserję. Veane wychylił się, wyciągnął rękę i dosięgnął klamki drzwiczek karety. Otworzyły się i zaczęły wahać bezwładnie — najlepszy dowód, że w karecie, prócz nieprzytomnej Cherry, nie było nikogo. Gdy drzwiczki otworzyły się na ścieżkę, zwinny i silny Veane przeskoczył na stopień karety. W tej samej chwili kareta wykręciła i drzwiczki zatrzasnęły się za detektywem. Objął go zaduch ciężki, migdałowy. Zamruczyło go, jakby dostał pięścią między oczy. Zatoczył się na poduszki. Spróbował otworzyć drzwiczki, ale z wewnątrz się nie otwierały. Uderzył pięścią w szybę boczną, ale była mocna, jak kryształ. Musiała być ze specjalnie spreparowanego szkła. Miał jeszcze tyle przytomności, że bez wahania wyszarpnął rewolwer i dał szereg strzałów w szybę. Prysła Szofer obejrzał się. Na Veana powiało ożywczym powietrzem i przez dłuższą chwilę pił je z okna łapczywie.

Zwolnili biegu. Veane odwrócił się — szofera na przedzie nie było. Wyskoczył w biegu! Kareta jechała środkiem ulicy, na szczęście, wolno. Minęli parę domów. Muszą wpaść na coś; niema na to sposobu. Uniósłszy Cherry, Veane cofnął się błyskawicznie wgłąb karety. Czarny grzbiet mignął przed nimi. Wszystko trwało parę sekund, potem — trrrach!

Brzęk tłuczonego szkła. I krzyk. Wpadli na jakiś stojący samochód z tyłu. Za chwilę Veane miał do czynienia z konstablami. Zbiornik z gazem znalazł się pod poduszkami karety. Samochód był specjalnie skonstruowany.

Wstrząśnienie podziało na Cherry trzeźwiaco. Na świeżem powietrzu zaczęła przychodzić do siebie.

W pół godziny potem Veane odwoził Cherry wdół miasta. Jechali zwykłym czerwonym taxi, pierwszym, które się nawinęło. Cherry wciąż jeszcze była odurzona, lecz siły wracały jej w miarę, jak wpływali w główny nurt wielkiej metropolii. Światła miały ich, jak zjawy gorących nocnych pożarów. Wystawowe okna nocnych sklepów wylewały na trotuar złocista, kremową, pomarańczową, błękitną, zielonkawą magmę z jakiegoś eterycznego szkła. Karminowa, jak szminka, i odtleniona, jak włosy, łuna pulsowała nad aleją wśród wież, drapaczy nieba. Zdala widniały te amerykańskie wieże Babel, oblane całe matowym białym światłem. Przypluskując i odpływając, falując, huczało przed nimi morze blasku. Na czarnym niebie pisane słowa zjawiały się i nikły, głosząc o nieporównanej doskonałości towarów bez liku. Wszędzie, jak okiem sięgnąć, z matowego tęczowego ognia reklam zjawiskowo wytryskiwały ostre przyszywane różnobarwne groty. Niektóre z nich biegały w kółko, opisywały elipsy, hyperbole dokoła liter, inne je pisały porywczo, podpisywały, podkreślały. I w następnym mgnieniu wszystko nikło, jak symbol złudy. Łucznik strzelał i ognista strzała leciała, aż utknęła w celu. Ze szczytu drapacza barwny motyl trzepotał skrzydłami. Parapiętrowa płaszczyna wiała matowym trawistym ogniem dokoła pisanego słowa — Grass. Zanurzyli się w kolorową noc Broadwayu.

Wisła, ta główna arterja polskiego obszaru dziejowego, uosobienie bóstwa w zamierzchłych wiekach, i dziś nie przestaje być symbolem potęgi. „Wisła jest jak Bóg: jednym daje, drugim bierze” — powiadają. „Póty Wisła płynąć będzie, aż woda zaleje wszędzie”. Lud czuje niekiedy żal do Matki-Wisły, skarży się bowiem: „gdyby Wisła nie topiła, toby nadwisłanka po złocie chodziła”.

Jeżeli kmięć nadwisłanski pragnie wypowiedzieć obrazowo, że coś zniknęło, przepało, to mówi, że... „jak gdyby węgorza wpuścił w pół Wisły”, śladu nie pozostało, jak gdyby „czółno po Wiśle przejechał”!

Kiedyś, w czasach wojen tureckich Polak nie mógł przypuścić myśli do głowy, że bisurmanin mógłby zalać Rzeczpospolitą. To też czemś najbardziej nieprawdopodobnym było zastrzeżenie — „jak się turecki koń w Wiśle wody napije”.

Każda rzeka ma swoje łożysko — lecz „gdzie rzeka szeroka, tam nie głęboka” — zato — „gdzie najgłębsza, tam najciszej płynie” — jednak „cicha woda brzegi rwie”. „Wielkie rzeki cicho płyną”, lecz „wielkie rzeki z małego źródła idą”, a „za pomocą strumyków płyną”. Niepewność mienia a nawet życia groziła osiadłym na wybrzeżach wód, to też powstało przysłowie: „z wielką rzeką, z wielkim panem, z wielkim gościńcem zły bywa sąsiedztwo”. „Na wodzie, jak na wojnie”, powiadają, to też „nie leć na wodę, a nie utoniesz”. „Nie suni się do wody, kiedy ci niewiadome brody”. „Nie pchaj rzeki, sama płynie”. „Woda, ogień i niewiasta nie powie, że basta”, a „gdzie rzeka wzbierze, tam trzaski zbierze”.

Jeśli ktoś utonął, powiadają, że „napili się ostatni raz w rzecze”.

Któż na pobrzeżu królowej polskich wód nie znał flisaków? Flisak chętnie był widziany — lecz nie zawsze. „Bywaj (przybawaj) flisie, póki coś na misie” — powiadano, bowiem „wyglądają flisi, gdzie co wisi”. Znały były przekleństwa flisaków; zda się, że nikt nie znajdował tyle satysfakcji w miotaniu przekleństw, jak Flisak, to też mówiono, słysząc okropne wymysły, że to „flis odprawuje nabożeństwo”, ale „i flis drwi z retmana, kiedy się go nie boi”.

Wiedział szlachcic polski, swą pszenicę na tratwach do Gdańska spławiający, wiedział i flisak ubogi, że „sławna jest gdańska gorzalka, toruński piernik, jak warszawski trzewik i krakowska panna”. Szlachcic, często-gęsto zaglądając do Gdańska, resztki mienia w nim topił, to też nazywał to sławne miasto „Gdańsko-Chłańsko”, czyli miejsce pochłaniające.

Sebastian Klonowicz w swym „Flisie” powiada: „Na sztukach tych prowadzą do Gdańska kmiotków, a raczej do Chłańska, napycha podżogę do zbyt ku miasto pożytku”. W tym czasie bowiem tylko „pszenica pańska płynęła do Gdańska”, chłopska natomiast „wsupłta w brzuchu pozostawała”.

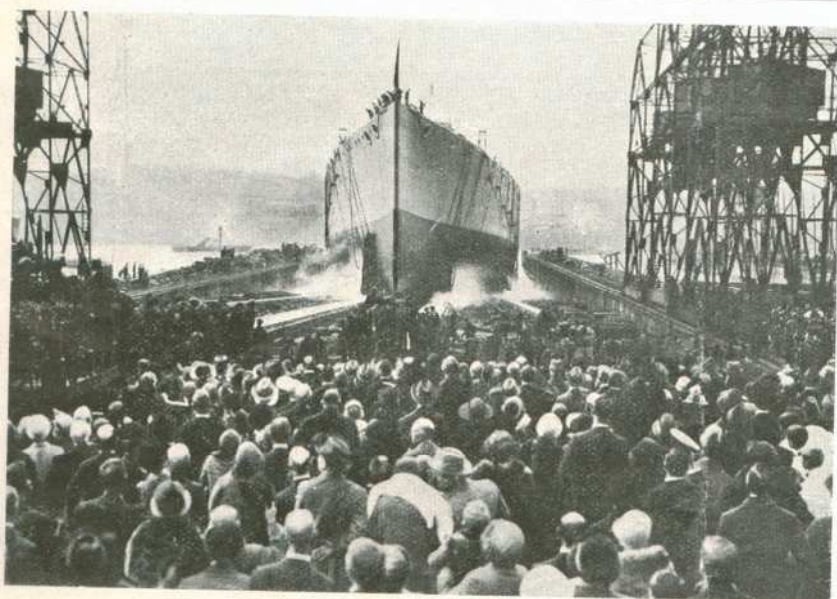
„Gdańsk bogaty, Królewiec wielki, Toruń piękny, Elbląg obronny” — to przysłowie odnosi się do epoki złotego wieku, kiedy cenne Prusy Książęce, rozwijające się i kwitnące pod bokiem i skrzydłem opiekuńczej Rzeczypospolitej, polczyły się zadziwiająco szybko, bowiem osiedla kmięci polskich i majątki sięgały aż pod Królewiec.

Bogaty był wówczas i Gdańsk, stroili się Gdańszczanie, mieszczyki nie wiedzieli już, co na siebie nakłść, czem się pobbwieszać. Stąd określenie: „Uj, strcjona, jak lalka gdańska” — bez gustu, a pstro. Ubogi Kaszuba, ryby swe na targ

MORZE I WISŁA W PRZYSŁOWIACH

Lud polski, osiadły na pobrzeżach rzek i morza, w stałym z niemi będący kontakcie, wypowiedział swój stosunek

do wód w przypowieściach i przysłówkach, niekiedy bardzo głębokich i subtelnych.



Uroczystość opuszczenia w Newcastle (Anglja) okrętu wojennego „Nelson”, zabezpieczonego przeciw atakom samolotów i torped. Długości 702 stopy, koszty budowy 8 milionów funtów sterl.

zawożąc, często stykał się z niewiastami gdańskimi, musiał mieć wiele kłopotu i przykrości, skutkiem ich elokwencji, to też ukuł porównanie: „gęba lata, jak gdańskiej babie”.

Czyniąc aluzję snąc do buntu przeciwko Stefanowi Batoremu, powiadano: „Rozgniewał się, jak burmistrz gdański na króla polskiego”...

Nie wszystkim jednak tak się dobrze działo, bo, jak mówiono, i „w Gdańsku cieleta miodu nie pija”. Przekleństwem było powiedzenie: „bodajś nie miał jenszego chleba, jak w Oliwie”. Była to aluzja do oliwskiej legendy o chłopie, któremu na skutek kłamstwa chleb zamienił się w kamień...

I oto wypływamy na otwarte morze. „Kto na morzu nie był, ten dziwów nie widział” — powiadają żeglarze, przestrzegając: „bez wiosła na morze się nie puść”. Jednakowoż „żeglarza na suchym nie poznasz, jak jeźdźca bez konia”. „Jeśli się kto modlić nie umie, nauczy się, niech tylko w morskiem będzie szumie”. „Komu modlitwa nie smakuje, niech po morzu żegluj”, bowiem „kto zna morze, wie co gorze”. Dlatego też „żeglarz i gospodarz najszczerzej się Bogu modła”.

Zdarza się jednakowoż, że z najcięższego niebezpieczeństwa człek wychodzi cało, natomiast blahy powód może stać się przyczyną nieszczęścia. Stąd przysłowie: „morze przepłynął, w Wisłoku zginął”, „morze przepłynął, a na brzegu utonął”.

O człeku gadatliwym, nie mogącym utrzymać języka za zębami, zwykło się mówić, że „jak morze wszystko na wierzch wyporze”.

Z pojęciem morza-potęgi związane są też przysłowia, świadczące o humorze tych, którzy, niebezpieczeństwem w oczy patrząc, zakrzepili, zahartowali się, jak stał, i „morze by wyszło, gdyby do niego deszcz nie ściekał”. Kaszuba — wedle Florjana Cenovy — powiada: „z morza padania, starych bab tańcowania nima wustania”.

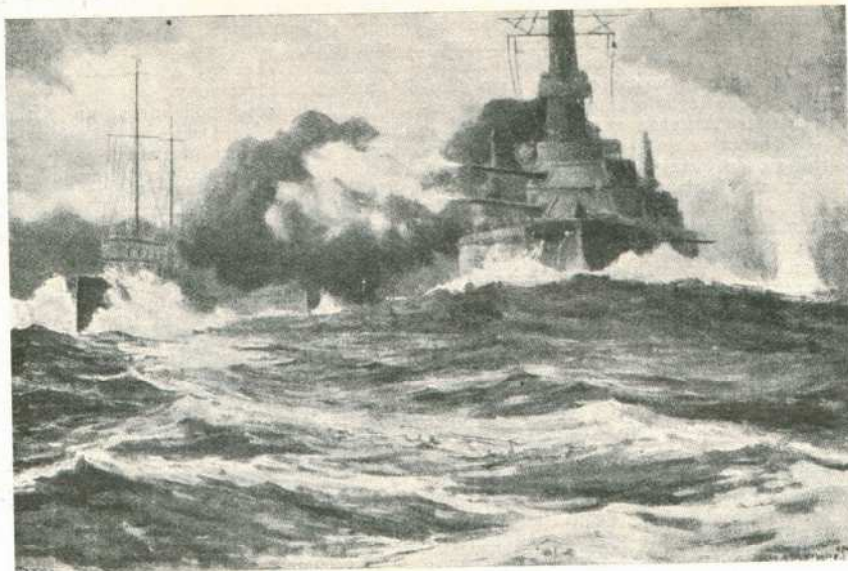
Niekiedy przysłowie tchnie pesymizmem: „do brzegu naszego nie przypłylnie nic dobrego” — nie szczęści się powiadać nadbrzeżni rybacy. Zdarza się niekiedy, że „rybak schnie a ryba moknie”, a przecie wiadomo, że „kto chce ryby jeść, musi się zmazać”. „Rybak suchy, a strzelec mokry diabła warci”. Powiadają, że „rybak rybaka widzi zdaleka”, ten jednak „śmieje się ostatni, kto ma ryby w matni”. Istnieje jednak wśród rybaków przestroga: „wielką siecią nie łów, gdzie więcierzem ułowić możesz małą rybkę”, „złota wędka łowić — koszt to wielki, a pożytek mały”. Pewnem jednakowoż jest, że „na gołej wędzie ryby nie będzie”. Powiadają rybacy o chciwcu, że „pragnąłby ryby zjeść i morze wypić”. Podobno — jak głosi przysłowie „z rybaka, myśliwego, niłynarza, nie będzie dobrego gospodarza”, „ryba ohyba, lepsza chleba skiba”, „rybom woda, a ludziom zgoda”.

EMILJA SUKERTOWA

PIERWSZA PROMOCJA OFICERÓW FLOTY WOJENNEJ W POLSCE

Niedawno zreformowana Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej w Toruniu skromnie święciła w dniu 29 października 1925 r. promocję pierwszych dziesięciu absolwentów szkoły na podporuczników.

Absolwenci już w mundurach oficerskich otrzymali dyplomy z rąk K-adm.



Bitwa morska w społecznym malarstwie angielskim.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

Kłockowskiego, zaś prymusowi został doreczone ofiarowany przez Prezydenta Rzeczypospolitej sztylet.

