

NUMER SPECJALNY, POŚWIĘCONY DZIESIĘCIOLECIU MORZA POLSKIEGO

CENA 2.00

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY” w tekście



STATEK SZKOLNY „POMORZE”

LUTY—MARZEC 1920 $\frac{10}{11}$ 1930 ZESZYT 2—

„Czujce tu ze serca toni
Sklad nasz apostolsci
Niema Kaszub bez Poloni
A bez Kaszub Polsci...”

HIERONIM DERDOWSKI,
poeta kaszubski.



PROF. IGNACY MOSCICKI, PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.

nos. 2595/1930/2

Cena numeru 2.00 zł.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ RZECZNEJ

Nr. 2-3.

Warszawa, luty-marzec 1930 r.

Rok VII.

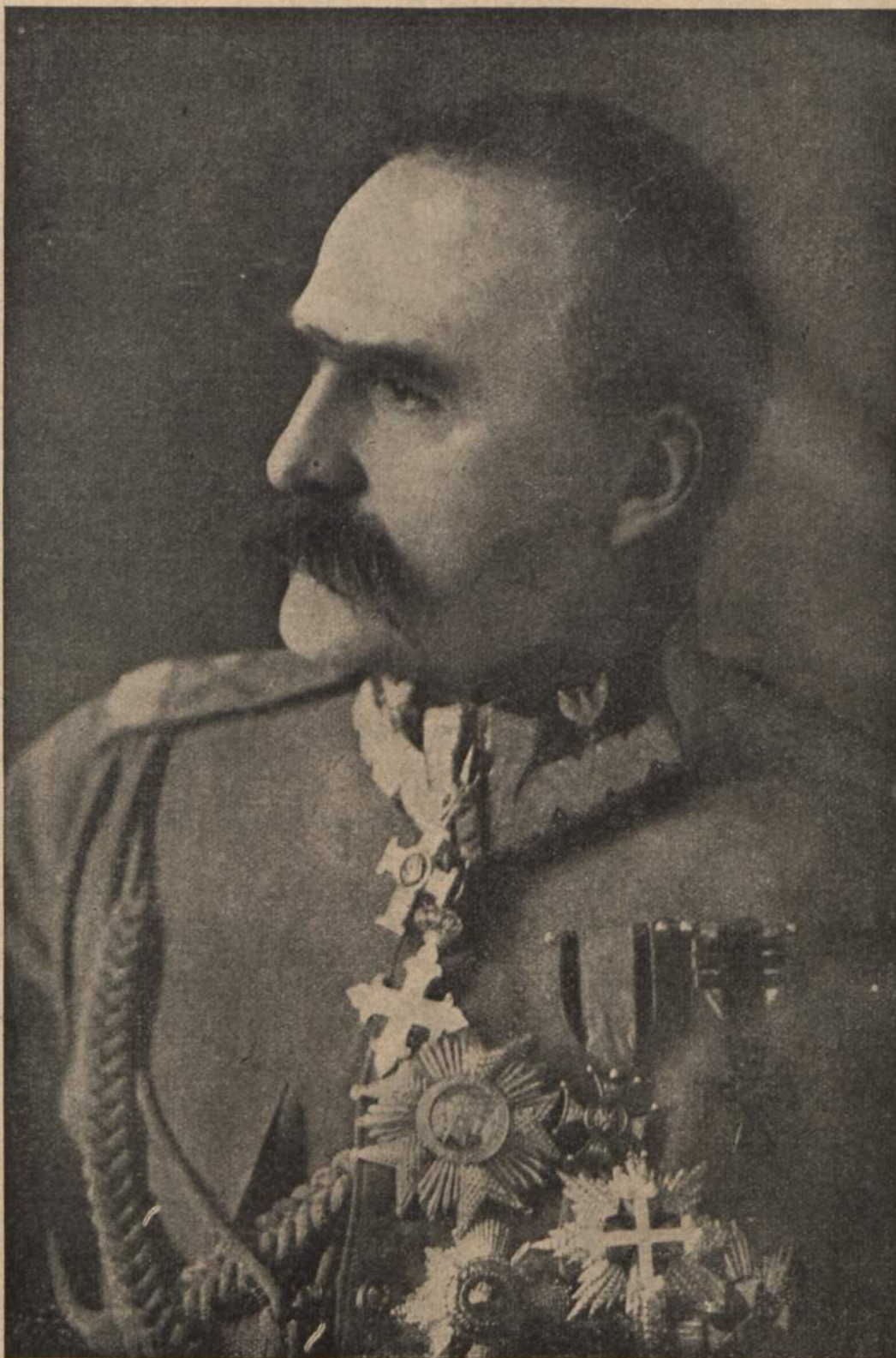
TREŚĆ NUMERU: 1. Fragmenty z przemówienia p. Ministra Przemysłu i Handlu, inż. E. Kwiatkowskiego, na otwarciu Kursu dla Dziennikarzy w Toruniu; 2. Nasze święto — Inż. T. Nosowicz; 3. Dziesięciolecie morza polskiego; 4. Dziesięć lat władania morzem — Inż. St. Żegowski; 5. Dziesięciolecie Urzędu Morskiego — L. M.; 6. Rozwój polskiej floty handlowej — S. Koskoj; 7. Państwowa Szkoła Morska — (alm.); 8. Polska marynarka wojenna — Kapitan Nemo; 9. Dziesięciolecie rybołówstwa morskiego — Piotr Salmonowicz; 10. Bandera polska na Atlantyku — H. T.; 11. Luty 1920 roku — Mieczysław Jarosławski; 12. Port gdański w latach 1920-1930 — A. Rudzki; 13. Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.; 14. Znaczenie stoczni gdyńskiej dla portu w Gdyni; 15. Wodociągi w Gdyni — W. D.; 16. Miejskie Towarzystwo Komunikacyjne w Gdyni; 17. Dziesięciolecie polskich uzdrowisk nadmorskich; 18. Lecznica nadmorska w Gdyni; oraz bogata Kronika i PIONIER KOLONJALNY; 19. Z planem — dla jutra — Kazimierz Głuchowski; 20. Zagadnienie emigracji w Polsce; 21. Siły potencjonalne naszej emigracji, jako źródła rozwoju polskiej polityki morskiej — Dr. Feliks Hilchen, Członek Rady portu i Dróg Wodnych w Gdańsku; 22. Emigracja i jej kontynentalne tereny przejściowe — Hubert Sukiewicz; 23. Przegląd Kolonialny — Dr. Jan Rozwadowski; 24. Kronika Kolonialna.

62 ILUSTRACJE I RYSUNKI W TEK CIE.

Polaki lud pomorski spełnił swój
dziejowy wobec Ojczyzny obowiązek, zachowując
dla niej polskość prastarej Ziemi Pomorskiej.
A wolany, nieraz inny dostęp do morza stał
się jednym z głównych czynników, gwarantu-
jących naszą niezależność gospodarczą i
polityczną.

Mościcki

Autograf, którym raczył uświetnić specjalny numer „Morza”, poświęcony dziesięcioleciu odzyskania przez Polskę
wybrzeża. Pan Prezydent Rzeczypospolitej, prof. Ignacy Mościcki.



*PIERWSZY MARSZAŁEK POLSKI, JÓZEF PIŁSUDSKI,
WSKRZESICIEL POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ.*

Początek rozbudowy Polskiej Floty Wojennej jest najlepszą rękojmią rozwoju mocarstwowego Państwa i kwitnącej pomyślności Narodu.

JÓZEF PIŁSUDSKI.

OBCHÓD DZIESIĘCIOLECIA ODZYSKANIA DOSTĘPU DO MORZA W WARSZAWIE.



Prezydjum uroczystej akademji, jaka odbyła się w dniu 10-ej rocznicy odzyskania przez Polskę dostępu do morza na ratuszu warszawskim. Siedzi pośrodku prezes Komitetu Honorowego obchodu — Minister Przemysłu i Handlu, inż. Eugenjusz Kwiatkowski. Po prawej ręce pana Ministra siedzą pp.: gen. dr. Roman Górecki — prezes Rady Głównej Ligi Morskiej i Rzecznej i poseł Zalewski — przewodniczący Sejmowej Komisji Morskiej, po lewej zaś gen. Marjusz Zaruski — sekretarz generalny Komitetu Floty Narodowej.

FRAGMENTY Z PRZEMÓWIENIA P. MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU, INŻ. KWIATKOWSKIEGO

na otwarciu Kursu dla Dziennikarzy w Toruniu

Morza olbrzymie, darne, bezkresne granice i zapory światów, burzliwe, niebezpieczne, nieokiełznane podbite zostały wytrwałością człowieka, otwarły mu nowe światy, nowe źródła bogactwa i cywilizacji. A że wytrwałość jest wartością największą, cechą najrzadszą, siłą najbardziej wartościową, że wytrwałość to suma, większa od pracy i wiedzy, to źródło potężniej bijące, choć z obu pierwszych czynników wynikające, przeto i opanowanie żywiołu morskiego przyniosło człowiekowi największe dobra do wielkiego skarbu cywilizacji.