Witając nowych oficerów krótkie przemówienia wygłosili — K-adm. Kłockowski, komendant szkoły, komandor Czesław Petelenz oraz przedstawiciel województwa pomorskiego, na co odpowiedział w imieniu kolegów jeden z nowoawansowanych oficerów. Uroczystość została zakończona odsłonięciem tablicy marmurowej z nazwiskami prymusów.

Obecnie są przyjmowani do szkoły młodzi ludzie, posiadający maturę. W związku z reformą szkoły na stanowisko jej komendanta został powołany były Szef Sztabu Kom. Czesław Petelenz, który tylko co powrócił z Francji, gdzie odbył ośmiomiesięczne studia na kursach dla wyższych dowódców.

Mianowanie komendantem szkoły, które jest obecnie niewątpliwie jednym

z najważniejszych stanowisk w naszej marynarce, człowieka tej miary, z wielkim doświadczeniem morskim o obszernej wiedzy fachowej, daje rękojmię, że nasza flota otrzyma pierwszorzędną personel oficerski, przepojony najlepszymi tradycjami morskimi. W przyszłym zaś roku ma być nabyty okręt szkolny dla marynarki wojennej, co da i należyte praktyczne doświadczenie uczniom szkoły.

Reforma szkoły i pierwsza promocja absolwentów zbiega się z prowadzonymi obecnie pertraktacjami w sprawie zamówienia pierwszych okrętów współczesnych dla naszej floty wojennej.

Spółeczeństwo polskie składa serdeczne pozdrowienie pierwszym przygotowanym całkowicie w kraju oficerom swej floty wojennej i życzy im wszelkiego powodzenia w życiu na sławę i pożytek Ojczyzny.



Powrót do Rzymu włoskiego lotnika Pinedo, który przeleciał 50.000 kilometrów na latającej łódce nad oceanem Indyjskim, Indochinami, pobrażem oceanu Wielkiego, Japonją i Azją. Na brzegu Tybru wita go Mussolini i publiczność.

ZNACZENIE WŁASNYCH PORTÓW DLA ROZWOJU HANDLU ZAMORSKIEGO.

W artykule pod tyt. „Port Gdański przed wojną a obecnie”, umieszczonym w numerze listopadowym „Morza” rozpatrywaliśmy wpływ powojennych zmian politycznych w Europie na rozwój ruchu w porcie gdańskim. Wykazaliśmy tam zależność portu gdańskiego od jego polskiego obszaru ciężenia, uwidoczniliśmy, jak rozwój życia gospodarczego Polski, jakgdyby w zwierciadle, odbija się w cyfrach gdańskiego ruchu portowego.

Tutaj chcemy powiedzieć o innej stronie tego stosunku, o korzyściach, jakie płyną dla Polski z koncentrowania swego handlu zamorskiego w Gdańsku wzgl. na własnym wybrzeżu. Nieraz już na łamach „Morza” i innych pism polskich poruszany był problem konieczności faktycznego wykorzystywania własnego wylotu na morze. Znane są ogólne przytaczane za tem argumenty, powtórzmy je więc jedynie pokrótce.

Posiadanie własnych portów i usługiwanie się niemi w handlu zamorskim jest dla każdego państwa koniecznym przedewszystkiem dla tego, ponieważ jedynie wówczas można mówić o samodzielnym handlu zamorskim. Poważna część handlu zagranicznego państw kontynentalnych odbywa się z krajami zamorskimi, pozatem nawet w handlu z dalej położonemi krajami kontynentalnemi, jak np. dla Polski z Francją opłaca się korzystać z tańszej drogi morskiej. Handel z krajem zamorskim przy korzystaniu z własnych portów ma charakter bezpośredni i nabiera przez to cech pewności, ma widoki pomyślnego rozwoju. Z chwilą, gdy się korzysta z portów obcych, stosunek bezpośredni z krajem zamorskim zanika i często może on nawet nie wiedzieć, czyj towar właściwie sprowadza. Tak np. w handlu zagranicznym Polski ruda żelazna, sprowadzana ze Szwecji, figuruje, jako produkt niemiecki, ponieważ przywóz jej odbywa się przeważnie drogą na Szczecin. Daleko łatwiej jest w podobnej sytuacji obcy rynek utracić, często bowiem dużo tutaj zależy od pośrednika, który może nie być zainteresowany w popieraniu rozwoju handlu zagranicznego kraju, korzystającego z jego usług.

Dalszym argumentem, przemawiającym za koniecznością posługiwania się własnymi portami jest względ na bilans płatniczy państwa. Przywóz towaru do portu obcego odbywa się zazwyczaj w dużej części obcemi kolejami, za co rokrocznie należy duże sumy. Jeżeli doliczymy do tego zapłatę za przeładunek w porcie i za inne świadczenia, to suma, obciążająca z tego tytułu bilans płatniczy, wzrośnie jeszcze bardziej. Tylko też przy posługiwaniu się własnym portem można stworzyć zdrowe podstawy dla marynarki handlowej, która w przeciwnym wypadku pozbawiona jest koniecznego oparcia.

Dalej w porcie własnym kupiec krajowy ma zapewnioną opiekę państwa, zna sądownictwo i zwyczaje miejscowe, podczas, gdy w porcie zagranicznym może być narażony na szereg kłopotów i trudności, związanych z nieznanością warunków i jego charakterem cudzoziemskim.

Zachodzą jednak wypadki, kiedy korzystanie z własnego portu jest wprost nieodzownem dla państwowego życia gospodarczego. Jaskrawy tego przykład zaszedł w czasie toczącego się obecnie targu gospodarczego z Niemcami. Najtrudniejszym zadaniem po zamknięciu granicy niemieckiej dla towarów polskich

było ulokowanie na rynkach zagranicznych nadwyżki produkcji węglowej. Węgiel, jak wiadomo, pod względem wagi zajmuje dominujące miejsce w handlu zagranicznym Polski i do czerwca r. b. był wywożony przeważnie do Niemiec. Po zamknięciu tego rynku pewne ilości dzięki obniżeniu cen i uzyskaniu zniżek taryfowych na kolejach czeskosłowackich i włoskich udało się ulokować w tych państwach i w Austrii. Nie wystarczało to jednak dla pokrycia niedoboru. Spróbowano wówczas nawiązać stosunki z odbiorcami węgla w państwach skandynawskich i bałtyckich i próba ta wypadła nad wyraz pomyślnie. Podczas gdy w ciągu pierwszego półrocza r. b. przez port gdański wywieziono tylko 16.137 ton węgla, w lipcu osiągnięto 31.601 ton, w październiku 108.410 ton, w ciągu trzech pierwszych tygodni listopada 96.824 ton. Razem od początku lipca 402.239 ton węgla. Najważniejszym odbiorcą w czasie od 1 lipca do końca października była Szwecja — 156.038 ton, dalej Danja — 87.038 ton, Łotwa — 40.216 ton, Finlandja — 24.033 ton, Włochy — 13.400 ton, Litwa — 5.610 ton, Francja — 2.530 ton i Estonia — 570 ton. Eksport ten nadal rozwija się korzystnie i ma pomyślnie widoki rozwoju: dzięki taniości i jakości węgla polskiego. Tak na przykład we wrześniu r. b. Szwecja sprowadziła mniej więcej tyle samo węgla, co w roku ubiegłym, cena jego jednak była niższa o 25 proc. Różnica ta, korzystna bardzo oczywiście dla Szwecji, powstała dzięki taniości węgla polskiego w porównaniu z angielskim, który był dotychczas przez Szwecję przeważnie sprowadzany.

Pomyślny rozwój eksportu węgla do państw skandynawskich i bałtyckich został umożliwiony dzięki obniżeniu przez koleje polskie stawek taryfowych, oraz dzięki zarządzeniom Rady Portu w Gdańsku, mającym na celu obniżenie kosztów i ułatwienie przeładunku. Gdyby Polska nie miała dostępu do morza za pomocą własnych kolei i wspólnej administracji portowej lub z niego mało korzystała, znalazłaby się w bardzo trudnej

sytuacji. Niemcy nie dopomogliby z pewnością w ulokowaniu polskiego węgla na rynku skandynawskim, tracą oni bowiem przez to poważny atut przy pertraktacjach o traktat handlowy, które obecnie toczą się w Berlinie.

Zważywszy to wszystko społeczeństwo polskie powinno bacznie śledzić przebieg rokowań o traktat handlowy z Niemcami. Niezawodnie kontrahent nasz będzie starał się uzyskać dla swych portów znaczną część handlu zamorskiego Polski. Porty konkurencyjne Gdańska i Gdyni, jak to Królewiec i Szczecin, przeżywają po wojnie poważny kryzys, nie potrafiły osiągnąć w wielu wypadkach nawet przedwojennych cyfr ruchu. Mogłyby poprawić swoją sytuację, zwłaszcza Królewiec, jedynie w razie możliwości obsługi handlu zamorskiego Polski.

Niemcy będą usiłowali przekonać stronę polską szeregiem argumentów natury praktycznej, będą wskazywali na taniość swoich portów i przyobiecają towarom polskim szereg ulg na swoich kolejach. Musimy jednak mieć na uwadze, że są to przeważnie korzyści doraźne i często-kroć nawet złudne. Przez koncentrację ruchu w swoich portach zapewnimy im rozwój pomyślny przez co będą one wciąż się doskonalić i będą mogły wkrótce pod względem technicznym dorównać portom niemieckim. Pozatem przy kierowaniu ruchu na Gdańsk i Gdynię zapewnia się poważny zysk kolejom polskim. Wreszcie od utrzymania tego kierunku zależny jest pomyślny rozwój Gdyni i tylko wówczas jest uzasadniona prowadzona z wielkim nakładem kosztów i pracy budowa tego portu. Nie powinniśmy też zapominać, że nieraz jeszcze znaleźć się możemy w warunkach, w których posiadanie dobrze prosperujących własnych portów będzie dla nas życiową koniecznością.

To też Polska powinna zagwarantować sobie w traktacie handlowym z Niemcami wolną rękę w sprawach taryf kolejowych i prowadzić nadal politykę taryfową, dążącą do koncentracji w Gdańsku i Gdyni jak największej ilości artykułów polskiego handlu zamorskiego.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR



Ładowanie drzewa polskiego na statki w Gdańsku.

Z NASZEGO POBRZEŻA MORSKIEGO



Rybak kaszubski przy naprawianiu sieci.

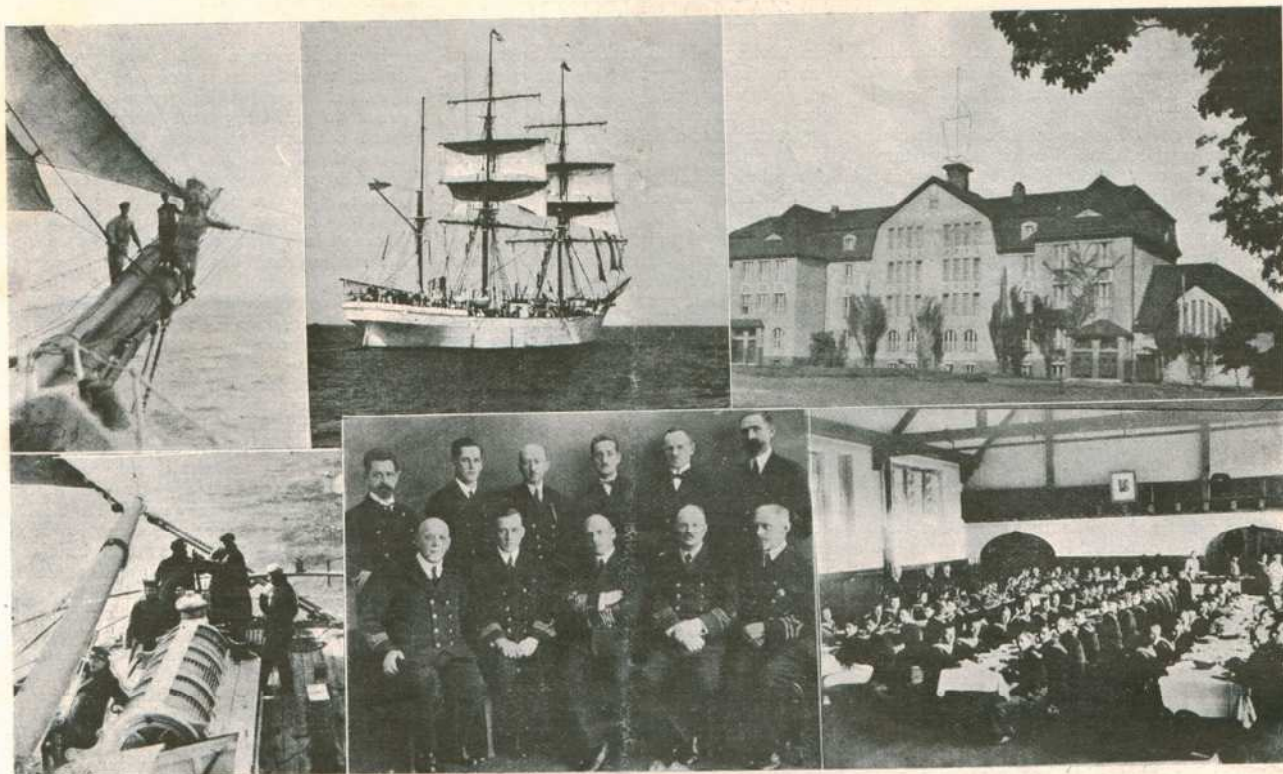
Z NASZEJ MARYNARKI WOJENNEJ

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Szybkostrzelne działo 75-o centymetrowe podczas akcji.

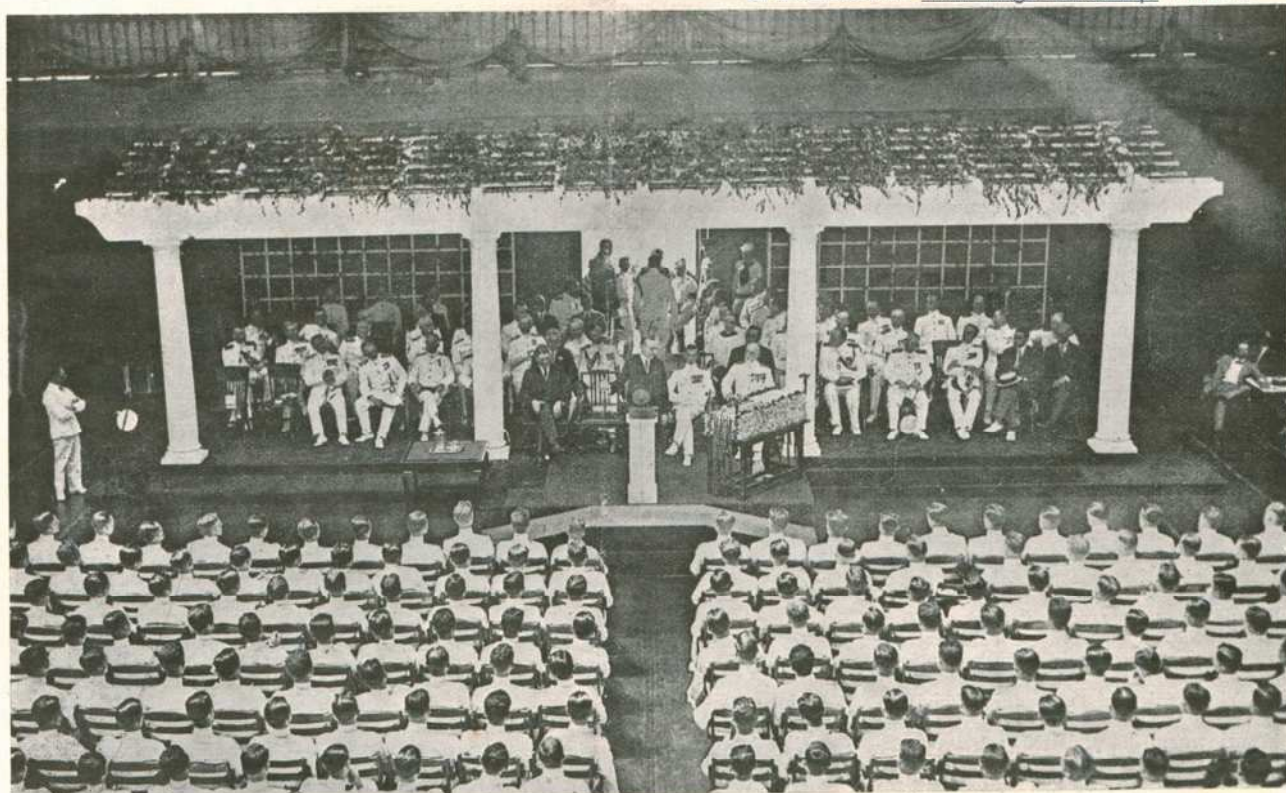
SZKOŁA MORSKA W TCZEWIE



Poszczególne momenty z życia szkoły: Na bukszprycie „Lwowa”, statek szkolny „Lwów”, gmach szkolny, na rufie, kierownicy szkoły, sala jadalna uczniów. (p. str. 10).

UCZELNIA MORSKA STANÓW ZJEDNOCZONYCH

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Prezydent Coolidge przemawia do 438 słuchaczy Akademii Morskiej w Stanach Zjednoczonych w Dalghren Hal..

EKSPLLOATACJA PORTU GDYNIA.

Gdynia nie jest jeszcze portem, w ścisłym znaczeniu tego słowa, jednak już w obecnym czasie daje zupełnie bezpieczny postój dla dwóch średniej wielkości statków, umożliwiając im ładowanie i wyładowanie bezpośrednio na wagony. Przy obecnych środkach, czas potrzebny dla załadowania statku o nośności około 3000 t DW. węglem lub drzewem wymaga od 4 do 5 dni. Statek „Turejda” o nośności 2500 t DW. ładował przeciętnie na dobę 850 t., cały ładunek 2000 t. węgla załadował w przeciągu 3-4 dni. A więc Gdynia może przyjąć miesięcznie od 10 do 12 statków tej wielkości. (Od stycznia 1926 r. — trzy razy więcej).

Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że opłaty portowe i pilotowe są przeszło czterokrotnie niższe, niż w Gdańsku, dla przykładu bierzemy statek o pojemności 2000 m³: pierwsze cyfry dla Gdyni w zł., drugie dla Gdańska w zł., to tak się one przedstawiają: opłaty pilotowe w Gdyni 20 zł., w Gdańsku 24 zł. (licząc dla Gdańska część portu A. od redy do południowej części kanału północnego), opłaty portowe za wejście i wyjście 40 zł. — 160

zł., opłaty ładunkowe z 1000 kg. 0,15 gr. — 0,72 pf. (dla węgla 20 pf.), opłaty ke-jowe 4,00 zł. — 20,00 zł. na dobę, to zdawałoby się, że statki będą się dobijać o miejsce, a w braku tego, oczekiwać na redzie kolejki. A jednak frekwencja statków w Gdyni jest niewielka. Składają się na to różne przyczyny: brak własnej marynarki, któryby uniezależniła nasz eksport od obcych, brak krajowych firm ekspedycyjnych i maklerskich w Gdyni.

Rząd obecnie robi duże wkłady dla wzmoczenia naszego eksportu, a firmy prywatne czekają i dopiero, kiedy obcy ich uprzedzą, jak to było z pierwszym ładowaniem węgla, którego podjęła się firma „Boismine”, firma krajowa zdobyła się tylko na skargę, już post factum, po oddaniu tych robót firmie „Boismine”, mającej swoją ekspozyturę w Gdyni. Firmy krajowe są na fałszywej drodze, nie interesują się zupełnie Gdynią, a właśnie teraz największy czas, stanąć tam twardą nogą, bo potem, gdy już obcy się zainstalują, będzie za późno.

Obecnie nieznaczna frekwencja statków pod węgiel w Gdyni można śmiało

objaśnić, tendencyjnym niedopuszczaniem statków do Gdyni, przez maklerów gdańskich. Zapowiedziany statek „Selke” (dla Skarbofermu) skierowano do Gdańska, statek „Wira” dla Hutniczych Zakładów Sosnowickich, chociaż przybył do Gdyni, lecz natychmiast został skierowany do Gdańska przez tamtejszych maklerów.

Własny port musi posiadać własnych maklerów, własne domy spedycyjne i własne statki, a już najniebezpieczniejszym jest uzależnienie portu od maklerów i spedytatorów sąsiedniego konkurencyjnego portu. Podobnie ma się rzecz z kolejami. Fakt, że dyrekcja kolejowa, której podlega Gdynia, znajduje się w Gdańsku, to jest w sąsiednim porcie konkurencyjnym, nie odbija się dodatnio na naszym ruchu portowym w Gdyni.

Ministerstwo Kolei Żelaznych traktuje sprawę budowy portu w Gdyni bardzo przychylnie, lecz nie można tego powiedzieć bez zastrzeżeń o dyrekcji kolejowej w Gdańsku, która jeszcze dużo urzędników gdańszczyzn zatrudnia.

T. STECKI.

PIĘCIOLECIE SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWIE.

8-go grudnia b. r. mija pięć lat od chwili, gdy na gmachu Szkoły Morskiej w Tczewie podniesiono po raz pierwszy banderę...

Pięć lat istnienia pierwszej morskiej w Polsce i jedynej szkoły.

Otwarta przez władze wojskowe i należąca do r. 1922 do resortu min. spraw wojsk., a potem przejęta przez ministerstwo p. i h. skromna ta placówka, stała się rozwija.

Dziś jest to placówka potężna i zdrowa. Chlubę przynosi naszemu krajowi, dorównując, a często przewyższając zagraniczne szkoły tego typu. Przedewszystkiem: zaś korzyść przynosi naszej Ojczyźnie. Stwierdził to znany poeta i publicysta, Zdzisław Dębicki, którego synów Szkoła w gronie uczniów przez trzy lata posiadała, wyraził się bowiem, że każdy absolwent Szkoły Morskiej w Tczewie wyróżnia się wśród młodzieży żętyzną fizyczną, umiejętnością pracy, zaradnością życiową, hartem moralnym — czyli posiadała te wszystkie zalety, których tak bardzo brakuje naszemu społeczeństwu.

Nie dziwnego. Młodzież, zaprawiona do walki z żywiołem, zapoznająca się przez dalekie podróże z urządzeniami w innych państwach, obeznana z pracą fizyczną w warsztatach, przyzwyczajona, dzięki wspólnemu 3-letniemu pobytowi w Szkole i na statku, do życia społecznego, jest dla naszego kraju czynnikiem bezwzględnie dodatnim.

Chociaż więc absolwenci szkoły tczewskiej z trudnością uzyskują stanowiska w umiłowanym zawodzie, nie należy z tego wnosić, że Szkoła jest zbędna. Jeśli wolno wspominać, jakie jej zasługi, największą zasługą jest i pozostanie: dostarczanie krajowi obywateli, posiadających poczucie swej dziełności i swych obowiązków, ludzi takich, którzy, osiągnąwszy w przyszłości stanowiska w różnych dziedzinach życia, wszędzie okażą się właściwymi ludźmi na właściwych miejscach i którzy, naprawdę rozumiejąc potrzebę budowy floty handlowej, stworzą ją na chwałę i pożytek Ojczyźnie. A. M.

LOCARNO A NASZE GRANICE ZACHODNIE.

W Locarno zostały paraflowane układy o gwarancji zachodnich granic niemieckich w tak zwanym pakcie reńskim. Dalej został ustalony tekst układów arbitrażowych między Niemcami a ich sąsiadami zachodnimi i wschodnimi, następnie zostały wznowione układy polsko-francuski i francusko-czeski.

W Locarno Polska nic nie straciła, bo możliwość pokojowej dyskusji o granicach przewiduje nawet Traktat Wersalski, ale też w Locarno Polska nic nie zyskała. Najważniejszą gwarancją granic polskich na wschodzie i na zachodzie to jej własna siła oparta na uporządkowanych i silnych podstawach gospodarczych.

Dla Ligi Morskiej i Rzecznej układy zawarte w Locarno powinny być silnym memento, że ani chwili w swej działalności ustawać nie powinna. Nasz sąsiad zachodni nie zrzeknie się nigdy dobrowolnie Gdańska i Pomorza. Nasz dostęp do morza to dla niego odciecie od Prus Wschodnich, tej kolebki prusactwa.

Propaganda Ligi o konieczności posiadania przez nas własnego dostępu do morza obecnie ma świetnie przygotowany grunt. Nasze położenie gospodarcze może doznać sanacji tylko wówczas, gdy nasz bilans handlowy i płatniczy będzie aktywny, a to bez własnego dostępu do morza nie jest możliwe. Budujemy wprawdzie własny port, mamy wprawdzie pewne prawa w Gdańsku, ale nie posiadamy własnej floty handlowej.

Zdobycie się na kupno kilku statków handlowych to dla nas nie jest rzeczą leżącą w dziedzinie fantazji. Podjęcie budowy własnego portu było zadaniem znacznie trudniejszym, a jednak podjęliśmy się go i to jak na razie ze skutkiem pomyślnym. Jednak skład polskiej floty handlowej musi wzbudzić w nas wprost obawy, że tego zadania nie potrafimy rozwiązać. Skład naszej marynarki handlowej wcale się nie zwiększa, naodwrot coraz jakaś jednostka ubywa.

Cały szereg prób nieudanych odstrasza chętnych od dalszej pracy. A jednak nie wolno nam wątpić. Liga Morska i Rzeczna jest do tego powołana, aby podnieść swój głos, póki jeszcze czas, a głos ten

powinien trafić do ostatniego zakątka naszego państwa i ciągle być powtarzany, jak dewiza w starym Rzymie: „ceterum censeo”, że flotę handlową stworzyć musimy i to prędko.

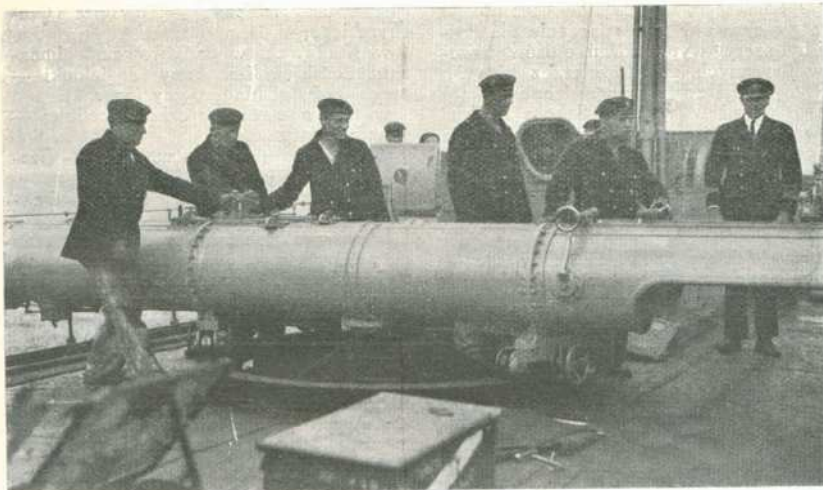
Inż. ST. ŁĘGOWSKI.

KONKURS NA NOWELĘ MORSKĄ.

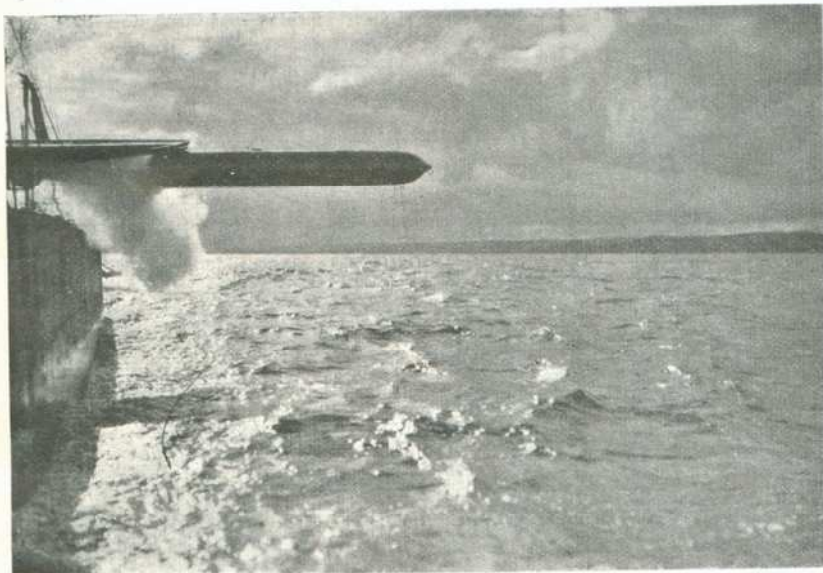
Przypominamy, że ostatni termin nadsyłania rękopisów na ogłoszony w poprzednim zeszycie „Morza” konkurs na nowelę morską (łącznie nagroda 1.000 zł.) upływa z dn. 20. I 1926 r.



Torpeda bojowa jest tak skonstruowana, że chybiwszy celu automatycznie tonie. Natomiast torpeda, używana do ćwiczeń, wypływa na powierzchnię wody. Ilustracja daje moment podnoszenia z wody torpedy ćwiczebnej.



Wyrzutnia torpedowa po wystrzeleniu torpedy w naszej maryn. wojennej.



Torpeda wylatująca z wyrzutni.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Torpeda poczynająca przy pomocy własnej maszyneryi płynąć.

Z LITERATURY

JERZY BOHDAN RYCHLIŃSKI: MAH-JONG. NAKŁAD GEBETHNERA I WOLFFA. 1925 r. Polska literatura marynistyczna wzbogaciła się ostatnio zbiorem nowel p. J. B. Rychlińskiego pod tyt. „Mah-Jong”, wydanym nakładem firmy Gebethner i Wolff. Naksztalt Mah-Jonga, który z oddzielnych powstaje kamieni, opowieści te wiążą się organiczne w pewnego rodzaju powieść o przygodach kilku niesamowitych postaci, marynarzy, palaczy opium, demonologów. Żeglują oni po stalowym Bałtyku, po kolorowych wodach wschodnich, po oceanie, po morzach dalekich i walczą o miłość kobiet pięknych, jak hurysy z tysiąca i jednej nocy. Niejedno młodemu autorowi moglibyśmy zarzucić, podbija on jednak nasze serce wiejącą z jego opisów magią morza. Kto przeczyta „Mah-Jonga” zateśni za włóczęgą, za wielkim morskim gościńcem, kończącym się w jakimś porcie, gdzie czyha przygoda — kończącym się po to tylko, aby na nowo się zacząć.