Polityka morska — to nowy i trudny dla nas temat. Więc też i wiele wody myślanej musiało zginąć w Bałtyku, zanim i uwaga całego społeczeństwa z naturalnym biegiem nurtu polskiej rzeki zawędrowała aż nad morze! Ale siero stuleci całych, ale nauka gorzkich doświadczeń nie przepadły. Zmienił się kierunek wiatru w Polsce, bo nie jest to już „wiatr od morza“, ale „wiatr ku morzu“.

Za błędy, za brak wytrwałości naszych przodków zapłaciliśmy już karę sorowitą. Pozostaje dziś we władaniu naszym mały skrawek wybrzeża, reprezentujący już tylko około 3 proc. naszej granicy państwowej. Ale wielkość „jakościowa“ tej granicy morskiej tylko od nas samych zależy, od sumy pracy, wiedzy i wytrwałości, którą nad Bałtyk przyniesiemy.

Oto posiadamy w odległych krajach zamorskich tak wielką liczebnie i wartościową ekonomicznie emigrację, że złączona mogłaby stanowić całkowitą ludność niejednego z suwerennych i samodzielných państw, nawet europejskich. Tylko przez własne drogi morskie, przez własną flotę możemy zbudować trwałą nić związku naszych rodaków na obczyźnie z ich ojczyzną. Czyż możemy nawet dokładnie ocenić i obliczyć, co się staje w duszy człowieka, oddalonego od Polski o parę tysięcy kilometrów, lub urodzonego na obczyźnie, gdy ujrzy on nagle widomy symbol istnienia i potęgi Rzeczypospolitej, który jeszcze przed kilku dniami dotykał realnie jej brzegów, a teraz pod rozpostartą banderą bialo-amarantową wiąże z nim kontakt przez bezmiary oceanu? Wydaje mi się, że gdyby taki fakt uderzył w oczy człowieka, który już był zdecydowany wczoraj wyrzec się swej narodowości dla celów utilitarnych, to wznieciłby w duszy jego taką burzę, że zapędziłaby go ona nieuchronnie na nowo w szeregi polskie. Czyż możemy być obojętni, nieczuli, niezainteresowani tem olbrzymim państwem Polaków, pozbawionych obecnie własnej ojczyzny? Morze polskie zaś zbliża ich ku ojczyźnie, tworzy niewidzialną, ale jakże mocną więź.



Minister Przemysłu i Handlu, inż. Eugeniusz Kwiatkowski, za którego urzędowania praca Polski na morzu nabrała nigdy nienotowanego przedtem rozmachu.

Nie bez poważnego znaczenia jest czynnik moralny w stosunku do polskiego zagadnienia morskiego. Społeczeństwo, któremu losy nie oszczędziły oglądania w historii i w teraźniejszości tylu klęsk i zawodów, przeniknięte jest brakiem poczucia własnej siły, wartości własnej pracy, tak nieraz wydatnej i dobrej. Tam, na polskim wybrzeżu właśnie, skoncentrowany wysiłek, obrazujący widocznie rezultat pracy, może stworzyć jedną z ważnych podstaw dla przebudowy tej psychiki polskiej. Tam,

u wrót Bałtyku, mogą powstać pierwiastki, budzące usprawiedliwioną wiarę społeczeństwa w jego własne siły, w zdolności rozwiązywania najtrudniejszych, najbardziej skomplikowanych problemów, może zaistnieć sprawdzian uzdolnienia do twórczej pracy w organizacji państwowej. Dla ludności zaś wybrzeża stanie się ta praca potwierdzeniem słuszności i prawdy, ich odpornej miary trwania przy Polsce, mimo tylu lat ucisku i niewoli.

Twórcza i wytrwała praca na morzu, to nie-
ograniczone źródło przyrostu nowych i powiększonych wartości.
Tam, u fal Bałtyku, z kaidym nowym kilometrem wybrze-
ży portowych, z kaidym nowym okrętem, z kaidem powstającą
fabryką, z kaidym magazynem, drwinem, z kaidem nową,
placówką handlową, czy instytucją społeczną, kulturalną
lub gospodarczą, mówią się potęgą państwa, silniejszą si-
lę bezpieczeństwa granic państwowych, powstaje kasa współ-
pracy międzynarodowej, powstają nowe warunki pracy
i dobrobytu społecznego.

Gdynia i flota handlowa - to nasza wielka, państwowa
i społeczna Klasa Środkowców! Niosąc tam oszczędności
i zasoby naszej pracy i naszego kapitału; zdobywamy
lokata o najwyższym oprocentowaniu, o największej pew-
ności dla przyszłych pokoleń.

E. Kwiatkowski

Warszawa 5. lutego 1930r.

Autograf Pana Ministra Przemysłu i Handlu, inż. Eugenjusza Kwiatkowskiego, skreślony specjalnie, na prośbę redakcji, do numeru lutowego „Morza”, poświęconego dziesięcioleciu odzyskania przez Polskę wybrzeża morskiego.

NASZE ŚWIĘTO



*Dyrektor Departamentu Morskiego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu,
inż. Teodozy Nosowicz.*

Od p. Dyrektora Departamentu Morskiego Min. Przemysłu i Handlu, inż. Teodozego Nosowicza, jako wyraz uczuć pracowników podległej Mu Marynarki Handlowej, otrzymujemy poniższe oświadczenie.

REDAKCJA.

Święto, które dziś cała Polska obchodzi, święto dziesięciolecia odzyskania dostępu do morza, — jest szczególnie drogie dla nas, tych wszystkich, którzy swą codzienną pracę polskiej sprawie morskiej poświęcamy.
Nasi marynarze, którzy w dniu dzisiejszym na dalekich morzach obcych, ale pomimo to jakby na własnej ziemi, bo na statkach pod polską banderą — pływają, z których niejeden życie dziś naraża,
— nasi robotnicy, których tysiące w Gdyni nasz port własny budują i statki w tym porcie naszymi towarami ładują,
— nasi rybacy, od wieków nad Bałtykiem osiedli, którzy dziś na własnym, polskim morzu swój ciężki zawód pełnią,
— oraz wszyscy ci, którym Państwo nasze sprawowanie opieki i kierownictwo naszymi sprawami morskimi powierzyło,
— my wszyscy, wielką polską rodzinę morską tworzący, — dumni jesteśmy, że danem nam jest nad naszym morzem i dla niego pracować.
W pracy swej wytrwamy! Z całym uporem i z całą stanowczością tę pracę bez wytchnienia dalej prowadzić będziemy, — albowiem miłujemy to morze bezgranicznie i rozumiemy, że jest ono nie tylko naszą karmicielką, lecz że tędy wiedzie droga do szerokiego, niczem nieskrępowanego oddechu naszej wielkiej Ojczyzny.

Warszawa, 10 lutego 1930 r.

INŻ. T. NOSOWICZ.



*Urzednicy Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu
z Dyrektorem Departamentu i Naczelnikami Wydziałów na czele*

DZIESIĘCIOLECIE MORZA POLSKIEGO

Stosownie do zapowiedzi, dnia 10 lutego r. b., jako w dziesiątą rocznicę odzyskania przez Polskę dostępu do morza, odbyło się w całym kraju szereg uroczystych obchodów, organizowanych przez Ligę Morską i Rzeczną. W obchodach tych wzięły udział bardzo szerokie sfery społeczeństwa, dając tem samem świadectwo, że sprawy morza polskiego są dzisiaj wszystkim bardzo bliskie i że zrozumienie wagi tych zagadnień przeniknęło w całe nasze społeczeństwo, jak Polska długa i szeroka.

W Warszawie zawiązał się na zaproszenie Prezesa Rady Głównej Ligi Morskiej i Recznej, Gen. Dr. Romana Góreckiego, specjalny Komitet Honorowy obchodu dziesięciolecia odzyskania dostępu do morza, nad którym protektorat objęli Pan Prezydent Rzeczypospolitej, prof. Ignacy Mościcki i Pierwszy Marszałek Polski Józef Piłsudski.

W skład Komitetu Honorowego weszli pp.: Przewodniczący — Inż. E. Kwiatkowski, Minister Przemysłu i Handlu, Zastępcy Przewodniczącego: Gen. Dr. R. Górecki — Prezes Rady Głównej Ligi Morskiej i Recznej, Prof. J. Kochanowski — Kancelarz Kapituły orderu „Polonia Restituta”, Kom. J. Świrski — Szef Kierownictwa Mar. Woj., Poseł St. Zalewski — Przewodniczący Sejmowej Komisji Morskiej i Gen. M. Żaruski — Gen. Sekretarz Komitetu Floty Narodowej, oraz jako Członkowie pp.: A. Anusz — Wiceprezes Państw. Banku Rolnego; Prof. K. Bartel — Prezes Rady Ministrów; Inż. Fr. Bąkowski — Prezes Z.O.K.Z.; Prof. S. Biedrzycki — Rektor S.G.G.W.; Inż. I. Boerner — Minister Poczty i Telegrafów; Adm. M. Borowski; Prof. Dr. T. Brzeski — Rektor Uniwersytetu; Ks. Pasterz J. Bursche — Superint. Kościoła Ewang. Augsb.; Dr. S. Czerwiński — Minister W. R. i O. P.; I. Daszyński — Marszałek Sejmu; Red. Z. Dębicki — Prezes Zw. Synd. Dziennik.; F. Dutkiewicz — Kierownik Min. Sprawiedliwości; Metropolita prawosławny Dyonizy; Inż. J. Eberhardt — Prezes L. O. P. P.; H. Farbstein — Prezes Gminy Wy-

znaniowej żydowskiej; Prof. Dr. St. Głabiński — prezes N. I. E.; Dr. H. Gruber — Prezes P. K. O.; H. Józewski — Minister Spraw Wewnętrznych; R. Jaworowski — Prezes Rady Miejskiej; Ks. Kardynał Dr. Aleksander Kakowski; H. Kawecki — Komisarz Rządu m. st. Warszawy; Inż. Cz. Klarner — Prezes Izby Handlowo-Przemysłowej; Inż. Alf. Kühn — Minister Komunikacji; A. Lisiewicz — Szef Kanc. Cyw.; dr. Fr. Lubecki — Nacz. Wydz. Rybackiego M. P. i H.; Seweryn Ludkiewicz —