Książka wydana jest nader starannie i nosi piętno dobrego smaku, właściwe wydaniom Gebethnera i Wolffa. Upiększają ją znaki chińskiego domina, którego arkaną posłużyły p. Rychlińskiemu za ramę dla fabuły.

MIECZYSLAW SMOLARSKI: BIAŁE MOCE. 1925 r. Autor dwie pierzchające od się formy literackie: powieść historyczną i bardzo oderwaną, bardzo irracjonalną w swem założeniu, bardzo zamorską baśń związał w formę niesamowitą, w formę powieści z czasów naszego renesansu.

Historyczność to kaprowie polscy: Wąsowicz, jego przyjaciel, załoga, życie ówczesnego Gdańska i dworów polskiego przymorza. Baśniowość — to ondyna, jedna z owych śnieżyc północy, znaleziona jako niemowlę na brzegu morskim, wychowywana, jako córka w dworku polskim i uprowadzająca jako panna dorosła czarem swego sentymentu i temperamentu młodego kapra w bezkresne śnieżce wysp borealnych.

Część utworu baśniowa jest wietrzna i bezkonturowa, jak śnieżce, część historyczna — barwna, przejrzysta i mocna w wyrazie, jak inne utwory historyczne M. Smolarskiego. Obiedwie części autor związał w ten sposób, że część realistyczna, dziejowa jest niejako owiana zewnątrz aurą tej dziwnej, nieznanej, tej z tamtych niewidzianych brzegów baśni.

ŻEGLARZ. DRAMAT W 3 AKTACH, SZANIAWSKIEGO. Pod tym tytułem wystawił Teatr Narodowy sztukę mniej bibulkową, niż inne tegoż autora, rozwiązującą nader ciekawy problem tworzenia się legendy. Legenda ta tworzy się wkrąg postaci żeglarza, którego czyny na tle morskiej bitwy, dają pohop młodemu uczonemu do naukowego badania prawdy o tymże żeglarzu, społeczeństwu — do tworzenia w imię swych własnych umiłowañ i potrzeb socjalnych — legendy. Wzrastająca walka między prawdą obiektywną o żeglarza, a podmiotową prawdą społeczeństwa wzrasta. Mit potężniej, porywa za sobą wszystkie warstwy społeczne, zwycięża, utrwała się, panuje. Rzecznik obiektywnego badania faktu dziejowego, młody uczony (T. Frenkiel), chyli czoła przed stworzoną przez rzeszę rzeszy tej świętością, ideałem.

OGROMNA RÓŻNICA MIĘDZY KOSZTAMI PRZEWOZU MORZEM, A KOLEJĄ. Transport ładunku cementu z Noworosyjska (Morze Czarne) do Leningradu drogą morską długości 8.600 kilometrów kosztuje tylko 13,8 kopiejek od puda, podczas gdy przewóz kolejną pomiędzy powyższymi portami na odległości przeszło 2.300 kilometrów kosztuje aż 41,06 kopiejek od puda.

MORZE POLSKIE W MÓZGACH I SERCACH MŁODSZEGO POKOLENIA. Z inicjatywy L. M. i R. w Łodzi polecono uczniom w kilku uczelniach napisać wypracowania na temat: morze polskie.

Wynikiem tego wniknięcia uczniów w istotę morza i w jego znaczenie dla Polski był szereg wypracowań, opisów, utworów lirycznych, za które przez Ligę M. i R. w Łodzi zostały nagrodzone:

w Łodzi w Wyższej Szkole Realnej z Wydziałem Handlowym Zgromadzenia Kupców — praca Czesława Gerlicha (nagr. I); w Miejskim Gimnazjum im. Piłsudskiego — W. Bienkowskiego; w Seminarjum nauczycielskim Heleny Cholewickiej — St. Szmoniewskiej; w Seminarjum nauczycielskim im. E. Estkowskiego — praca Tadeusza, Wiesława, Iwińskiego; w Łęczycy w państwowym semina-

rium nauczycielskim — Telesfora Czacherskiego;

w Kaliszu w państwowym gimnazjum żeńskim im. Anny Jagielonki — praca Jadwigi Maderówny (nagr. I);

w Uniejowie w szkole średniej — Wandy Rutkowskiej;

w Zgierzu w państw. gimn. — Leona Hurwicza (nagr. I);

w Tomaszowie Mazowieckim — Z. Goworka.

We wszystkich tych pracach przejawia się niezbytą myśl o ojczyźnie, niekłamana miłość Polski, upragnienie rozszerzania jej widnokręgów i powiększania jej bogactw. Między wieloma dość indywidualnymi powiedzeniami spotykamy takie naprz.:

„Morze, o ile jesteś lepszym sąsiadem od ludzi, nie potrzebujesz fortecy, od granic swych nikogo nie odpychasz... Ileż to potu, łez i tęsknot polskich niosła i niesie codzień Wisła ku tobie, ku swemu kochankowi...”

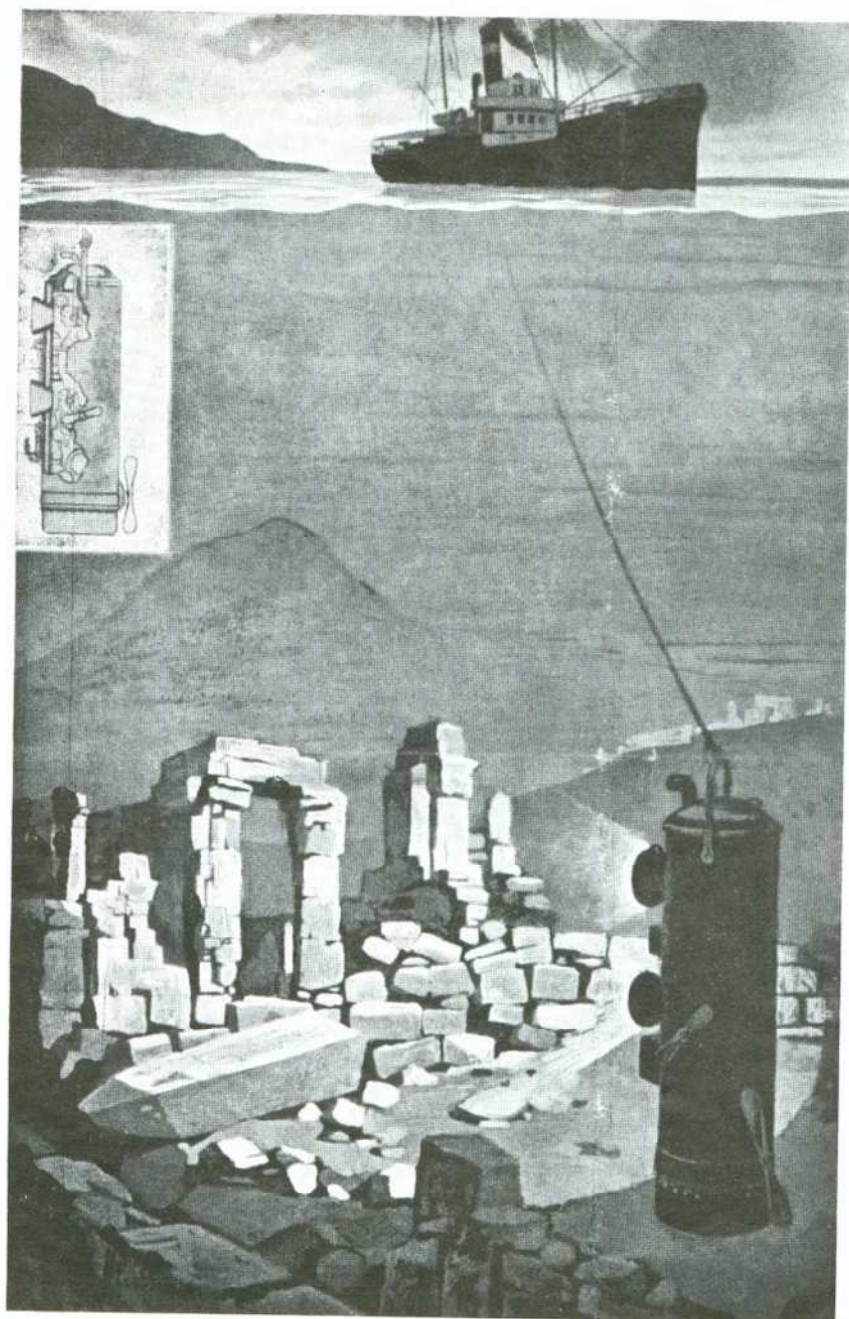
„Niechby wszyscy obywatele jeden dzień w roku poświęcili morzu polskiemu, niechby w tym dniu wrzała praca, jak stała w chwili przyłączenia Pomorza do Polski. Uczniowie zamiast do sali rekreacyjnej poszliby na zarobek dla Polski, dla morza. Wszyscy bez względu na zapamiętanie i partię poczuliby się Polakami...”

„Gdy dawniej opisywano człowieka na morzu, nie zaś samo morze, jak to czynił boski Homer w „Odysei”, to obecnie morze, jako takie stało się wprost kopaliną motywów literackich dla pisarzy wszystkich krajów. Literatura polska znów się zwróciła ku morzu, jako skarbnicy motywów nowych. Morze przyczynia się do stworzenia polskiej epiki, zastępującej dawną opisowość, odbywa się proces przechodzenia od suchej opisowości do epiki morskiej”.

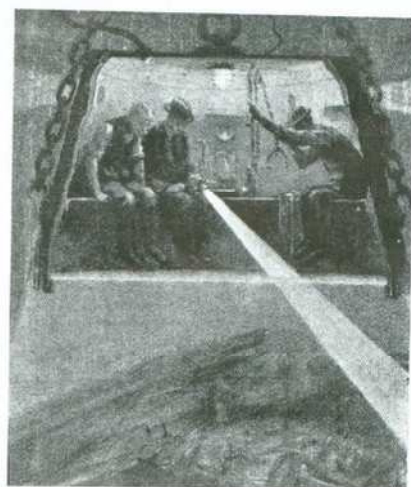
Między dłuższymi, pięknymi w swej prostocie epickiej wierszami (J. Maderówny i H. Cholewickiej) spotykamy także zakończenie krótkiego wiersza, zropaczony, jak widać, w walce z tworzywem literackim uczeniocy VII kl. W. Rutkowskiej:

„Gdybym była poetką, o morze,
dla ciebiebym tylko śpiewała,
lecz nią nie jestem, więc proszę Cię,
Boże,
bym polskie morze kochała.

kr.



Superskafander, czyli aparat dr. Hartmanna do oglądania dna oceanu, wyposażony w silne światło elektryczne, propelery do automatycznego podnoszenia i opuszczania się, pancerz, wytrzymujący ciśnienie 10 atmosfer, w telefon i t. p.



Klosz z dnem przezroczystym, służący do oglądania dna oceanu podczas ruchu okrętu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

KRONIKA.

SOWIECKA FLOTA HANDLOWA (SOWTORGFLOT). Fuzja sowiecko-rosyjskich przedsiębiorstw żeglugowych Dobroflot, Chip-Arkos, Gostorgflot, występujących dotąd niezależnie, w jedno jednolite przedsiębiorstwo żeglugowe Sowietski; Torgowyj Flot, w skróceniu „Sowtorgflot” (Sowiecka Flota Handlowa) nastąpiła na podstawie następującej:

Zarząd znajduje się w Moskwie, na wszystkich morzach założone zostały główne oddziały: w Leningradzie, któremu podlega flota leningradzkiego portu handlowego, w Archangielsku — flota archangielskiego portu, w Odesie — flota portów czarnomorskich, we Władywostoku, któremu podlega flota portu Władywostoku. Prócz głównych oddziałów założona została sieć agencji zarówno w Związku Sowieckim, jak i w głównych krajach Europy.

Sowtorgflot rozporządza obecnie tonażem przeszło 200.000 ton. Główna praca ześrodkowuje się na morzu Bałtyckim. Tu egzystuje regularny ruch towarowo-pasażerski pomiędzy Leningradem i Londynem, statki odjeżdżają z Leningradu w sobotę i z Londynu — również w sobotę. Prócz tego egzystuje regularny ruch wyłącznie parowców towarowych pomiędzy Leningradem i Hamburgiem.

Sowtorgflot znacznie rozszerzył swą działalność w ostatnich czasach, zarówno w stosunku do załadowań na wywóz, jakoteż na towarach importowych. Znaczniejsza ilość parowców została odnowiona, klasyfikowana i oddana do eksploatacji.

Dnia 6 września zawarł Sowtorgflot z Eksportchlebem (Organizacja dla wywozu zboża) umowę co do transportu znacznych ilości zboża. Załadowanie rozpocznie się po przybyciu towarów do portów. Wysyłka towarów do portów już się rozpoczęła.

H. J.

ZMIANY W ORGANIZACJI MARYNARKI NIEMIECKIEJ. Na wiosnę roku bieżącego w marynarce wojennej wprowadzono nową organizację, na mocy której dowódca wszystkich sił morskich (Oberbefehlshaber der Seestreitkräfte) został przemianowany na dowódcę floty (Flottenchef), któremu są podporządkowani dowódca floty morza Bałtyckiego (Oberbefehlshaber der Seestreitkräfte der Ostsee B. S. O.) i dowódca floty morza Północnego (Oberbefehlshaber der Seestreitkräfte der Nordsee — B. S. N.).

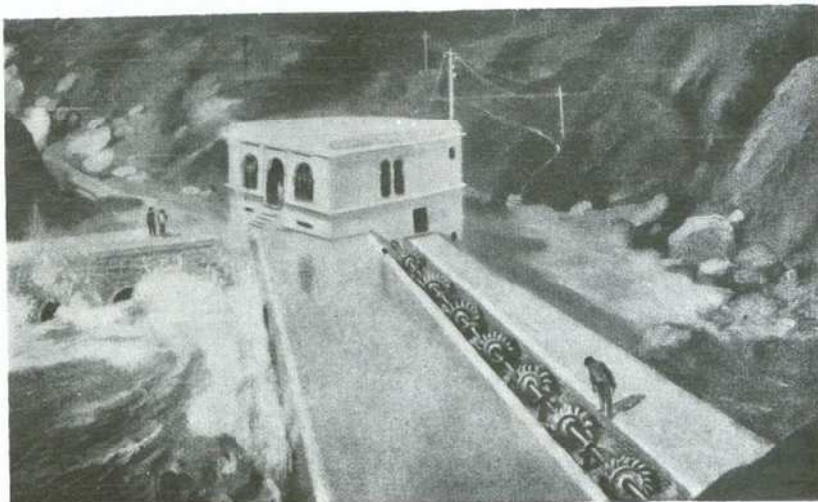
Dowódcy floty morza Północnego są podporządkowane okręty liniowe „Hannover” i „Hessen”, krążownik „Hyphe” i 1-sza flotylla niszczycieli torpedowców 1-sza półflotylla trawlerów oraz okręty pomocnicze „Panther”, „Pelboot” II i „M. 133”.

Dowódcy floty morza Północnego są podporządkowane okręty liniowe „Braunschweig” (lagowy) i „Elsass”, krążownik „Hambourg” i „Amazone”, II-ga flotylla niszczycieli torpedowców oraz okręty pomocnicze „Hela” i „M. 146”.