Prezes Państw. Banku Rolnego; Dr. F. Maciszewski — Wiceprezes Banku Gospodarstwa Krajowego; Prof. Dr. Maks. Matakiewicz — Minister Robót Publicznych; I. Matuszewski — Kierownik Ministerstwa Skarbu; B. Nakonecznikoff — Dyr. Urz. Emigracyjnego; Wł. Nałęcz; Inż. Teodozy Nosowicz — dyr. Dep. Morskiego M. P. i H.; G. Pieniążkiewicz — Prezes Izby Przemysłowej; Dr. L. Janta-Pończyński — Minister Rolnictwa; Aleks. Prystor — Minister Pracy i Op. Społecznej; Prof. Dr. A. Psze-



Uroczysta akademja w dniu 10 lutego 1930 roku, jaka odbyła się w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej w sali posiedzeń Rady Miejskiej na ratuszu warszawskim ku upamiętnieniu dziesięciolecia odzyskania przez Polskę dostępu do morza.

nicki — Rektor Politechniki; Dr. J. Reyman — Rektor Szkoły Nauk Politycznych; Prof. Dr. R. Różycki — Prezes Najw. Tryb. Administracyjnego; J. Rummel — Dyr. P. P. „Żegluga Polska“; Ks. Pastor Wł. Semadeni, Superint. Kościoła Ewang. Reform.; Prof. Dr. M. Siedlecki; W. Sieroszewski — Prezes Ligi Mocarstwowego Rozwoju Państwa; Wł. Skoczylas — Dyr. Szkoły Sztuk Pięknych; Inż. Z. Słomiński — Prezydent m. st. Warszawy; Prof. Dr. W. Staniewicz — Minister Reform Rolnych; Min. H. Strassburger — Gen. Komisarz Rzplitej w Gdańsku; Prof. A. Sujkowski — Rektor W. S. H.; L. Supiński — Prezes Sądu Najwyższego; J. Szymański — Marszałek Senatu; St. Twardo — Wojewoda Warszawski; Komandor J. Unrug — Dowódca Floty; Dr. T. Waryński — Wiceprezes Ligi Mocarstw. Rozwoju Państwa; Prof. Dr. St. Wróblewski — Prezes Najw. Izby Kontroli; Dr. Wł. Wróblewski — Prezes Banku Polskiego; Dr. M. Wyróstek — Prezes Zarządu Gł. L. M. i R.; Prof. Dr. Teodor Vieweger — Rektor Wolnej Wszechnicy; A. Zaleski — Minister Spraw Zagranicznych.

Przewodniczącym Komitetu Wykonawczego obchodu został Prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej, Dr. Michał Wyróstek. Poza tem do Prezydium Komitetu Wykonawczego weszli, jako zastępcy przewodniczącego p.p.: Komandor S. Frankowski, Płk. W. Kowalski i Dr. W. Rogowski, jako sekretarze p.p.: Dr. Z. Kaczanowski i Dr. J. Rozwadowski, wreszcie, jako Przewodniczący Komisji Organizacyjnej p. Wł. Oster.

Komitet obchodu dziesięciolecia odzyskania dostępu do morza wydał następującą odezwę, która została rozplakatowana w całej Polsce:

Polacy!

W lutym roku bieżącego mija 10 lat od chwili, kiedy uwolniony z pęt niewoli Naród Polski odzyskał wolny dostęp do morza. W dniu tym żołnierz polski, jako symbol prawa Rzeczypospolitej, stanął u fal Bałtyku.

Otrzymałszy zaledwie skrawek tego, co było spuścizną po ojcach naszych. Skrawek bezludnego niemal wybrzeża, bez portu, bez bezpośredniej linii kolejowej. Wrogowie nasi spoglądali z szyderstwem na nasze pierwsze na tem wybrzeżu poczynania. Więcej — my sami często w skuteczność wysiłków tych nie wierzyliś-



General dr. Roman Górecki, Prezes Rady Głównej Ligi Morskiej i Rzecznej.

my. Byli tacy, co jeszcze pięć lat temu Polskę na morzu uważali za mrzonkę.

Niechże ci, co nie wierzyli, staną dziś na tem samym polskim wybrzeżu i spojrzą. Niech poznają, co praca polska, co polska twórczość w ciągu tak krótkiego czasu dokonać była w stanie. Niech zmierzą ogrom polskiego wysiłku, który przecie jest jedno w zaczątku.

Na piaskach i ugorach wyrósł port wielki, dziś już piąty na Bałtyku. Przez ten port przewinęło się w roku ubiegłym 3 miliony ton towarów i 20 tysięcy pasażerów. Zawinęło doń zgórami 3.000 parowców, między którymi i wielkie transatlantyckie.

Czy śniło się któremu z nas, że za ledwie po trzech latach egzystencji, polskie okręty handlowe powiozą polskie towary na dalekie rynki światowe? Rozszerzyły się granice naszej Ojczyzny, urozmaiciła i zubożyła nasza zdolność wymienna. Dech szerokiego świata poprzez morze będzie odtąd odświeżał i zasiliał przez wieki wszystkie drogi pracy i myśli polskiego geniuszu.

Na morze więc polscy żeglarze! Na morze przemysłowcy, kupcy, pracownicy! Tam otwarły się szerokie horyzonty dla waszej pracy i przedsiębiorczości! Tam znajdziecie nieznan-

Wam piękno i nowy wyraz waszej energii!

Ale posiadanie morza nakłada obowiązki. Musimy go bronić. Dwukrotnie w przeszłości przez zaniedbanie jego bezpieczeństwa utraciliśmy brzeg morski. Na gospodarzem życiu Polski zaciągnięto stryczek obcego pośrednictwa i bezlitośnie zaduszono nas. Straż polskiego morza — nasza Marynarka Wojenna, musi stać się tak silną, aby wszelkie marzenia o odebraniu nam morza znikły raz na zawsze, gdyż od posiadania morza zależy nasza niepodległość.

W pamiętną rocznicę odebrania prastarej kulebki naszej cywilizacji niech każdy obywatel polski spełni swój obowiązek, niech pamięta, że cała Polska (powinna) wciąż myśleć o morzu i kierować się na morze.

Na Bałtyk!
Budujmy porty!
Budujmy okręty!

Obok plakatu z tą odezwą wydano drugi

plakat trójbarwny, wyobrażający polskiego marynarza pod białoczerwoną banderą, stojącego u steru. Plakat ten opatrzony napisem „Polacy, na morze!” rzucił się w oczy i doskonale spełnił swe zadanie propagandowe.

W uroczystościach obok Warszawy wzięła gremjalnie udział cała prowincja. Zawiały się w najrozmaitszych miejscowościach Polski lokalne komitety obchodu, odbyły się uroczyste nabożeństwa, akademje, pochody, manifestacje, uchwalono setki rezolucyj w sprawach morskich i t. d. W garnizonach i w szkołach wygłoszono setki odczytów i pogadanek, ilustrujących znaczenie morza dla Polski. Wielce pomocna była tutaj mała broszurka, p. t. „Morze w życiu Polski“, wydana specjalnie na dziesięciolecie przez Zarząd Główny Ligi Morskiej i Rzecznej. Broszurka ta, zawie-

rająca zbiór najważniejszych wiadomości o sprawach morskich w Polsce, podanych w skondensowanej formie, rozślana została bezpłatnie przez Ligę za pośrednictwem D. O. K. i Kuratorów Naukowych do poszczególnych oddziałów i wojskowych i szkół, jako materiał dla prelegentów.

W Warszawie uroczystości dziesięciolecia polskiego morza trwały trzy dni. Zaczęły się już w sobotę 8 lutego r. b. W dniu tym na ulicach Warszawy odbył się capstrzyk orkiestr wojskowych. Oddziały wojska z orkiestrami przeciągały ulicami stolicy, grając marsze. Młodzież akademicka i szkolna objeżdżała w tym samym czasie ulice miasta na samochodach ciężarowych i wznosiła okrzyki na cześć morza, rozrzucając jednocześnie ulotki propagandowe. Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej przy Tramwajach Miejskich udekorował barwami i emblematami narodowymi wagon tramwajowy, który jeździł po mieście z orkiestrą tramwajarzy.

Następnego dnia, w niedzielę 9 lutego, odbyło się w katedrze św. Jana w Warszawie uroczyste nabożeństwo dziękczynne, celebrowane w asyście licznego duchowieństwa przez Arcybiskupa Warszawskiego, J. E. Ks. Kardynała Kakowskiego. Na nabożeństwo to przybyli liczni reprezentanci władz, wojska, społeczeństwa i t. d.

Podobnie, uroczyste nabożeństwa odbyły się tegoż dnia w świątyniach innych wyznań.

Po nabożeństwie w katedrze udano się pochodem na Plac Marszałka Piłsudskiego, gdzie na grobie Nieznanego Żołnierza złożony został piękny wieniec, jako wyraz hołdu dla bezimiennych zasługi polskich żołnierzy, którzy trudem swoim ofiarnym, krwią i ranami potrafili wywalczyć Polsce Jej obecne granice i uchronić Ją od zdławienia przez wroga, gdy zaledwie do wolnego życia powstała. Odbyły się również pochody, które na ulicach Warszawy manifestowały na rzecz polskiego morza. Wieczorem w salonach Rady Miejskiej odbył się bal-raut, urządony staraniem jednego ze stołecznych oddziałów Ligi Morskiej i Rzecznej.

W poniedziałek, dnia 10 lute-



Dr. Michał Wyrostek, Prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej.

go, jako we właściwy dzień rocznicy, odbyła się na ratuszu warszawskim uroczysta akademja, poświęcona naszemu morzu, jego potrzebom i roli, jaką w Polsce ma ono odegrać. Przed akademją w sali portretowej ratusza zebrała się na uroczyste posiedzenie Rada Główna Ligi Morskiej i Rzecznej, która jednogłośnie postanowiła dążyć do zespolenia wysiłków naszej organizacji z działalnością Komitetu Floty Narodowej oraz uchwaliła następującą rezolucję:

„Zebrana w uroczystym dniu dziesięciolecia odzyskania przez Polskę dostępu do morza Rada Główna Ligi Morskiej i Rzecznej stwierdza, że wybrzeże morskie jest Polsce niezbędnie do życia potrzebne i ślubuje wybrzeża tego do ostatniego tchu bronić, składając jednocześnie hołd ludności Pomorza, która potrafiła zachować mimo 150-letniego ucisku polskość swojej dzielnicy.

Wychodząc z tych założeń zebrani uchwalają: 1) dążyć wszelkimi siłami do dalszego rozwoju rozbudowy polskiej marynarki handlowej oraz floty wojennej, 2) wezwać sfery kupieckie i przedstawicieli polskiego życia gospodarczego do posługiwania się w handlu morskim przede wszystkim polskimi portami i polskim tonażem morskim, 3) zwrócić się do czynników oficjalnych z przedstawieniem konieczności wydatniejszego poparcia programu przekształcenia emigracji zamorskiej na kolonizację osadniczą, która stać się może podstawą świetnego rozwoju polskiej floty handlo-

wej i jednym z czynników lepszej przyszłości Państwa, 4) zwrócić się do czynników oficjalnych w sprawie energicznego wystąpienia w roku przyszłym w Lidze Narodów, by przy zapowiedzianej w tym roku rewizji mandatów kolonialnych nad posiadłościami zamorskimi byłego cesarstwa niemieckiego — uwzględnione zostały słuszne pretensje Polski, domagającej się części kolonij niemieckich tytułem schedy, 5) wezwać wszystkich ludzi dobrej woli do masowego wstępowania w szeregi Ligi Morskiej i Rzecznej, która od 11 lat służy sprawie morza w Polsce. Zebrani wyrażają równocześnie radość z powodu poczyniń, mających na celu zjednoczenie prac Komitetu Floty Narodowej z pracami Ligi Morskiej i Rzecznej”.

Na akademję, która rozpoczęła się o godz. 12-iej w południe, przybyli m. in. Marszałkowie: Sejmu — Daszyński i Senatu — Szymański, Ministrowie: Przemysłu i Handlu — inż. Kwiatkowski, Spraw Wewnętrznych — Józewski, Reform Rolnych — prof. Staniewicz, Rolnictwa — Janta-Połączyński i Komunikacji — inż. Kühn, wiceministrowie: Doleżal i Leśniewski, przewodniczący Komisji Morskiej Sejmu — poseł Zalewski, Dyrektor Departamentu Morskiego — inż. Nosowicz, Dyrektor Urzędu Emigracyjnego — Nakoniecznikoff, Biskup Polowy — Ks. Gall, Generalowie: Górecki, Zaruski, Dreszer, Kwaśniewski i Skierski, przedstawiciele Kierownictwa Marynarki Wojennej i Francuskiej Misji Morskiej, oraz liczni reprezentanci władz, organizacji i towarzystw społecznych i t. d.

W prezydjum zasiadli: przewodniczący Komitetu Honorowego obchodu — Min. Kwiatkowski oraz General Górecki, Gen. Zaruski i poseł Zalewski. Za prezydjum ustawiły się poczty sztandarowe.

Akademję zagał gen. Górecki, Prezes Rady Głównej Ligi M. i R. następującym przemówieniem:

Przed 15-tu miesiącami obchodził naród polski 10-tą rocznicę odzyskania swej niepodległości. Wniosło przeżywaliśmy chwile, patrząc z perspektywy 10-ciu zaledwie lat na rezultaty naszej walki i naszej pracy. I zdawaliśmy sobie sprawę z tego, że te pokolenia, które po nas przyjdą, które w wolnej Polsce się rodzą i wychowują, i dla których niewola stanowić będzie tylko wspomnienie z przeżytych kiedyś przez naród nieszczęść, — że te pokolenia już nieco inaczej reagować będą psychicznie, niż my, którzyśmy zaznali niewoli, którzyśmy za wolność cierpieli i walczyli i którym los użył szczęścia, by własnymi oczyma patrzeć na Cud Zmartwychwstania!

(Dokończenie na str. 37)

DZIESIĘĆ LAT WŁADANIA MORZEM

Dziesięć lat w życiu ludzkim to okres niewielki, w historii narodów zaś jest to okres zgoła migawkowy, który naogół nie pozwala na wyciąganie żadnych wniosków zasadniczych. Mimo wszystko okres ten naszej państwowości przyniósł wspaniałe rezultaty, jak to wykazała Powszechna Wystawa Krajowa, niezbita i nietylko wedle naszego własnego mniemania, które mogłoby być zbyt pobłażliwe, ale i według zdania częstokroć bardzo krytycznie patrzących czynników obcych.

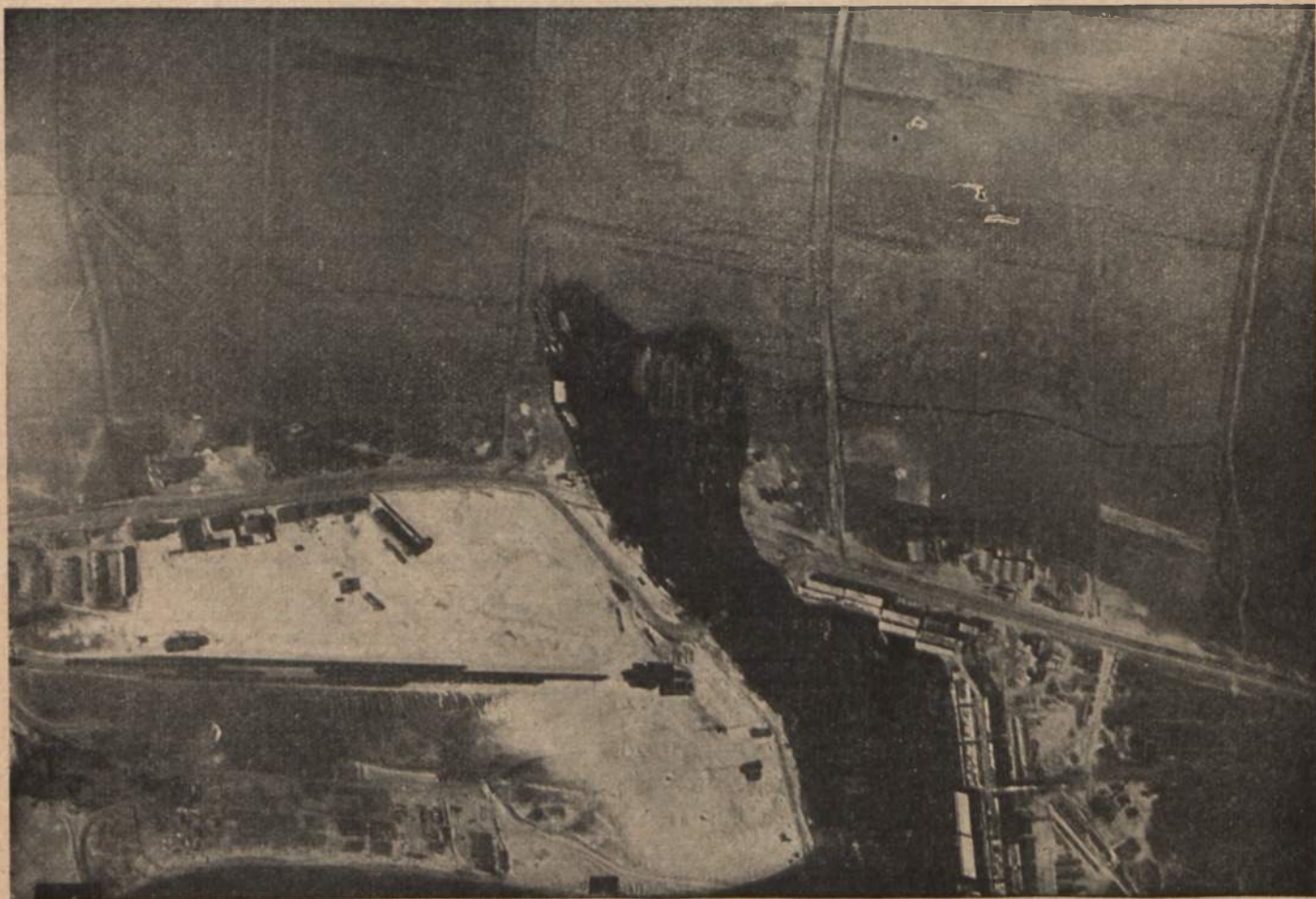
W sprawach morskich nie mieliśmy tradycyj i zostaliśmy bardzo skromnie obdarzeni, to też było bardzo dużo do odrobienia. Na krótkim, bo bez Helu zaledwie 74 kilometry liczącym brzegu, który nam przyznano, nie było ani jednego portu. Jedyny port, położony przy ujściu naszej Wisły, został przyłączony tylko połowicznie do nasze-