Pod względem taktycznym flota dzieli się na: dywizję okrętów liniowych, którą dowodzi dowódca floty, i siły wywiadowcze, którym dowodzi dowódca floty morza Bałtyckiego. Flota morza Bałtyckiego bazuje się w głównym porcie tego morza — Kilonii, zaś flota morza Północnego — w Wilhelmshaven.

Lekki krążownik „Berlin” i szkuner „Niobe” są przeznaczane jako okręty szkolne.

BOREJKO.



Fale morskie zużytkowane do obracania turbin i wytwarzania elektryczności.

SPORT

YACHT-KLUB POLSKI.

REGULAMIN SŁUŻBY

YACHTU ŻAGLOWEGO „WITEŻ”.

I.

1) Załoga yachtu składa się z 5 ludzi: kapitana, zastępcy kapitana i trzech żeglarzy. Stanowią oni dwie wachty. Pierwsza składa się z kapitana i 1 żeglarza, druga z zastępcy kapitana i 1 żeglarza. Trzeci żeglarz prowadzi gospodarkę techniczną i żywnościową i przygotowuje posiłek dla załogi.

Tryb życia, zmiany wachty i godziny posiłku reguluje kapitan.

Uwaga: Zaleca się następujący rozkład godzin służby i posiłku:

Od godz. 21 do 9 wachty po 3 godz. (21—24, 24—3, 3—6, 6—9), od godz. 9 do 21 po 4 godz. (9—13, 13—17, 17—21).

Pierwsze śniadanie o godz. 7, obiad o godz. 12, kolacja o godz. 20.

KAPITAN.

2) Kapitan jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo załogi, całość yachtu i prowadzenie żeglugi. W zakresie służby cała załoga podlega mu bez zastrzeżeń. W szczególności zaś:

a) ustanawia tryb życia, służby i porządek wacht,

b) w zakresie służby utrzymuje na statku karność bezwzględna,

c) wyznacza kursy, godziny i miejsca podniesienia i zarzucenia kotwicy względnie przybicia i odbicia od przystani, ilość żagli, zwroty, halsy i t. p.

d) prowadzi i przechowuje dziennik okrętowy oraz dokumenty yachtu i załogi.

e) pełni obowiązki oficera nawigacyjnego statku.

ZASTĘPCA KAPITANA.

3) W razie nieobecności kapitana na yachcie zastępca kapitana obejmuje w całym zakresie jego prawa i obowiązki.

Tensam zakres praw i obowiązków posiada zastępca kapitana podczas żeglugi w czasie wacht swoich z wyjątkiem momentów ważniejszych, np. niespodziewana potrzeba zmiany kursu, zarzucenia

kotwicy, wejścia do portu itp. W tych wypadkach wydaje rozkazy lub obejmuje komendę osobiście kapitan.

ŻEGLARZE.

4) Żeglarze obowiązani są do przyczynienia się w miarę sił swoich do bezpieczeństwa yachtu i powodzenia żeglugi. W zakresie służby podlegają kapitanowi (ew. jego zastępcy) i obowiązani są do bezwzględnej posłuszeństwa.

Zależnie od spełnianych każdorazowo czynności dzielą się na bakowych (podwacha), rufowych i sternika.

GOSPODARZ.

5) a) Czuwa nad całością i porządkiem sprzętu yachtowego — zarówno żeglarskiego, jak kuchennego.

b) przechowuje i wydatkuje prowianty.

c) przygotowuje dla załogi posiłek.

d) robi zakupy prowiantów i prowadzi zbiorową kasę załogi.

Uwaga: Kasa powstaje przez złożenie jednorazowe lub w miarę potrzeby na ręce gospodarza przez każdego z członków załogi umówionej kwoty.

e) bierze udział w awralnych czynnościach załogi.

II.

STERUJĄCY (STERNIK).

6) Sterujący utrzymuje statek ściśle na rumbie kompasowym lub kierunkowym (na oko).

W razie podawania kierunku przez Kapitana uważa na podawane znaki ręką lub wydawane komendy.

WACHTOWY.

7) Wachtowy czuwa nad sprawnym działaniem żagli i porządkiem na pokładzie.

Sygnalizuje kapitanowi (lub zastępcy) ukazujące się na widnokręgu lub przepływające w pobliżu statki.

W nocy sygnalizuje ukazujące się światła. Notuje co godz. dane kompasu, logu i barometru.

Bierze udział w awralnych czynnościach załogi.

III. CZYNNOŚCI ZBIOROWE (AWRALNE) ŻAŁOGI.

8) W czasie czynności awralnych każdy z żeglarzy spełnia rozkazy dokładnie, spokojnie i szybko. Odnoszące się do niego rozkazy powtarza wyraźnie, poprzedzając je słowem „jest” n. p. „Jest! podciągnąć grotaszkot”.

W szczególności zaś:

ROZWINIĘCIE ŻAGLI

a) Na komendę: „Na miejsca, żagle stawiać”, dwaj żeglarze bakowi oraz rufowy przygotowują żagle.

b) Na komendę: „Grot ko góry” obaj bakowi ciągną grot-fał uważnie i szybko, rufowy zaś nakierowuje grot pomiędzy dirkami (bom - topenantami).

c) Na komendę: „fok do góry” obaj bakowi ciągną foka-fał, rufowy dociąga foka-szkot.

ZWINIĘCIE ŻAGLI.

c) Na komendę: „na miejsca, żagle zwinąć” bakowi idą na bak i przygotowują fały, rufowy do kokpitu. Na komendę „fok precz” jeden bakowy szybko luzuje foka - fał, drugi ściąga fok na pokład. Na komendę „grot precz” jeden z bakowych szybko luzuje grot-fał (uważając, żeby blok fału nie zaczepił o widełki topu), drugi szybko ściąga grot na dół. Pomaga mu w tym rufowy.

ZARZUCENIE I PODNIESIENIE KOTWICY.

d) Na komendę: „na miejsca stanąć na kotwicy” obaj bakowi idą na bak i przygotowują kotwicę i łańcuch (linę). Na komendę: „kotwicę rzucić” jeden zrzuca kotwicę, drugi wysnuwa łańcuch (ew. linę) na długość, podaną w rozkazie.

Przy podniesieniu kotwicy bakowi wy-

ciągają łańcuch (linę), a gdy łańcuch stanie pionowo, jeden z nich krzyczy: „pion”

ZWROT PRZEZ SZTAG.

e) Na komendę „na miejsca, do zwrotu przez sztag” rufowy (wachtowy) wykonuje kolejno następujące czynności:

1) podciąga szybko baksztagtalję zawietrzną do zetknięcia się jej z żaglem.

2) zdejmując szybko z widełek koniec nawietrznej baksztag-talji i trzymając go mocno zdejmując zawietrzny foka-szkot i również go trzyma.

3) na komendę „zwrot” puszcza foka-szkot i czeka, aż bom grota zacznie zbliżać się do płaszczyzny środkowej. Wtedy puszcza koniec baksztag-talji nawietrznej i natychmiast silnie i szybko dociąga koniec baksztag-talji zawietrznej.

4) dociąga foka - szkot przeciwny i umocowuje go.

Sternik w tym czasie przytrzymuje (ew. podciąga, potem folguje) grotaszkot i stopniowo kładzie ster na burtę.

ZWROT PRZEZ RUFĘ.

f) Na komendę: „na miejsca, do zwrotu przez rufę” wachtowy (rufowy) dociąga szybko szkotem grot do płaszczyzny środkowej, po przejściu rufy przez linę wiatru szybko folguje grotu-szkot i umocowuje go, potem przenosi fok na nowy hals.

Sternik stopniowo kładzie ster na burtę.

REFOWANIE (ODREFOWANIE) GROTA.

Na komendę: „na miejsca, grot refować (odrefować)” dwaj bakowi idą na bak, rufowy do kokpitu. Jeden z bakowych za pomocą korbki nawija (odwija) żagiel na bom, drugi wypuszcza (podciąga) grot-fał. Rufowy uważa,

ażby skrety żagla układały się równo i nie zaczepiły o podkowy. Sternik przykręca nieco do wiatru.

ROZWINIĘCIE SPINAKRA.

g) Na komendę „na miejsca, spinaker stawiać” obaj bakowi przygotowują spinaker i spinaker-bom.

Na komendę: „spinaker do góry” dociągają spinaker-fał i opierają spinaker-bom o maszt.

Rufowy dociąga spinaker-szkot i umocowuje go.

M. ZARUSKI.

KURS WIEDZY ŻEGLARSKIEJ w zakresie, potrzebnym do egzaminu na kapitana II klasy statku sportowego, zorganizowany przez Yacht-Klub Polski trwa od dn. 10 ub. m.

Program wykładów: Praktyka morska, część I — Statek żaglowy, część II — Manewry, Locja, Nawigacja, Astronomia, Meteorologia, Sygnalizacja, Przepisy o światłach i bezpieczeństwie na morzu, Roboty linowe i Prawo Morskie.

Wykłady prowadzą pp.: gen. M. Zaruski, A. Aleksandrowicz, kom. H. Pistel, Z. Grabowski, K. Rakusa-Suszczewski i F. Rostkowski.

Kurs obejmuje 64 godziny wykładowe po 4 godziny tygodniowo.

Kurs Wiedzy Żeglarskiej dostępny jest dla wszystkich. Oplata od osób nienależących do Klubu wynosi 30 zł. za kurs, płatnych z góry w ratach miesięcznych po 5 zł. Członkowie Ligi Morskiej i Rzeźnicznej, akademicy i uczniowie szkół średnich odpłacają połowę należności.

Minimalny cenzus naukowy: ukończone 5 klas szkoły średniej.

Zapisy przyjmuje sekretariat Klubu, Elekoralna 2, gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu, tel. 15-63, w godz. 11-15 i 18-19.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i R.

Zarząd Centralny L. M. R. na wniosek Oddziału w Milejowie postanowił przyjąć z pomocą poszkodowanym przez burzę rybakom w Gdyni i w tym celu przekazał sumę zł. 200. Dotychczas przekazały kwoty pieniężne następujące Oddziały: Milejów — zł. 100, Gdynia — zł. 100, Kraków — zł. 100, Stanisławów — zł. 50, Łowicz — zł. 30, Krzemieniec — zł. 25, Lwów — zł. 20. Zebrana suma zostanie rozdzielona między poszkodowanych rybaków za pośrednictwem Morskiego Urzędu Rybackiego w Wejherowie.

Na terenie województwa poleskiego zebrano na „Tydzień Bandery” sumę zł. 5349 gr. 97 i kop. sr. 88. Suma powyższa została osiągnięta dzięki działalności urzędu wojewódzkiego i władz samorządowych, za co Zarząd Ligi M. i R. niniejszym składa wyrazy podziękowania wszystkim tym, którzy się do zbiórki na ten szlachetny cel przyczynili.

Zarząd Warsz. Tow. Łyżwiarskiego wydaje w bieżącym sezonie członkom L. M. R. ulgowe bilety w cenie zł. 10 za sezon.

LIGA MORSKA I RZECZNA. Dnia 17 listopada r. b., po dłuższej przerwie, zostały wznowione wieczory dyskusyjne. Słowo wstępne wypowiedział p. prezes E. Krzyżanowski, następnie mówił p. kom. A. Rylke o działalności Komitetu Warszawskiego i jego zadaniach.

W następną sobotę, w dniu 14 listopa-

da r. b., o godz. 8 wiecz. w nowym lokalu Komitetu Warszawskiego (Plac Napoleona 6/4), wygłosił odczyt p. inż. Piotr Bomas na temat: „Port w Gdyni dziś i w przyszłości”, dn. 28 list. red. Radosław Krajewski p. t. „Morze w beletrystyce polskiej”.

W każdą następną sobotę, o godz. 8

wiecz., również będą odbywać się odczyty. Co niedzielę, od godz. 5—8 wiecz. urządzone będą „czarne kawy” z muzyką i tańcami. Wstęp dla pp. członków L. M. i R., za okazaniem legitymacji na odczyty — bezpłatny, a w niedzielę — po 1 zł., a dla wprowadzonych gości po 2 zł.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Z oddziału L. M. i R. w Łodzi: uczniowie i uczennice wyróżnieni w owocnej pracy ideowej dla morza polskiego.

KONKURS OGŁOSZONY PRZEZ WYDZIAŁ MORSKI PRZY KOM. CHOR. Z. H. P. NA ROZSPRZEDAŻ ZNACZKÓW PROPAGANDOWYCH, NA ZAKUP 1-go STATKU HARCERSKIEGO. Każdy, kto rozsprzeda absolutnie największą ilość znaczków do 1 lipca 1926 r., otrzyma dyplom członka honorowego załogi 1-go statku harcerek, oraz prawo odbycia zadarmo jednej podróży morskiej.

Każdy, kto rozprzeda ponad 10.000 znaczków, otrzyma prawo podpisu aktu poświęcenia statku oraz prawo odbycia wycieczki morskiej. (Jeżeli dokona tego pewna grupa, to cała grupa otrzymuje te prawa).

Każdy, kto rozprzeda ponad 1.000 znaczków, otrzyma zaproszenie na uroczystość poświęcenia statku.

Po informacji i warunki udziału w konkursie należy się zwracać do Wydziału Morskiego, Poznań, Towarowa 23 m. 45.

HARCERSTWO MORSKIE W POZNANIU. Przy Kom. Chor. Z. H. P. w Poznaniu powstał Wydział Morski w celu organizowania drużyn morskich, złożonych z chłopców specjalnie interesujących się morzem i którzy, zapoznawszy się z nim bliżej, poświęcają się tej pracy i tem samem stwarzają podstawę rozwoju naszej marynarki. Program pracy w takich drużynach polega z jednej strony na praktycznych ćwiczeniach marynarskich, nauce wiosłowania, pływania, żaglowania etc., z drugiej zaś na teoretycznym zapoznaniu się z naukami morskimi, na poznaniu bogactw morza, oraz wartości morza, jako czynnika komunikacji. Zasadniczo drużyny morskie mogą powstać wszędzie, gdzie odpowiedni basen wodny pozwala na wyżej rzeczzone ćwiczenia, oraz w miejscowościach, posiadających fachowych instruktorów. Poza tem program przewiduje pobyt na morzu w miesiącach letnich, gdzie następowaloby praktyczne zastosowanie przyswojonych wiadomości. W tym celu Wydz. Morski pragnie zaopatrzyć drużyny w ja-

kiś mały stateczek żaglowy, na którym właśnie odbywałyby się ćwiczenia morskie. Ażeby móc zebrać potrzebny fundusz, wydajemy obecnie znaczki propagandowe wartości 10 groszy. Nie wątpimy, że każdy, komu drogie jest znaczenie posiadania własnej floty, wzięwszy pod uwagę, że właśnie młodzież odpowiednio przygotowana, jest powołana do stworzenia jej, nie odmówi nam paru groszy, stanie się tem samem współtwórcą floty narodowej.

Dotychczas zorganizowano w Poznaniu 1-a Drużynę morską, składającą się z 40 chłopców, szkolonych specjalnie na przyszłych instruktorów. Drużyna ta posiada narazie jedną łódź 4-wiosłową i mimo brzydkiej pogody odbywa ciągle swoje ćwiczenia na Warcie, a wieczorami słucha pilnie wykładów z dziedziny morskiej.

Wszystkim zainteresowanym powyższą sprawą udzieli informacji Wydz. Morski, Towarowa 23 p. 45, czwartek 18 — 19, gdzie można również nabywać wspomniane znaczki propagandowe.