go państwa, Puck i Hel, dwa małe rybackie porty bez większej wartości nawet dla rybołówstwa, dla naszego handlu morskiego zgoła żadnego nie posiadały znaczenia, tembardziej, jeżeli się weźmie pod uwagę, w jakim stanie nam zostały oddane. Port Helski o konstrukcji drewnianej na pół zgniłej, nie miał połączenia kolejowego i posiadał ludność czysto niemiecką, dla Polski wrogo usposobioną. Port Pucki był bez dostępu od morza dla nieco głębszych statków, ciasny, leżący na boczny szlaku kolejowym.

Oto, co w tej dziedzinie mieliśmy 10 lat temu. A dziś? Dziś Hel gruntownie odremontowano, przystąpiono do znacznego poszerzenia portu, wybudowano kolej i dziś do Helu mamy bezpośrednie wagony z centrów całego kraju. Osada rybacka została znakomicie powiększona, dodano pół setki nowych pięk-

nych domków rybackich i przystąpiono do budowy drugiej serii domków rybackich. Osada Hel, jako letnisko, znacznie się rozwinęła. Komunikację wodną z Helem znacznie ulepszono. Nietylko Hel, ale również cały szereg innych letnisk rozwinął się bardzo, pozatem powstał szereg nowych, jak: Hallerowo, Orłowo i Jastrzębia Góra. Ta ostatnia zwłaszcza miejscowość ma wszelkie dane stania się najpiękniejszym letniskiem na naszym wybrzeżu. Uporządkowano również Puck. Rozwinęło się miasto, które dostało rzeźnię, prąd elektryczny. Pobudowano nowy, większy od Helskiego port rybacki w Jastarni, gdzie ludność jest czysto polska. Dano temu portowi w Jastarni dobry dostęp (4 metry głębokości) od strony morza.

Poza tem opracowany został plan zabudowania naszego wybrzeża. Plan ten jest dopiero go-



Tak myślał port w Gdyni w marcu 1926 roku. Zdjęcie z aeroplanu, wykonane w dniu 15.III.1926 r. o godzinie 10 m. 30 z wysokości 1.000 m. (Obserwator — por. mar. obs. Borkowski, pilot — kpt. pil. Iwanowski). Jak wiadać na zdjęciu, kanał portowy był wybagromany dopiero w początku.



Dworzec kolejowy dawny.



Dworzec kolejowy obecny.

GDYNIA.

towy w szkicu i będzie jeszcze przedmiotem specjalnej ankiety i konkursu, a przed zrealizowaniem — przedmiotem szeregu konferencyj. W każdym razie niema zakątka na naszym wybrzeżu, któryby naocznie nie pokazywał gruntownej zmiany na lepsze od czasu objęcia władzy przez Polskę.

A teraz Gdynia!

Na miejscu, gdzie dawniej krowy się pasły i gdzie wydobywano torf dla ogrzewania skromnych chat rybackich, dziś rozłożone są potężne baseny portowe. Tam, gdzie gospodarczo jeszcze przed 10 laty nic nie było, powstał port, którego miesięczna zdolność przepustowa doszła do 350.000, a dzienna do blisko 14.000 ton. W roku 1929 obrót portowy wynosił 2.813.000 ton, osiągnął więc i tem samym przekroczył o 40% przedwojenny obrót Gdańska. I to bynajmniej nie z krzywdą dla Gdańska, bo i ten port zamiast 2.000.000 ton przedwojennych osiągnął przeszło 8.000.000 ton obrotu.

Na terenie portu gdyńskiego wybudowano szereg pięknych i obszernych magazynów, zainstalowano urządzenia mechaniczne, które już dziś mogą przeładować około 300.000 ton węgla miesięcznie z wagonów na statki, a dalsze urządzenia są w budowie. Już w roku 1930 cyfra obrotu portowego w samym węglu może się łącznie podnieść. W budowie znajduje się chłodnia, która na początku roku 1930 ma być uruchomiona i może dać naszemu rolnictwu nowe zapętnie możliwości eksportowe, o których dotąd nie można było myśleć, bo i Gdańsk do dziś chłodni eksportowej nie posiada. Wybudowano i uruchomiono łuszcarnię ryżu, która sprowadza surowiec z Indyj i wywozi gotowy ryż nawet do Anglii.

W roku 1930 będzie też uruchomiona będąca w budowie olejarnia, która znów da możliwość sprowadzania surowca z Chin i eksportu olejów do krajów zamorskich. Na miejscu dawnej, kilkaset ubogich rybaków liczą-

cej wioski powstało miasto portowe, liczące już 32.000 mieszkańców. I gdyby nie wielka ciasnota pieniężna w całym kraju, to miasto liczyłoby już drugie tyle mieszkańców.

Marynarka wojenna wybudowała sobie nowoczesne koszary i basen dla swej floty, wszystko to na miejscu dawnych torfowisk zupełnie bezużytecznych. Tereny, które początkowo wywłaszczało się po 10 groszy za metr kwadratowy, a nawet dobrowolnie sprzedawane były za tę cenę, dziś są wywłaszczane za 35 złotych, a kupowane nawet za 150 zł. od metra kwadratowego. Wielki dworzec, który, zdawało się, że przez dziesiątki lat zaspokoić może nasze potrzeby, dziś jest już za mały, a poczta główna w Gdyni, monumentalna, niebawem nie będzie robiła wrażenia inwestycji, robionej na wyrost. Stacja Gdynia, przed wojną znana zaledwie kilku tysiącom ludzi, dziś jest stacją wielkiego portu Rzeczypospolitej Polskiej. Do niej dochodzą po-



Ulica dawna.



Ulica obecna.

GDYNIA.



Szkola darona.



Szkola obecna.

ciągi kurjerskie ze stolicy, do niej buduje się wielka magistrała z Górnego Śląska i dziś na jej terenie jest już sieć kolejowa długości około 50 kilometrów, która poszczególne odcinki portu obsługuje. Budująca się radjostacja jest na ukończeniu, a sprawa kabla morskiego do Kopenhagi nie jest już w dziedzinie nieziszczalnych projektów. Kilka fotografii reprodukowanych pokazuje, czem była Gdynia przedwojenna ze swemi chatami słomą krytymi i czem jest dziś ze swym ruchem portowym i ze swemi monumentalnymi budowlami. Tam, gdzie niegdyś kilka kutrów rybackich wyjeżdżało na skromne połowy, dziś zawijają w regularnych odstępach czasu, okręty

transoceaniczne z Ameryki Północnej (Scatic Line), z Ameryki Południowej (Chargeurs Reunis, Królewski Holenderski Lloyd), z Francji (Comp. Generale Transatlantique) i, daj Boże, niebawem wiele, wiele innych jeszcze.

Oprócz połączenia kolejowego z Górnym Śląskiem, które na odcinku Bydgoszcz—Gdynia może już w roku 1930 będzie uruchomione, a na drugim odcinku Górny Śląsk — Inowrocław też już niedługo to nastąpi, już za polskiego panowania otrzymała Gdynia kolejowe połączenie Kokożki — Gdynia z Polską, omijające terytorjum wolnego miasta Gdańska.

Ale na tem bilans naszego 10-

oletniego panowania nad Bałtykiem nie można zamknąć. Od granicy niemieckiej mamy całą połać ziemi, stale zagrożonej przez fale morskie. Niemcy próbowali całego szeregu konstrukcyj, aby te połacie około Karwieńskich Błot, niżej od morza położone, zabezpieczyć, lecz bezskutecznie. Zastosowana przez Polskę konstrukcja żelbetowa, już od szeregu lat okazała się dobra i zdaje się rozwiązała ten problem pomyślnie. Latarnia morska na Helu była w stanie pożalowania godnym. Miała ona świecić na 12 mil morskich, ale starte reflektory dawały światło ledwie na 6 mil. Na miejscu starej latarni został wbudowany nowoczesny aparat świetlny, dający światło na 17 mil morskich; jest on najnowszej francuskiej konstrukcji.