Ważniejsze Wiadomości z ostatniego miesiąca

Z POLSKI.

Port w Gdyni jest niepożądanym zjawiskiem dla Niemiec. Statki, które mają doń zawiązać, otrzymują nagłe zawiadomienie, że na czas pobytu w porcie gdańskim T-wa asekuracyjne nie odpowiadają za ich całość.

Ministerstwo przemysłu i h. podpisało umowę ze Zjednoczoną Hutą Królewska i Laura na dostawę do portu w Gdyni do przeładowania węgla na plac i na statki dwóch żuraw portowych długości po 145 mtr., z 32 i pół-metrowym wysięgiem nad wodą, o zdolności przeładunkowej 4500 ton dziennie.

Nadto min. przem. i handlu zamówiło dwa żurawie (krany) podstawowe dla ta-

dunków w basenie u firmy Zieleniewskich w Krakowie, prócz tego jest zamówiony skład hangar i rozpoczęło pertraktacje o budowę elektrowni.

Z pośród trzydziestu kilku absolwentów szkoły morskiej w Tczewie, trzynastu w braku polskich okrętów handlowych nabiera doświadczenia, służąc w charakterze oficerów marynarki obcej.

Amerykański handel bawełną interesuje się rozwojem transportów na Gdańsk, co przy porównaniu z dostawą via Brema, obniża koszty o 4 10 dol. na tonie.

Ogłoszono konkurs na budowę doku na okrętów naszej marynarki wojennej. Koszt doku o pojemności 3000 t. ma wynieść około 2 mil. zł.

W Gdańsku powstaje średnia polska szkoła handlowa dzięki ofierze (dom i 26 tys. zł.) p. Heimana z Łodzi.

Rybacki naszego wybrzeża domagają się wybudowania dla nich przystani rybackiej. Skutkiem braku przystani podczas ostatniej burzy, jeden kuter zatonął, 12 zostało uszkodzonych.

Sprawa potrzeb naszego rybactwa morskiego była przedmiotem obrad sejmowych.

Podczas kopania kanału portowego w Gdyni natrafiono na szczątki antycznego okrętu.

Ludność pochodzenia polskiego. obchodziła w Gdańsku uroczystość, poświęconą ideologii Bolesława Chrobrego.

ZE ŚWIATA.

Pełnomocnicy Niemiec, parafując akt pacyfizmu w Locarno, zapowiedzieli wznowienie sprawy bezpośredniej łączności Niemiec z Prusami wschodnimi.

WYPADKI.

Amerykański nurkowiec S. 51 skutkiem zderzenia się pod Brockisland z parowcem „City of Rome” zatonął z załogą 37 osób. Skutkiem burzy zostały uszkodzone 4 torpedowce finlandzkie, z których jeden zatonął z załogą 52 osób.

Niemiecki torpedowiec najechał pod Helgolandem na obcy okręt, w następstwie czego jest nie do użycia.

SPIS RZECZY (R. 1924 i 1925).

Ważniejsze artykuły i wiadomości, znajdujące się w zeszytach „Morza” 1 i 2 z r. 1924 i 1-ym do 12 wł. z r. 1925.

BELETRYSTYKA I SZTUKA.

- Birkenmajer Jerzy: Wiersz, 4.
Czekalski Eustachy: Zaloty na Spido, 9. Straż nad polskim morzem, 12.
Ejmond Julian: Pedagogiczne znaczenie choroby dla naszego narodu, 2.
Flak Franciszek prf.: Legenda Bałtyku, 1.
Gordziałkowska Zofja: Meduza, 7.
I. D.: Koło marynistów polskich, 2 (24). Kursy pejzażu morskiego, 11. Konkurs na nowelę morską, 11.
Konopnicka Marja: Burza na morzu, 10.
Korzeniowski (Joseph Conrad): Dusza przeciwnika, 10.
Krajewski Radosław: O rozbudowę Gdyni, 2. Nasze piśmiennictwo morskie, 8.
Lemański Jan: Fragment, 12.
Lange Antoni: Latający Holender, 8.

- Ligocki Edward: Nad obcem morzem, 9.
London J.: Wyprawa na piratów ostrygowych (przekład J. B. Rychlińskiego), 3.
Przesmycki Zenon (Mirjam): Statek pijany I. A. Rimbaud'a, 4.
Ślaska Zofja: Hel, 5.
Smolarski Mieczysław: Argonauci, 3.
Stecki Tadeusz: Tajfun, 1. Czterdzieści dni na rafach, 2. Z pielgrzymką muzułmańską do Dżeddy, 5.
Sukertowa Emilia: Morze i Wisła w przysłowiach, 12.
R. K.: Z wydawnictw: „Na morzach dalekich” M. Żaruskiego, 6. „Sonety morskie” M. Żaruskiego, 10. „Białe moce” M. Smolarskiego, 12. „Mag-Jong” Rychlińskiego, 12. „Żeglarz” Szaniawskiego, 12.
Rutkowski Szczepny: O Władysławie Sławińskim, 7.
Rychliński Jerzy Bohdan: Dżonki, 7. Snieżen Wikinga, 8.
Żaruski Marjusz: Pustelnik z Matapanu, 2 (24). Na bom-bram-rei, 4.
Znatowicz Edmund: Nasze morze, 10.

- Żeromski Stefan: Wiestka rybacka z przymorza, 3. (Joseph Conrad) Korzeniowski, 10.

DROGI ŚRÓDLĄDOWE.

- Rylke Aleksander inż.: Żegluga na rzekach płytkich, 2 (24).
Tillinger T. inż.: Warunki rozwoju dróg wodnych w Polsce, 7. Kanał Królewski, 11.
W sprawie bezpośredniej komunikacji Wisła-Gdynia, 6.

DZIAŁ OFICJALNY.

- Kruszyński Stanisław: Wieczory dyskusyjne, 2 (24). Bal morski, 2 (24). Jak założyć oddział L. M. i R., 1. Konkurs na budowę modeli, 2 (24). 2. Komitet Warszawski L. M. i R., 4, 6. Środowe odczyty, 4. Tydzień bandery, 6, 7, 8. Oznaczenia, 1. V-e regaty morskie w Gdyni, 8. Dom L. M. i R. na Helu, 8. Walne zebranie L. M. i R. na Helu, 8. Walne zebranie L. M. Memorjał w sprawie traktatu handlowego z Niemcami, 1.
Z Oddziałów L. M. i R. w: Bydgoszczu, 9; Brześciu n. Bugiem, 11; Gdańsku, 2; Gdyni, 7, 9; Grudziądzu, 9; Janikowie, 7; Jastarni, 10; Krze-

^{*)} Liczby bez nawiasów przy tytułach oznaczają zeszyty z r. b., w jakim dany artykuł się znajduje; liczby z nawiasem (pobok: (24)) oznaczają zeszyty z r. 1924.

mieńcu, 6, 9; Krakowie, 6; Łowiczu, 7; Lwowie, 6, 11, 12; Łodzi, 6, 7, 12; Poznaniu, 2, 6; Pruszkowie, 2; Radomiu, 6; Radomsku, 7, 8; Stanisławowie, 9; Starogardzie, 6, 9; Świeciu 2 (24); Toruniu, 8; Wilnie, 9.
Znatowicz E.: Milejowie, 2 (24), 4, 6, 8.

EMIGRACJA.

T. Bogdan: Emigracja a flota polska, 1. GOSPODARczość I POLITYKA.

Bomas Piotr inż.: Perspektywy rozwoju polskiego handlu morskiego, 5.

Borejko: Morska polityka Francji, 11.

Borowik Józef: Polityka w zakresie rybactwa morskiego, 6.

Chrzanowski Gabriel: Jak się obecnie przedstawia dostęp Polski do morza, 6.

Dębicki Zdzisław: Polska a morze, 4. Anglia a Polska, 5.

Efer: Walka o pośrednictwo w polskim handlu zamorskim, 8. Istota dążeń niemieckich, 7.

Klejnnot-Turski L.: Rynek frachtowy, 9.

* Konferencja dygnitarzy na wybrzeżu morskim, 11.

Łęgowski St. inż.: Nasza polityka morska, 2. Locarno, 12.

Marlicz Józef dr.: Podstawy polityki morskiej, 2 (24).

Petelenz Czesław: Memento, 1 (24). Jedenasty luty, 2.

Petelenz Roman: Żegluga morska a rolnictwo, 1.

Pistel Hugo: Słowo wstępne do wydawnictwa, 1 (24). N. C., 2 (24).

Liga Morska i Rzeczna a zatarg z Gdańskiem, 2.

r k.: Z wydawnictw: „Państwo a morze” J. Rummla, 10; „Zagadnienie Prus Wschodnich” Jerzego Kurnatowskiego, 11; „Dostęp Polski do morza a interesy Prus Wschodnich” Sławskiego.

Rostkowski Feliks: Budujmy flotę handlową, 1 (24). Bałtyk, 1.

Rummel Julian: Zagadnienie polityki gospodarczej państwa polskiego, 2.

Siebeneichen Alfred: Obecny eksport polski drogami wodnymi, jego gospodarcze znaczenie i widoki rozwoju, 11.

Sukertowa Em.: Mazury a morze, 6.

Wańkowicz W.: Dostęp Polski do morza a interesy Prus Wschodnich” Sławskiego, 5.

Wisznicki inż.: Linia kolejowa Górny Śląsk—Gdynia, 10.

HISTORIA.

Jętkiewicz H.: Pamięci wielkiego żeglarza (Vasco da Gama), 4.

Łęgowski dr. prf.: Polacy a morze, 3. Gdańsk jako roszadnik kultury i języka niemieckiego na Pomorzu, 11.

Rogowski Jan: Zapomniany żeglarz polski, 12.

Szelągowski Adam prf.: Gdańsk a Bałtyk, 3.

MARYNARKA.

Chrzanowski Gabriel: Marynarka handlowa, 4.

Czeczott R.: Szybkość okrętów wojennych, 2 (24). Zwrot Sowiecom b. floty Wrangla, 2 (24). Program odbudowy marynarki francuskiej, 3.

Koszty utrzymania załogi parowca, 3.

Filanowicz Wł.: Jaka flota jest potrzebna obecnie, 1.

H. Lucjan: Gdańsk a Bałtyk. Między- nar. wyst. żegluga śródlądowej, 6.

Jętkiewicz H.: Tonaż netto marynarki handlowej poszczególnych krajów na 1000 mieszk., 2 (24). Subwencjonowanie marynarki handlowej

przez inne państwa, 3. Stan handlowej floty Gdańska, 5. Stan posiadania tonażu motorowego głównych krajów morsk. 1924 r., 5. Tonaż motorowy państw 1924 r., 6. Światowa marynarka handlowa morska r. 1925, 9.

Klejnnot-Turski L.: Jakże statki są pożądane dla polskich linii okrętowych, 6. Z żegluga światowej, 10.

Nowotny B.: Statki motorowe dla linii morskiej Gdańsk-Gdynia — morze Śródziemne, 10.

Markoe Henryk: Administracja okrętowa, 9.

M. B.: „Warta 1.

Odezwa Komitetu założycieli spółki akc. „Polska Żegluga Morska”, 5.

Petelenz Czesław: Bandera, 2 (24). O. R. P. „Wilja”, 9.

Pistel Hugo: Dzieje rozwoju żeglarsstwa, 2. Dzieje rozwoju parowców, 3.

„Polska Żegluga Morska”, 4.

Rakusa-Suszczeński Konstanty: Światowa marynarka wojenno-morska (Wyniki konferencji Warszawskiej), 10; Siły obecne poszczególnych mocarstw, 11).

r k.: Rozwój marynarki jugosłowiańskiej, 8. Błędny okręt, 8. Morze w świetle publicystyki polskiej, 2.

Stecki Tadeusz: W sprawie statków dla „Polskiej Żegluga Morskiej”, 7.

PORTY.

Bomas Piotr: Dlaczego Polsce potrzebny jest port własny, 1 (24). Umo- wa w sprawie budowy portu w Gdyni, 1. Urządzenia nowoczesnych portów, 2.

Łęgowski St. inż.: Nasze wybrze- że, 1. Gdynia, eksploatacja portu w czasie jego budowy, 9. Plan bu- dowy portu w Gdyni w latach naj- bliższych, 10.

Łokuciejewski: Statystyka portu gdańskiego za r. 1924.

Muszyński Zygm. inż.: Budowa bazejnu amunicyjnego na Westerplat- cie w Gdańsku, 6.

Petelenz Czesław: Tulon, 8.

Port Gdański przed wojną i obec- nie, 11.

Rummel Julian: Gdynia, przyczy- nek do opracowania planu miasta, 1.

Sławski dr.: Tablica poglądowa ob- szarów morskich i portów, 5.

RYBACTWO.

E. L.: Hodowla łososia, 2 (24).

Borowik Józef: Widoki rozwoju na- szego rybactwa morskiego, 4.

SPORT, WYCIECZKI

KAPIELISKA.

Aleksandrowicz Antoni: Yacht- Klub polski, 1 (24). 6. Zamierzone wy- cieczki klubowe, 2 (24). Życie klubo- we, 2 (24). Program sezonu żeglars-kiego 1925. Co uzyskujemy przez pu- sty maszt na Yachcie, 2. Model stat-ku żaglowego i jego budowa, 4.

Otwarcie przystani saperów wojsk. klubu wioślarskiego, 6. Z dziennika okrętowego „Witezia” w drodze do Szwecji i Danii, 10.

Butkis W.: Yacht-Klub Polski.

Fiszer: Łodzią żaglową z Danii do Pol- ski, 7.

Gruba W.: Nasze kąpieliska morskie.

Jętkiewicz H.: Podróż dwóch mło- dych francuzek przez archipelag grecki, 5.

T. G.: Z woskowego klubu wioślarek, 2 (24).

Petelenz Czesław: Sport żaglowy w miniaturowym, 5.

Rostkowski Fel.: Wycieczka do Francji, Algieru i Tunisu, 2.

Rychliński J. B.: Przez Atlantyk, 9.

Sowiński Władysław dr.: Z wy- cieczki L. M. i R. do Francji, Włoch i Afryki, 9.

Zaruski Marjusz: Polska podróż morska naokoło świata, 11. Regula- min Yacht-Klubu Polski, 12.

SZKOLNICTWO.

Dębicki Tadeusz: Belgijski statek szkolny „L'Avenir”, 4.

* Egzamin dojrzałości w szkole morskiej w Tczewie, 7.

r k.: Morze w mózgach i sercach mło- dszego pokolenia, 12.

Potyrała Aleksander: Z politech- niki gdańskiej, 7.

Pierwsza promocja oficerów, 12.

Rostkowski Fel.: Wyszczególnienie per- sonelu okrętowego, 2 (24).

Stecki Tadeusz: Wyszczególnienie przy- szłych oficerów, 6.

* Szkoła morska w Tczewie, 4.

* Szkolny statek „Shuntoku Ma- ru”, 5.

TECHNIKA.

Bagniewski B.: Aparaty nurkarskie, 4.

Iwaszkiewicz W.: Lotnictwo mor- skie, 3.

Jętkiewicz H.: Rotorowy statek Flet- tnera, 2 (24).

Markoe Henryk: Zastosowanie ra- djokompasu, 1.

r k.: Samoloty na łodziach podwodnych.

Rylke Aleksander inż.: Spółcze- sne maszyny okrętowe, 2. Zasadni- cze pojęcia o ustroju łodzi podwod- nej, 5, 6.

USTAWODASTWO.

Sowiński Władysław dr.: Rzut oka na prawo morskie, 1. Charakter prawny morskiego statku handlowe- go, 4.

Załuska Jan: Prace Sejmu, 1.

VARIA.

Gorczyński Władysław: Kilka wrażeń klimatycznych, 2.

r k.: Jugosłowiańska liga morska, 7.

* Rezolucja zjazdu oficerów mary- narki handlowej.

Rychliński B. J.: O drogę rozwoju słownictwa morskiego, 6.

INNE

WYDAWNICTWA

L. M. I R. W R. 1924/25.

Narzędzia i metody połowu ryb morskich K. Demla 1924 r.

Ku morzu: Jednodniówka wydana z okazji wystawy „Nasze Morze” w 1924 r.

Miejmy nadzieję... Broszura wy- dana w związku ze świętem narodo- wem w 1925 r.

Zaślubiny Polski z morzem — Edwarda Słoińskiego: Piękny poemat dla młodzieży z barwnymi ilu- stracjami Z. Grabowskiego, wydany w 1925 r.

Co każdy Polak o swoim mo- rzu wiedzieć powinien: Na- der zwięźle, zajmująco napisana bro- szura, dająca najważniejsze wiadomo- ści o stosunku Polski do Bałtyku, 1925 r.

Morze, to nowy teren pracy dla robotnika polskiego, 1925 r.

Księga pamiątkowa „Tygodnia Bandery”.

H. ALTENBERG

KSIEGARNIA WYDAWNICZA
WE LWOWIE, ULICA PAŃSKA Nr. 16.

JULIUSZ SŁOWACKI

„KRÓL-DUCH”

Wydanie zupełne, komentowane. — Układ i komentarze.
J. G. PAWLIKOWSKIEGO. — Tom I, teksty, tom II Komen-
tarze. W ozdobnej, złoconej oprawie Zł. 104, brosz. Zł. 95. —

INNE NOWOŚCI

ŚWIATKOWSKI J. „Fotografia praktyczna” dla użytku amatorów i fotografów zawodowych.	12.—
Wierchy, rocznik poświęcony górcom i góralszczyźnie, rocznik I-szy Zł. 7.50, II-gi 10.—, III-ci	15.—
PARANDOWSKI J. „Eros na Olimpie”	12.—
TRETER M. „Dunikowski” album	25.—
WASYLEWSKI ST. „Portrety pań wytwornych”	30.—
Sztambuch, skarbnica romantyzmu	4.—
„O miłości romantycznej”	4.—
„Szambelanowa z Walewic”	3.—
KUBALA „Szkice historyczne” Zł. 4.— opr.	7.—
„Wojny duńskie”, br. Zł. 4.—, opr.	5.—
„Jerzy Ossoliński” Zł. 4.—, opr.	7.—
WELLS „Historja świata”	5.—
WILDE „Poezje” Zł. 5.—, opr.	8.—

BIBLIOTEKA MINIATUROWA: ZŁ. 2.60

1) PARANDOWSKI J.: „Aspazja”, 2) ŻELEŃSKI T.: „Pani
Hańska”, 3) WASYLEWSKI STAN.: „Madame Zajączek”.

Katalogi do dzieł nakładowych i komisowych z zakresu
historji, sztuki i literatury, matematyki, nauk przyrodniczych,
techniki i medycyny wysyłamy odwrotnie, bezpłatnie.

DOGODNE SPŁATY MIESIĘCZNE.

NIEZBEDNE DLA ELEGANCKIEJ I PRAKTYCZNEJ
KOBIECY JEST PISMO KOBIECE:

„ŚWIAT KOBIECY”

Ilustrowany dwutygodnik, poświęcony modzie, robotom ręcz-
nym, higienie, pielęgnowaniu piękności, sprawom prowadze-
nia i urządzenia domu, przynosi powieści, korespondencje
zagraniczne, teatralne i t. d. Udziela wszelkich porad, do-
starcza krojów oraz wzorów robót ręcznych. Prenumerata
miesięczna Zł. 3.60. Na żądanie numer okazowy wysyła
bezpłatnie administracja „Świata Kobiecego”.

LWÓW, ul. CHORAŻCZYŃNY 27.

NIEZBEDNE DLA ROLNIKA JEST NAJPOWAŻNIEJSZE
POLSKIE PISMO ROLNICZE:

„ROLNIK”

Ilustrowany tygodnik, poświęcony wszelkim sprawom rolnika
i hodowcę obchodzącym. Udziela cennych porad. Prenume-
rata kwartalna 8 Zł.—, wraz z dodatkiem „Przegląd Ogro-
dniczy”: Zł. 10.—. Numer okazowy wysyła na żądanie bez-
płatnie administracja „Rolnika”.

LWÓW, ul. CHORAŻCZYŃNY 27.

W żadnym domu kulturalnym nie może zabraknąć choćby
biblioteczki. Wszelkie książki i nuty udzielane są na raty.

KSIEGARNIA POLSKA B. POŁONIECKIEGO

we Lwowie, ul. Akademicka 2a.

Na żądanie wysyła katalogi. Własna intrologatoria.

KSIEGARNIA NAUKOWA

POLSKIE T-WO PEDAGOGICZNE — LWÓW,
M. ARCT — WARSZAWA.

SP. Z OGR. ODP. WE LWOWIE

LWÓW—DROHOBYCZ—RÓWNE

POSIADA NA SKŁADZIE W WIELKIM WY-
BORZE KSIĄŻKI DLA DZIECI I MŁODZIE-
ŻY, BELETRYSTYKĘ I DZIEŁA NAUKO-
WE W JĘZYKU POLSKIM, FRANCUSKIM,
ANGIELSKIM, NIEMIECKIM I WŁOSKIM.

P. T. INŻYNIEROM, GEOMETROM,
DROGOMISTRZOM POLECA:

- K. Skibiński. Tyczenie tras, dróg, kolei
żelaznych, kanałów splawnych, rzek.
Cz. I opisowa. Cz. II tabele (format
kieszonkowy). 4,00
- K. Skibiński. Mury oporowe, mury pod-
porowe, przyczółki mostowe 1,25
- K. Skibiński. Równowaga sypkich mater-
jałów 1,60

Wszelkie zamówienia uskutecznia się odwrotnie.

NIEZBEDNY

W DOMU, W BIURZE, W PODRÓŻY

„MAŁY REMINGTON”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



TRWAŁY!

LEKKI!

TANI!



T-WO „BLOCK-BRUN”

SPÓŁKA AKCYJNA

WARSZAWA, HOTEL BRISTOL

ODDZIAŁY W WIĘKSZYCH MIASTACH

„LEKTOR”

INSTYTUT LITERACKI

Lwów, Mikołaja 23a Warszawa, Sienkiewicza 5.
Poznań, Ratajczaka 33. Bydgoszcz, Gdańska 141.

POLECA NOWOŚCI POWIEŚCIOWE:

- DICKENS, Klub Pickwicka. Z 40 ilustracjami
2 tomy w jednym 9.—
FARRERE, Nasze Sojusznicy. 3-cie wydanie 6.—
JULIUSZ VERNE, W piekle. Książka dla star-
szych w przekładzie K. Irzykowskiego 3.—
JAMES, Romans zająca 3.60
KELLERMAN, Tunel. 2-gie wydanie . . . 8.—
NICCODEMI, Dziewczyna z bruku rzymskiego 5.—
PRZYBYSZESKI, II regne dolorose . . . 7.—
PUCCINI, Dziewica i kurtyzana 6.—
RACHILDE, Wielki Pan 5.—
TRUCHIM DR. Na dworze Augusta Mocnego . 6.—

Z CYKLU „NASI LAUREACI”

- RUTKOWSKA, Miasto zwierząt 5.—
WEINERT, Rękopis Urlicha Branda 5.—
WYLEŻYŃSKA, Niespodzianki 5.—
DĘBICKA HR. Zrodzeni na jednej ziemi . . 8.—

KSIĘGARNIA NAUCZYCIELSKA

We Lwowie, Batorego 12

W Warszawie, Pl. Napoleona 6

Zawiadamia o wyjściu drugiego wydania znacz-
nie rozszerzonego i uzupełnionego licznymi ilustr.

HIGJENY KOBIETY

WE WSZYSTKICH OKRESACH JEJ ŻYCIA

napisaną przez znaną lekarzkę Dr. J. ŚMIAROWSKĄ.

Autorka zakończyła swą piękną przedmowę temi
słowy: „Wszystko co tu pisałam w tej książce
jest z życia twego kobieto, na które patrzyłam
i patrzę z bliska. Myśli moje płynęły same... ze
skarbnicy mej wiedzy i pamięci, z przeżytych wspom-
nień, z posłuchu sumienia i głosu serca...”

CENA EGZEMPLARZA ZŁ. 5.50 Z PRZESYŁKĄ
POLECONĄ I ZA ZALICZKĄ ZŁ. 6.50

KSIĘGARNIE ZAKŁADU NARODOWEGO IM. OSSOLIŃSKICH

WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 69, TEL. 198-81.

LWÓW, PLAC HALICKI 12a, TEL. 32-69.

POLECAJĄ OSTATNIE WYDAWNICTWA WŁASNE I OTRZYMANE NA SKŁAD GŁÓWNY:

- | | | | |
|--|---------|--|------|
| ANTOLOGJA nowej liryki francuskiej. Opracowała
A. Czerny. | ZŁ. 6.— | ŁOŚ J. Gramatyka polska Cz. II. Słowotwórstwo. . . | 8.— |
| BADECKI K. Literatura Mieszczańska w Polsce XVII
wieku. Monografia bibliograficzna. Ze słowem
wstępem A. Brücknera i 200 podobiznami w
tekście (odbito 400 egzemplarzy numerowanych). | 60.— | MIKULSKI A. J. DR. W naszej szkole. Czytanki pol-
skie dla II-go oddziału Szkoły powszechnej. Ilu-
strował Stan. Wójcik. | 5.40 |
| CHAREWICZOWA Ł. DR. Handel średniowiecznego
Lwowa. (Studia nad historią kultury w Polsce I). | 8.— | NASZA BIBLIOTEKA. (Tekst opracował i objaśnie-
niami zaopatrzył Dr. Zd. Żygulski). | 1.— |
| DRZEWICKI STAN. Podręcznik pracownika ban-
kowego. | 10.— | — Nr. 1 CHODŹKO IGN. Boruny. | 1.— |
| FILIŃSKI WŁODZ. DR. MED. Niedomoga wątroby
ze stanowiska klinicznego. | 10.— | — Nr. 2 SYROKOMLA WŁAD. Urodzony Jan Dę-
boróg. | 1.50 |
| GANSZYNIEC R. Polskie listy miłosne dawnych czasów
GĘBAROWICZ M. Młodość i pierwsze prace J. Eleutera
Szymonowicza Siemiginowskiego. | 12.— | — Nr. 3 GAWLIK M. Powstanie Styczniowe. 1863 r.
16 rycin. | 1.— |
| HARTLEB Z. Szabla polska. Z 12 tablicami. . . . | 5.— | — Nr. 5 BEM DE COSBAN HR. Generał Józef
Bem (1794—1850) | 1.80 |
| Józefowi Kallenbachowi ku uczczeniu 40-lecia pracy
naukowej dawni uczniowie. | 2.— | — Nr. 6 GAWLIK M. Stanisław Staszic | 0.80 |
| KOWALSKI T. Turcja powojenna. Z 39 ilustr. na
30 tablicach. (Biblioteka Wschodnia I). . . . | 8.— | PIASECKI E. DR. Dzieje wychowania fizycznego.
Z licznymi ilustracjami (Biblioteka wychowania
fizycznego i sportu) | 12.— |
| KRAUSHAR T. „Pan Andrzej”. Żywot, zasługi, wyg-
nanie i hold narodowy pozgonny, oddany zwło-
kom s. p. A. hr. Zamoyskiego w Krakowie i w
Warszawie, w roku 1924. | 4.— | RABSKA Z. Magia książki (Sonety) z piękną tytułową
okładką rys. E. Okunia. Wyd. wytworne, odbito
w 400 egz. numerowanych. | 14.— |
| — Warszawa historyczna i dzisiejsza. Zarysy kul-
turalno-obyczajowe. | 10.— | SIERPIŃSKI W. DR. Funkcje przedstawialne anali-
tyczne (Wykłady uniwersyteckie). | 6.— |
| KUCHARSKI W. Myśli z pism Sienkiewicza. . . . | 5.40 | SKWARCZYŃSKA STEF. Ewolucja obrazów Sło-
wackiego. (Badania literackie I). | 8.— |
| KULTURA POLSKI. Wypisy źródłowe z 67 ryc. Wy-
pracowanie Dr. K. Hartleba i Dr. Gawlika. . . | 6.— | SZARZA POD ROKITNĄ w pieśni. Antologia. . . . | 2.50 |
| LUBOMIRSKI K. Marszałek Wielki Koronny. Pa-
miętniki. Z rękopisu wydał Wł. Konopczyński. | 6.— | WOJCIECHOWSKI K. Werter w Polsce. Wyd. II-gie
przygotowane przez Z. Szwejkowskiego. . . . | 10.— |
| | | — Wiek oświecenia. Historia literatury wieku oświe-
cenia w Polsce. Z rękopisu pośmiertnego wy-
dał Dr. J. Zalewski. Słowem wstępem poprze-
dził Ign. Chrzanowski | 10.— |

„KSIAŻNICA ATLAS” S-KA AKC.

LWÓW. CZARNIECKIEGO 12. Tel. 3052 (hurt).

Adres teleg. „Książnica Lwów”.

WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 59 Tel. 115-47 (hurt)

Adres teleg. „Książnica Warszawa”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



POLECA:

- 1) NOWOŚCI na gwiazdkę:
- 1) CZYŻOWSKI — Szalony lotnik, powieść fantastyczna (Biblioteka „Iskier” T. 6 opr. . . . 4.20
 - 2) „Dwunastka” — Dwanaście nowel współczesnych pisarzy dla młodzieży wybrał Dr. B. Merwin (Biblioteka „Iskier” T. 7) opr. . . . 4.20
 - 3) TATARKIEWICZ — Łazienki (Nauka i Sztuka T. XV) w ozdobnej oprawie 16.—

- 2) DLA DZIECI:
- 1) DYGASIŃSKI — Cudowne bajki, brosz. . . . 8.40
opraw. 10.80
 - 2) HOMOLACZ — Bajka o Kosturku, Azie i Burku 2.30
 - 3) „ — Wigilja Wojtusia 1.20
 - 4) „ — Kusy, szopka krakowska . . . 2.40

- 3) DLA MŁODZIEŻY:
- 1) BADEN-POWELL — Przygoda szpiega brosz. . 3.20
 - 2) DICKENS — Małenka Dorrit kart. 6.40
 - 3) MARCINOWSKA — W upalnym sercu wschodu brosz. 4.20
opraw. 6.—
 - 4) FABRE — Szkodniki, brosz. 4.50
opraw. 6.—
 - 5) „ — Z życia owadów, brosz. 4.80
opraw. 6.40

- 6) FABRE — Nasi sprzymierzeńcy brosz. . . . 4.50
opraw. 6.—
- 7) OSTROWSKA — Bohaterski Miś, brosz. . . . 3.—
opraw. 4.50
- 8) HABERKANTOWNA — Śmietnik, opow. przyrod. opraw. 1.90
- 9) Vamba — Cesarz mrówek, brosz. 3.40
opraw. 4.50

4) DLA DOROSŁYCH:

- 1) OPIEŃSKI — Chopin (Nauka i Sztuka t. X) brosz. 10.—
— w ozdobnej płóciennnej oprawie 12.50
- 1) PAJZDERSKI Poznań (Nauka i Sztuka T. XIV) 9.—

NADTO „KSIAŻNICA-ATLAS” OTRZYMAŁA
NA SKŁAD GŁÓWNY:

- 1) ZAKRZEWSKA — Białe róże. Powieść dla młodzieży z czasów inwazji bolszewickiej. Ilustr. K. Mackiewicz. 6.—
- 2) ZAKRZEWSKA — Dzieci Lwowa, Ilustr. Kamil Mackiewicz w opraw. 8.—
- 3) ZAKRZEWSKI — Zaklęty dwór. Opowiadanie z dzieciństwa Mamusi, Ilustr. E. Bartłomiejczyk, w opr. 6.—

Wszystkie urzędy pocztowe przyjmują od dnia 25 grudnia prenumeratę na tygodnik:

ŻEGLARZ POLSKI

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.