Mógłby ktoś zarzucić, że jednak nasza flota handlowa ze swemi 60.000 ton rejestrowanych brutto w stosunku do np. 260.000 ton floty Jugosławji, która przed wojną też dostępu do morza nie miała, jest jednak jeszcze bardzo mała. Wprawdzie Jugosławja największych portów tego wybrzeża, jak Tryjest i Fiume też nie dostała, ale jednak otrzymała cały szereg portów, jak Suszak, Split, Dubrownik, do których była przypisana flota handlowa, a jedyny port, do którego u nas statki handlowe były przypisane, Gdańsk, nam się nie dostał. Jeżeli się więc weźmie pod uwagę, że państwo polskie po odzyskaniu wolności, miało do wyleczenia rany wojny światowej, która u nas literalnie najdłużej trwała, że zadania odbudowania państwowości były wprost ogromne, że



„Gmach”, w którym mieścił się niegdyś dawny Urząd Gminny w Gdyni.

prócz dobrych chęci, środki, które Polska rozporządzała były wprost więcej, niż skromne, to jednak bez samochwalstwa powiedzieć trzeba, że to pierwsze dziesięciolecie naszego władania morzem nie zostało zmarnowane. Bo trzeba jeszcze brać i ten wzgląd pod uwagę, że port w Gdyni buduje się właściwie dopiero od 4 lat, że flotę handlową mamy dopiero od 3 lat. A więc dopiero ostatnie lata tego dziesięciolecia zostały intensywnie wykorzystane. Mimo to można powiedzieć, że dziesięciolecie to

dało znakomite rezultaty. Świadomie nie wspominałem o porcie rybackim na Wielkim Morzu, którego budowa ma się rozpocząć już w roku 1930, — ponieważ, jak dotąd, jest on dopiero w projekcie. Tak samo nie wspominałem o wielkim letniku Jurata, które w pobliżu Jastarni na skalę prawdziwie europejską już w niedługim czasie zaczniesz się rozbudowywać.

Krótki ten szkic nie mógł wyczerpać tego, co Polska w tym dziesięcioleciu od objęcia swego wybrzeża zrobiła. Zresztą „Mo-

rze” o tem tak często i wyczerpująco pisało; ten szkic miał rzucić kilka promieni światła, które pozwolą czytelnikom sobie przypomnieć, co Polska tu zrobiła i wyrobić sobie sąd, że to pierwsze dziesięciolecie nie zostało zmarnowane. Oby drugie dziesięciolecie dało rezultaty jeszcze lepsze i wykazało jeszcze lepiej, że Polsce dostęp do morza był potrzebny, jak płuća organizmowi ludzkiemu, i że Polska należycie ten dostęp wykorzystać umiała.

Inż. ST. ŁĘGOWSKI.

DZIESIĘCIOLECIE URZĘDU MORSKIEGO

W roku bieżącym upłynie 10 z rzędu rok istnienia na Wybrzeżu Polskim cywilnej instytucji państwowej, ogniskującej sprawy lokalnej administracji marynarki handlowej i portów morskich. Instytucją tą jest Urząd Morski w Gdyni, łącznie z podległymi mu jednostkami. Dziesięć lat istnienia tej instytucji, — w swej strukturze nieco odmiennie od pozostałych organów administracji państwowej, ze względu na swe przeznaczenie do spełnienia całego szeregu misyj wielkich i nowych, które wyłoniły się dotychczas, i wynikają ciągle jeszcze, jako następstwa odzyskania dla Polski brzegu morskiego, tego bezcennego wylotu na świat szeroki po wolnych szlakach morskich, — daje bezspornie powód do pobieżnego choćby opisu i zobrazowania jej działalności, rozwoju i dzieł, dokonanych w tym czasie.

Cały okres istnienia Urzędu Morskiego, poprzednio nazywanego się Urzędem Marynarki Handlowej, wypełniony jest udziałem w pracy organizacyjnej przy tworzeniu lokalnej administracji morskiej, realizacji inwestycji dla celów budowy i eksploatacji polskich portów morskich, ochrony brzegów morskich, utrzymania dróg morskich i bezpieczeństwa żeglugi.

Cóż bowiem otrzymała Polska nad Bałtykiem w 1920 roku? — Skrawek zaniechanego przez zaborcę piaszczystego brzegu morskiego, względnie wylot doliny rzeczki Chylonki, uchodzącej do zatoki Gdańskiej w pobliżu wioski rybackiej Gdyni, czyli to miejsce na brzegu.

które Polska zamieniła na pierwszorzędną port bałtycki. Poza tem — przystań rybacką w Helu oraz małą komunalną przystań dla łodzi i kutrów w Pucku, oba objekty bez znaczenia dla zagadnień światowej komunikacji morskiej. Flota handlowa, przejęta w spadku, składała się z paru niewielkich i starych kutrów drewnianych, żaglowych, przypisanych rejestrowo do „portu” ojczystego w Rewie, to jest do małej wioski rybackiej, położonej dotychczas w zapadłym zakątku wybrzeża, na uboczu głównych traktów komunikacyjnych. Odziedziczono natomiast tylko obowiązki róż-

nych świadczeń, bądź to na rzecz żeglugi międzynarodowej, jak utrzymanie 4 latarów morskich i paru znaków orientacyjnych na wodzie, t. zw. pław i boi, bądź też na rzecz ochrony brzegu diunowego przed niszczycielskim działaniem fal morskich i burzliwych wichrów zachodnich, a to w celu zabezpieczenia terenów nizinnych od zalewu przez morze i zagłady kilkudziesięcioletniego dorobku pracy ludzkiej.

Do spełnienia wymienionych zadań, do zapoczątkowania tradycji polskiej administracji morskiej w Polsce wskrzeszonej, do znalezienia dla tej administracji dróg rozwojowych i ustalenia kierunków jej działania w przyszłości, — powołany został do życia, rozkazem Ministra Spraw Wojskowych z dnia 2 kwietnia 1920 roku, „Urząd Marynarki Handlowej” na Pomorzu, z siedzibą tymczasową w Wejherowie, organizacyjnie zależny wówczas od Departamentu Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych.

W związku z wydzieleniem spraw Marynarki Handlowej i portów morskich handlowych z resortu Ministra Spraw Wojskowych i przydzieleniem ich do resortu Ministra Przemysłu i Handlu, rozporządzeniem Rady Ministrów, — z dniem 1 stycznia 1922 roku Urząd Marynarki Handlowej uzyskał samodzielność budżetową oraz zakres drugiej instancji w administracji marynarki handlowej. W tej formie organizacyjnej Urząd ten tworzy podległe mu jednostki administracji portowej, a mianowicie kapitanaty portów



Komandor Józef Poznański, Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.

w Helu z dniem 3 czerwca 1922 roku, w Pucku w lutym 1922 roku oraz w Gdyni z dniem 24 lipca 1922 roku. Placówkę w Pucku ze względów oszczędnościowych w toku 1926 roku likwiduje się. (15 lipca 1926).

Zarządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu Urząd ten przeniesiony został z końcem 1927 roku do Gdyni, czyli na teren swej pracy bezpośredniej w porcie gdyńskim, gdzie rozpoczął też jednocześnie funkcje bezpośredniej administracji portu.

Działalność Urzędu nie była jednak jeszcze do tego okresu oparta na trwałej podstawie prawnej, t. j. na ustawie o ustroju i zakresie działania władz marynarki handlowej. Dopiero Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z mocą ustawy z dnia 22 marca 1928 roku stworzyło tę podstawę prawną dla istnienia i działania tego Urzędu, zmieniając jednocześnie dotychczasową jego nazwę na „Urząd Morski“, jedyny w Polsce, oraz kładąc podwaliny pod Kapitanaty Portów, podległych temu Urzędowi. Forma organizacyjna wewnętrzna, nadana ramowo Urzędowi Morskiemu wspomnianem Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej, została bliżej określona przez statut organizacyjny, nadany Rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu i ogłoszonym w Monitorze Polskim. (Nr. 132 z 1929 roku).

W związku z rozwojem portu gdyńskiego i zwiększeniem się znaczenia jego racjonalnej eksploatacji, względnie w celu dania sferom handlowym, zainteresowanym bezpośrednio w porcie, — możliwości wywierania pewnego wpływu na tok spraw portowych, Minister Przemysłu i Handlu powołał do życia Rozporządzeniem z dnia 18 lutego 1929 r. (Monitor Polski Nr. 52/29) organ doradczy i opiniodawczy dla Dyrektora Urzędu Morskiego w postaci „Tymczasowej Rady Portowej“. Skład tej Rady, mianowanej przez Ministra Przemysłu i Handlu, wykazuje pewne podobieństwo do składu Okręgowych Rad Kolejowych, istniejących przy Dyrekcjach P. K. P.

Urząd Morski składa się obecnie z 5 Wydziałów, a mianowi-

cie: Ogólnego, Technicznego (Mechanicznego), Budowlanego, Żeglugowego i Eksploatacyjnego. Zakres czynności każdego wydziału określony jest w statucie organizacyjnym Urzędu. Rozwój agend Urzędu Morskiego w ciągu lat ubiegłych

charakteryzują poniekąd sumy budżetowe, które po przeliczeniu na podstawie odnośnych rozporządzeń Władz Centralnych z marek polskich i złotych, różnych frankowi złotemu, na złote obiegowe, przedstawiają się jak następuje:

Rok	Docho dy	Wydatki	Z tego wydatki nadzwyczajne
1922	5 353 zł.	308.470 zł.	
1923	3 371 „	484 858 „	
1924	58.300 „	713.795 „	
1925	94.558 „	948.485 „	
1926	450.463 „	1 682 200 „	323 710 zł
X/1927	524.272 „	1 993.419 „	1.097 857 „
1928/1929	1.248.787 „	3.902.932 „	2.118 948 „
1929, 1930	3.467.000 „	14.431.495 „	10.655.512 „
P r e l i m i n o w a n e			
1930/1931	3.999.275 zł.	13.727.388 zł.	9.427.673 zł.