PIĄTY ROK ISTNIENIA

Każdy, kto śledzi pilnie bieg codzienny naszych spraw portowych i żeglugowych i zainteresowany jest w sprawach handlu morskiego,

ABONUJE „ŻEGLARZA POLSKIEGO”.

„ŻEGLARZ POLSKI” informuje najszybciej o ruchu statków handlowych w Gdyni i Gdańsku, o frachtach morskich, ruchu masowych towarów i podaje ostatnie nowości żeglugi światowej.

Wysoko rozwinięty dział informacyjny.

Prenumerata „ŻEGLARZA POLSKIEGO” wynosi: rocznie 4 zł.; półrocznie 2 zł.; kwartalnie 1 zł.

Przez pocztę (również przez listowego): kwartalnie 1 złoty.

Adres redakcji i administracji: TCZEW, ul. Hallera 17.

Administracja przyjmuje również skombinowaną prenumeratę „ŻEGLARZA POLSKIEGO” i „MORZA”, ilustrowanego miesięcznika, organu Ligi Morskiej i Rzecznej. Łączna prenumerata obu pism (tylko przez administrację jednego z tych pism) wynosi 8 zł. 50 gr. rocznie.

ZAKŁAD GAZOWY MIEJSKI WE LWOWIE

POLECA
PO CENACH NAJNIŻSZYCH

KOKS

Z NAJLEPSZYCH WĘGLI
GAZOWYCH DO CELÓW
KOWALSKICH I OPAŁU
CENTRALNYCH OGRZEWAŃ.

ZAPYTANIA W DYREKCJI
LWÓW, GAZOWA 28.

TELEFONY 492 i 43.

KINO PALACE

CHMIELNA 9, TEL. 51-14.

„IWONKA”

HISTORJA DUSZY DZIEWCZĘCEJ

W ROLI TYTUŁOWEJ

JADWIGA SMOSARSKA

Wytwórnia „SFINKS”.
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



BANK INWALIDZKI

S. A. w WARSZAWIE

MARSZAŁKOWSKA 153. TEL. 78-93 i 78-97.

ZAŁATWIA WSZELKIE OPE-
RACJE W ZAKRES BANKO-
WOŚCI WCHODZĄCE

GŁÓWNA KSIĘGARNIA WOJSKOWA

W WARSZAWIE, NOWY-ŚWIAT 69.

ADMINISTRACJA:

BELLONY,

PRZEGLĄDU WOJSKOWEGO
I ŻOŁNIERZA POLSKIEGO

Tel. 202-19.—adres telegr. GEKAWUP. K. O. 162.

POLECA: DZIELA Z ZAKRESU WOJSKO-
WOŚCI W JĘZYKU POLSKIM I OBCYCH,
ORAZ MAPY SZTABOWE WE WSZYSTKICH
SKALACH WYDANIA WOJSKOWEGO
::: INSTYTUTU GEOGRAFICZNEGO :::

SKŁAD GŁÓWNY WYDAWNICTW
WOJSKOWEGO INSTYTUTU NAUKOWO-WYD.

PP. Oficerowie mogą nabywać książki na trzymiesięczne raty

NAJTAŃSZA KSIĄŻKA NA ŚWIECIE!

„Książka to przyjaciel!! Smutne jest życie bez przyjaciela, smutne jest życie bez książek! A dom bez książek—
to ciemna jaskinia.

Chcąc umożliwić każdemu posiadanie własnych książek i własnej domowej Biblioteki „Biblioteka Domu Polskiego”
wydaje za rekordowo niską cenę 40 groszy, w prenumeracie z przesyłką do domu, tom w niczem nieustępujący wydaw-
nictwom droższym.

BIBLIOTEKA DOMU POLSKIEGO wydaje co dziesięć dni tom, zawierający do 200 stron druku w trójbarwnej,
efektownej a trwałej okładce.

BIBLIOTEKA DOMU POLSKIEGO wydaje tylko nieprzemijającej wartości utwory autorów polskich i obcych
uwzględniając jednak przede wszystkim pisarzy polskich.

BIBLIOTEKA DOMU POLSKIEGO dotychczas wydała 30 tomów następujących autorów: I. J. Kraszewskiego,
Winc. Kosiakiewicza, M. Rodziewiczówny, A. Ossehdowskiego, Henryka Rzewuskiego, Wołodego Skiby, Mieczysława Smo-
larskiego, Andrzeja Struga, Wincentego Rapackiego, Edwarda Słoińskiego, A. Gruszeckiego, W. Gomułickiego, K. Przerwy-
Tetmajera i innych.

Prenumeratory nasi dojdą mogą z czasem do posiadania wartościowej biblioteki domowej za nadzwyczaj niską
cenę, nie uszczuplającą w niczem ich budżetu domowego, gdyż prenumerata wynosi:

kwartalnie (za 9 tomów) 3 zł. 60 gr.
półrocznie (za 18 tomów) 7 „ 20 „
rocznie (za 36 tomów) 14 złotych.

Wpłacający prenumeratę roczną (14 złotych) otrzymają w końcu b. roku ozdobną szafkę na 100 książek Biblioteki
Domu Polskiego darmo. — Szafka ta w zakopiańskim utrzymaniu stylu, będzie naprawdę ozdobą każdego domu.

Prenumeratę wpłacać należy na konto czek. P.K.O. 9779, lub przekazem poczt. pod adresem:

BIBLIOTEKA DOMU POLSKIEGO

WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 31a.

KRAJOWE UBEZPIECZENIE OGNIOWE W POZNANIU

INSTYTUCJA PUBLICZNO-PRAWNA SAMORZĄDU POZNANSKIEGO

Poznań, Plac Nowomiejski 8.

Założone w r. 1804.

Adres telegraficzny: Ogniove — Poznań.

Telefony 2381, 5372 i 4112.

Krajowe Ubezpieczenie Ogniove w Poznaniu, zapoczątkowane za czasów polskich—założone z przymusem ubezpieczeniowym dla budynków do roku 1864.

Od roku 1892 przechodzi pod zarząd Wydziału Krajowego.

Nadzór sprawuje wojewoda, imieniem wydziału krajowego starosta krajowy przy pomocy rady zarządzającej, złożonej z obywateli ubezpieczonych z różnych sfer.

Minister b. dzielnicy pruskiej reskryptem z dnia 20 marca 1920 r. L. dz. 987/20 I N. V nadał „Krajowemu” nazwę:

„KRAJOWE UBEZPIECZENIE OGNIOWE W POZNANIU”.

Że K. U. O. w Poznaniu, jako instytucja publiczno-prawna, samorządowa, nie obliczona na zyski, spełnia swe zadania należycie, świadczą: uznanie wszystkich sfer społeczeństwa, niebawmy wprost rozwój i ciągły napływ nowych członków.

Zbiór składek za rok 1924 3.855.146,61 zł.

Majątek K. U. O. (fundusz rezerwowy działu ogniovego 2.697.969,40 „

Przypuszczalny zbiór składek w roku 1925 15.000.000,00 „

Krajowe Ubezpieczenie Ogniove w Poznaniu posiada 3 działy:

OGNIOWY — ŻYCIOWY — GRADOWY

Najdogodniejsze warunki dla ubezpieczonych, którzy prócz niskiej składki ubezpieczeniowej i rządowej należności stemplowej, żadnych innych należności nie płać.

SUMIENNA I NATYCHMIASTOWA LIKWIDACJA SZKÓD. K. U. O. POSIADA W POZNANIU TRZY WŁASNE GMACHY, SZEROKO ROZGAŁĘŻONE STOSUNKI REASEKURACYJNE W KRAJU I ZAGRANICĄ.

Krajowe Ubezpieczenie w Poznaniu wydaje ilustrowany tygodnik „Wiadomości Urzędowe” wraz z „Informatorem Przemysłowo-Handlowym”. K. U. O. posiada 280.000 członków, którego numery okazowe na żądanie wysyła się darmo i oplatnie. Prenumerata roczna 20 zł., półroczna 10 zł., kwartalna 5 zł. Adres Redakcji i Administracji:

Poznań, Plac Nowomiejski 8.

KRAJOWY INSTYTUT WYDAWNICZY

(PRZEDTEM BIURO WYDAWNICTW MINISTERSTWA SPRAWIEDLIWOŚCI)

W POZNANIU, ul. Pocztowa 7a.

KONTO P. K. O. 205.207.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



wydaje ustawy i dzieła prawnicze w opracowaniu wybitnych znawców przedmiotu.

Między innemi poleca:

**PRYWATNE I HANDLOWE PRAWO MORSKIE
OBOWIĄZUJĄCE W POLSCE PRZEPISY ORAZ
O POLSKICH STATKACH HANDLOWYCH**

CENA 6.— Zł.

Nakładem Krajowego Instytutu Wydawniczego wychodzą:

ZBIÓR USTAW ZIEM ZACHODNICH dotąd tomów 19.

ZBIÓR USTAW POLSKICH dotąd tomów 3 a to:

Tom I. *Prof. Dr. Aleks. Doliński*: Polskie prawo wekslowe,

Tom II. *Stanisław Chorzewski*: Obywatelstwo polskie,

Tom III. *Kazimierz Kierski*: Zbiór ustaw i przepisów o obywatelstwie polskiem wedle traktatów wersalskich.

DALSZE TOMY W DRUKU, LUB PRZYGOTOWANIU.

PROSIMY ŻAĐAĆ CENNIKÓW.

ZAMÓWIENIA ZAŁATWIAMY NATYCHMIAST.

DROGI WODNE W POLSCE

SPÓŁKA AKCYJNA

ORGANIZOWANA PRZEZ TOWARZYSTWO PROPAGANDY

BUDOWY DRÓG I BUDOWLI WODNYCH W POLSCE

ORAZ ICH

UPRZEMYSŁOWIENIA I WYKORZYSTANIA

(POPIERANA PRZEZ MINISTERSTWA RESORTOWE, WOJEWÓDZTWA, STAROSTWA, MIASTA I GMINY).

W A R S Z A W A

KONTO CZEKOWE: P. K. O. 7830.

PREZES HONOROWY: WOJCIECH TRAMPCZYŃSKI,
MARSZAŁEK SENATU.

PREZES ZARZĄDU: DR. JÓZEF ZAWADZKI,
PREZES ZWIĄZKU MIAST POLSKICH

PREZES KOMISJI REWIZYJNEJ:
SENATOR JULJUSZ ZDANOWSKI.

PREZES RADY ZJAZDÓW SAMORZĄDU ZIEMSKIEGO
I NACZ. DYREKTOR POLSKIEGO BANKU KOMUNALNEGO

DYREKTOR GŁÓWNY: INŻYNIER RAFAŁ MIERZYŃSKI.

CZŁONEK ZARZĄDU T-WA PROPAGANDY, MANDATARJUSZ SAMORZĄDÓW KOMUNALNYCH
WARSZAWA, NOWOGRODZKA 10, m. 3.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Warszawa, dn. 3 listopada 1925 r.

P. T.

*Polska leży na wielkim szlaku historycznym: srogich zmagani i krwawych walk, a także —
daj Boże — powszechnej pokojowej współpracy Narodów, do której wiedzie jedna tylko droga —
przez Polskę Odrodzoną.*

*Wczoraj, u zwłok Nieznanego Żołnierza — skupieni odblaskiem aureoli męczeństwa i poświę-
cenia w imię Wolności Ojczyzny.*

*Dzisiaj, abyśmy i nadal wszyscy, zjednoczeni — pobudzili potężne, a niewiarą zakrzepłe
w letargu beczynności, siły Narodu dla odrodzenia wiekową niedolą skolataną Ojczyzny.*

*Wspomnienia analogji do minionej epoki XVIII stulecia, poprzedzającej straszny kataklizm
nasz dziejowy, powinny nas otrzeźwić i skierować do czynu!*

*Łączmy się w nieustraszonej pracy: nad Wartą, Wisłą, Niemnem, Prutem, Dniestrem, Bugiem
i Prypcią, a spotężnieje nasza Polska, bo wygodny dostęp do morza i krajów ościennych otworzy
nam rynki wschodu i zachodu, północy i południa, wzbudzi ogólne poszanowanie Polskiego Imienia
i dla Polskiego Człowieka Pracy — ku uzdrowieniu warunków bytu i chlubie dzisiejszego pokolenia,
a potęgze naszej Rzeczypospolitej.*

Prosimy o przyłączenie się do naszej akcji i skuteczne jej poparcie.

Z głębokim uszanowaniem

Inżynier RAFAŁ MIERZYŃSKI

Dyrektor Główny i Członek Zarządu,
Mandatarjusz Samorządów Komunalnych.

Wobec wielkich celów i ogólnego pożytku Towarzystwo uprasza o wpisanie się na listę członków przez wnie-
sienie na konto Towarzystwa P. K. O., Warszawa: 7830 po 2 zł. od każdej akcji, zadeklarowanej T. A. „Drogi Wodne
w Polsce S. A.”, z których 30% przeznacza się na cele użyteczności publicznej, a mianowicie:

- 10% na fundusz żelazny Organizacji Pracy i Opieki Inwalidzkiej.
- 10% na fundusz żelazny Osad Kościuszkowskich oraz Macierzy Szkolnej.
- 10% na fundusz żelazny Ligi Morskiej i Rzecznej oraz Powietrznej.

Cennik ogłoszeń: **Okładka** II i III 1/1 str. 500 zł. 1/2 str. 300 zł.; IV 1/1 str. 600 zł. 1/2 str. 350 zł. **Normalna** 1/1 str. 400 zł.
1/2 str. 220 zł. 1/4 str. 120 zł. 1/8 str. 75 zł. **Kolorowe** o 50% drożej. Prenumerata roczna 6 zł.

Przypominamy o odnowieniu prenumeraty na 1926 r. Konto administracji w P. K. O. Nr. 9747.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA.

REDAKTOR: RADOSŁAW KRAJEWSKI.

Drukarnia „Literacka”. Warszawa, Nowy Świat 22.