Znaczne kwoty w wydatkach nadzwyczajnych lat ostatnich znamionują ożywioną działalność Urzędu Morskiego. Inwestycje te w większości przypa-



Gmach Urzędu Morskiego w Gdyni.

dają na rzecz portu gdyńskiego, w postaci różnych urządzeń portowych. Lekkie zmniejszenie się wydatków nadzwyczajnych na rok budżetowy 1930/31 spowodowane jest ogólnem w tym roku ograniczeniem inwestycyj państwowych.

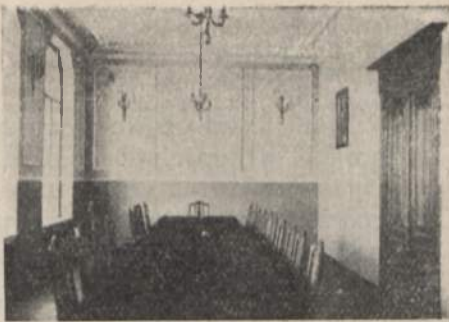
Dla dalszego wyjaśnienia wypada tutaj nadmienić i podkreślić, że budowa portu gdyńskiego wyłączona jest z agend Urzędu Morskiego (do pewnego czasu), i oparta o budżety oddzielne, realizowane przez Na-

czelnika Budowy Portu według odnośnych dyrektyw Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Z punktu widzenia materialnego wyniki pracy Urzędu przedstawia poniższe wyszczególnienie wykonanych robót.

W dziale budownictwa wodnego i naziemnego wykonano przez ostatnie lata różne budowle na Wybrzeżu, z których ważniejsze: wzmocnienie brzegu morskiego żelazo-betonową konstrukcją według systemu de Muralt'a na długości 1130 mtr. przed wsią Karwieńskie Błota, — drewniane wzmocnienie brzegu przed wsią Chałupy na półwyspie Helskim oraz podobne wzmocnienie tamże pod górą Lubek, — wybudowanie nowego portu rybackiego w Jastarni-Borze, — przebudowanie falochronów w porcie Helskim drogą zamiany nadwodnej konstrukcji drewnianej na żelbetową, zbudowanie nowej przystani w porcie helskim dla statków osobowych, a w roku ubiegłym rozpoczęcie budowy nowego falochronu w związku ze znacznym powiększeniem tego portu, — przebudowanie, przy równoczesnem rozszerzeniu i znacznem przedłużeniu, — pomostów pasażerskich konstrukcji drewnianej w Gdyni i w Orłowie, — wzniesienie części wzmocnienia żelbetowego na brzegu pod Kamienną Górą, długości 300 mtr.

W porcie gdyńskim ilość robót budowlanych, wykonanych oprócz budowli, należących do



Sala posiedzeń w gmachu Urzędu Morskiego w Gdyni.

właściwej budowy portu, przedstawia się również zajmująco. Ważniejsze z nich są następujące: przebudowa elektrowni portowej przy równoczesnym jej powiększeniu, wzniesienie budynku Urzędu Morskiego i „Stacji Pilotów” a ostatnio jeszcze dwóch domów mieszkalnych dla funkcjonarjuszów Urzędu, — budowa w zarządzie i pod nadzorem Urzędu trzech hangarów portowych, (o wartości łącznej około półtora miliona złotych), — ułożenie kilkuset metrów dróg brukowanych, w porcie, — budowa kanałów ślizgowych dla dźwigów, — 5 stacyj transformatorów i t. d.

W dziale techniczno-mechanicznym wykonano oprócz czynności administracyjnych, związanych z dozorem kotłów na statkach handlowych morskich i pomiarem tych statków, liczne roboty, z których ważniejsze: w porcie gdyńskim zbudowano sieć wodociagową, która obecnie liczy około 3.800 mtr. długości ogólnej i posiada 18 hydrantów do podawania wody na statki, i dwie stacje pomp. Sieć dociera do wszystkich eksploatowanych nabrzeży; — zbudowano portową sieć kabli i przewodów powietrznych do rozprowadzania energii z transformatorów i elektrowni portowej do wszystkich elektrycznych dźwigów portowych dla celów oświetlenia nabrzeży, hangarów i państwowych budynków oraz budowli tymczasowych na terenie portu, zbudowano sieć portowa telefonów automatycznych. Licząca obecnie 45 aparatów, przebudowano elektrownię portową drogą zmiany motoru gazowego na zespół Dieslowski, zorganizowano i wyposażono portową straż pożarną, a holowniki portowe zaopatrzone w pompy przeciwpożarowe.

Tabor pogłębiarski Urzędu

Morskiego, składający się z dwu drag (1 ssącej i 1 czerpakowej) oraz kilkunastu jednostek pomocniczych, wydobyl przeszło milion mtr. sześć. materiału dennego w związku z budową umocnień brzegowych, dostępu do portu w Jastarni (kanał dojazdowy), oraz przy pogłębieniu przejścia do portu w Pucku, jego rozszerzeniu i przy usuwaniu zamuleń w porcie helskim.

Niemniej w dziedzinie hydrografji wykonano pewne prace, zasługujące na wzmiankę. Do tych zaliczyć wypada: liczne pomiary na brzegu i wodzie, służące do studjów przy budowlach wodnych i robotach pogłębiarskich, wbudowanie nowego aparatu świetlnego na latarni morskiej w Helu, ustawienie kilku nowych świateł i sygnałów na brzegu (acetylenowych automatycznych), rozpoczęcie budowy 7 latarni morskich dla wejść do portu gdyńskiego oraz nowoczesnego urządzenia do podawania sygnałów akustycznych i iskrowych dla orientacji podczas mgły.

W roku bieżącym dzięki łagodności zimy Urząd Morski prowadzi dalej intensywnie kilka robót inwestycyjnych w porcie gdyńskim, z których ważniejsze są: budowa hali rybnej na molo rybackim, kosztem około 600.000 zł., stacji kwarantannowej oraz przystani przy niej dla łodzi i małych statków, (na północ od Oksywja, w wąwozie, zwanym Babi Dół), rozbudowa sieci wodociagu portowego i sieci przewodów elektrycznych, budowę trzeciego domu mieszkalnego, nowej drogi brukowanej i t. p.



Gabinet Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

Skład osobowy Urzędu Morskiego, przez cały czas jego istnienia, pozostawał w stałym i powolnym wzroście. Reprezentowany w początkach swego istnienia przez Naczelnika i parę sił, niezbędnych do prac biurowych, Urząd Morski zatrudnia obecnie 56 funkcjonarjuszów (w tem 7 inżynierów i 49 funkcjonarjuszów niższych), oraz liczny zastęp pracowników fizycznych.

Od początku istnienia Urzędu tego, t. j. od 2 kwietnia 1920 roku stoi na jego czele i kieruje jego sprawami prawnik, p. Józef Poznański, kawaler krzyża oficerskiego „Polonja Restituta” i komandor ppor. w rezerwie polskiej Marynarki Wojennej.

Urząd Morski mieści się obecnie w nowoczesnym gmachu własnym, wzniesionym na terenie portowym w Gdyni.

L. M.



Gdynia. Ul. Portowa. Na środku jezdni stoi stary, kilkaset lat życia sobie liczący dąb.

ROZWÓJ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

Wysilek, skierowany na stworzenie własnej floty handlowej, którego rezultatem jest tabor morski, liczący dziś około 69.000 ton nośności, zasługuje na tem większą uwagę, że mierzyć go należy okresem zaledwie trzyletnim. Okres poprzedni, bogaty zresztą w doświadczenia, postawił nas jesienią 1926 roku wobec zupełnego braku tonażu handlowego. W czasie tym pol-

ska bandera handlowa powiewała tylko nad kilkoma jednostkami pomocniczymi, jak „Lwów” — statek szkolny, „Ursus” — holownik morski i t. p.

Niżej zamieszczona lista naszych statków handlowych, sporządzona na dzień 1 stycznia r. b., obejmuje zarówno flotę przedsiębiorstw żeglugowych, jak i statki, służące do celów pomocniczych. Właściwa handlo-

wa flota przewozowa liczy 24 jednostki o pojemności około 42.000 ton rejestrowych brutto i nośności około 61.000 ton (w tem 2 statki o 6.000 t. w budowie). W skład floty pomocniczej wchodzi 36 większych i mniejszych statków, służących dla celów naukowych, inspekcyjnych, holowania i t. p.

STATKI PASAŻERSKIE I TOWAROWE

L. p.	NAZWA	Rodzaj	Tonaż rej.		Nosność	Rok budowy	WŁAŚCICIEL
			brutto	netto			
1	Toruń	par. tow.	2018	1121,5	2800	1925	Państwowe Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” Polsko-Brytyjskie T-wo Okrętowe „Polsko-Skandynawskie T-wo Transportowe” Dunin-Ślepić
2	Katowice	„	1995	1107,5	2800	1925	
3	Kraków	„	2018	1121,5	2800	1925	
4	Wilno	„	2018	1121	2800	1926	
5	Poznań	„	2017,5	1121	2800	1926	
6	Wisła	„	3108	1844	5146	1928	
7	Niemen	„	3108	1844	5151,5	1928	
8	Warta	„	2493	1509	4200	1916	
9	Tczew	„	760,5	344	1020	1927	
10	Gdańsk	par. pas.	538	233,6	—	1927	
11	Gdynia	„	549	236	—	1927	
12	Jadwiga	„	270	106,6	—	1928	
13	Wanda	„	270	106,6	—	1928	
14	Hanka	„	91,5	34	—	1888	
15	Rewa	par. pas.-tow.	2376	1465	3220	1906	
16	Łódź	„	2450	1477	3510	1907	
17	Warszawa	„	2487	1534	3440	1916	
18	Premjer	„	3540	2171	3950	1922	
19	Robur I	par. tow.	975	577	1250	1879	
20	Robur III	„	1894	1138	2817	1924	
21	Robur IV	„	w budowie		3000	1930	
22	Robur V	„			3000	1930	
23	Hobur VI	„	2088,5	1252,5	3200	1922	
24	Ville de Toulon	„	672	394	810	1905	
24	Razem		ca 42000	ca 24000	ca 61000		

Przy pomocy tego taboru w r. 1929 przewieziono około 700.000 ton różnych towarów i kilkanaście tysięcy pasażerów. Przewozy te w r. b. powinny jeszcze wzrosnąć, a to zarówno ze względu na oczekiwany przyrost tonażu, mający wynieść według obecnych przewidywań co najmniej 15.000 ton, jak i dłuższy czas żeglugi (ruch towarowy w I kw. 1929 r. był minimalny ze względu na zamknięcie portów bałtyckich).

Na oczekiwaną narazie liczbę przyrostu tonażu 15.000 ton składają się: 2 statki towarowe po 3.000 t. każdy, zamówione przez „Polsko - Skandynawskie T-wo Transportowe”, 1 statek o 1.000 t., który zamierza nabyć

„Łuszczarnia Ryżu”, oraz 5 statków towarowych o łącznej nośności 8.500 ton dla P. P. „Żegluga Polska”. Wszystkie te jednostki zostaną użyte w żegludze bałtyckiej i morza Północnego.

W rozwoju polskiej floty ciekawym zjawiskiem jest równomierny przyrost tonażu. Ogółem nośność statków, nabytych w ciągu każdego z lat 1927 i 1929 wynosi przeciętnie 22.000 ton, przyczem oczekiwać można, że liczba ta powtórzy się również w r. 1930 (jak wspomnieliśmy wyżej, przewidywany obecnie przyrost tonażu stanowi już 15.000 ton). W związku z tem przyjąć można z pewnym prawdopodobieństwem, że nasze obecne możliwości finansowe i

techniczne w dziedzinie tworzenia floty wyrażają się właśnie mniej więcej tą liczbą roczną.

Jeżeli weźmie się pod uwagę, że w granicach nośności 22.000 ton można stworzyć każdą z projektowanych w pierwszym okresie linii, zarówno towarowych, jak i pasażerskich, to, pod warunkiem utrzymania dotychczasowego tempa rozwoju, będziemy w stanie w ciągu najbliższych 4—5 lat zakończyć okres wchodzenia Polski w krąg międzynarodowych interesów morskich.

Nie ulega wątpliwości, że państwo, kapitał prywatny i społeczeństwo zdolne są i zdobędą się na odpowiedni wysilek, by zakreślone programem linie okrę-

S T A T K I P O M O C N I C Z E

L. p.	N A Z W A	Rodzaj	Tonaż rej.		Wyporność albo Nosność	Rok budowy	WŁAŚCICIEL
			brutto	netto			
1	Lwów	żagl.-motor	1293	964	2000	1869	Rządowy
2	Pomorze	statek szkolny	1567	1217	2600	1909	"
3	Nowa Draga	draga	367	95	—	1908	"
4	Gedania	prom. kol.	290,5	74	—	1926	"
5	Ursus	hol. morski	166,5	54	—	1924	"
6	Amor	st. przewoźn.	—	—	—	1901	"
7	Bizon	hol. port.	86	—	—	1928	"
8	Żubr	"	60	20	—	1890	"
9	Castor	"	61,5	10,5	—	1919	"
10	Gazda	kuter	15	2	—	1926	"
11	Maryśka	statek przew.	—	—	—	1928	"
12	Oksywie	prom przewoz	—	—	—	1928	"
13	Pilot	motor. pilot.	16	9,5	—	1929	"
14	Tur	hol. port	86	—	—	1927	"
15	Syrena	motor. inspekc.	—	—	—	1929	"
16	Tryton	żagl.-motor. inspekcyjny	—	—	—	1921	"
17	Bak	kuter żagl.-mot.	11	4,5	—	—	P P „Żegluga Polska“
18	Central	motorówka	—	—	—	—	Centrala Prowiantowa
19	Elibor III	hol. port.	33	11	—	1895	„Elibor“
20	Ewa	„kuter ż.-m. do	29	10	—	1929	Morski Instytut Ryaacki
21	Starnia	badaw naukowych	29	8,5	—	1929	
22	Mazur	hol. mot	—	—	—	1909	F-a „Atlantic“
23	Nida	holownik	9	3,5	—	1906	„Polsko-Skandynawskie T-wo Transportowe“
24	Vega	"	9	2,5	—	1901	
25	Ira	lichtuga	135	110	200	—	„Polska Ag. Morska“
26	Marylka	"	247	211	390	1912	
27	Triczi	"	180	160	390	1917	F-a „Speed“
28	PAM	motorówka	—	—	—	1920	F-a „Ship Supplies“
29	Speed I	holownik	41	14	—	1890	B. Wardęga
30	Stella Maris	motorówka	—	—	—	—	„Pol.-Skand.T-woTransp“
31	Vesta	żagl. mot.	57,5	20	—	1904	S. Waltosz
32	Wanda	motorówka	17,5	3	—	—	J. Minta
33	Zorza	"	9	3,5	—	1921	J. Długi
34	Zosia	"	—	—	—	1916	F. Bigot
35	Helena	żaglowiec	27,5	18,5	—	1872	
36	Eugenja	"	22	16	—	1905	
36	Razem		ca 4950	ca 3100	ca 7600		

towe powołać do życia, niemniej jednak pamiętać należy, że po tej stronie leży tylko połowa zagadnienia. Druga połowa — to sprawa personelu, mającego administrować i eksploatować uruchomione linje, to również zagadnienie sprawności morskich urzędów.

Następnie należy liczyć się z tem, że w miarę rozwoju naszego tonażu spotkamy się z coraz ostrzejszą obcą konkurencją, spowodowaną utraceniem części światowych przewozów na rzecz polskiej floty handlowej — i to w okresie nieświetnej naogół konjunktury na rynku frachtów morskich. Rynek ten przechodzi dość poważny kryzys, spowodowany nadmiarem tonażu. Jeśli zważyć, że od r. 1913 obroty handlu światowego wzrosły zaledwie o 13 proc., gdy jednocześnie tonaż morski powiększył się o 40 proc., gdy uwzględnimy poza tem większą

sprawność przewozową floty współczesnej, będącą wynikiem wzrostu szybkości statków, — to możemy spodziewać się ostrej walki o każdą setkę tysięcy ton frachtu, o każdy tysiąc pasażerów. W tym stanie rzeczy, kto wie, czy nie wypadnie nam oprzeć istnienia niektórych z pro-

jektowanych linii na współpracy z obcymi przedsiębiorstwami żegludowymi (mamy już taki przykład w postaci „Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego“), co bezwarunkowo mogłoby się przyczynić do wzmocnienia naszej sytuacji na morzu.

S. KOSKO



Fragment portu w Gdyni

PAŃSTWOWA SZKOŁA MORSKA

W roku, w którym Polska cała święci uroczyste dziesiątą rocznicę odzyskania dostępu do morza, obchodzi również taką samą uroczystość jedyna uczelnia morska w Polsce, kształcąca oficerów marynarki handlowej specjalności pokładowej i maszynowej — Państwowa Szkoła Morska, założona rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 8 listopada 1929 r. do rządu szkół wyższych.

Założona została Szkoła Morska dnia 17 czerwca 1920 r., jakby na dowód tężyzny, żywotności i dzielności ducha polskiego, bo przecież był to okres najcięższej zawieruchy wojennej, bo budowano nową placówkę z myślą o dalekiej przyszłości, chociaż centralne obszary państwa płonęły pożogą wojny, chociaż dalecy przyjaciele stracili nadzieję uratowania odrodzonej Polski, a najbliżsi sąsiedzi gotowali się do zagarnięcia tego, co im wydarła sprawiedliwość dziejowa. Wierzone jednak w siły Narodu, wierzone, że nawała bolszewicka zostanie odparta, a wówczas Ojczyzna nasza, rozwijając się, potrzebować będzie przede wszystkim marynarki handlowej, tej tętnicy, dzięki której serce nowoczesnego państwa bije normalnie i zdrowo; wierzone, że współczesne społeczeństwo polskie zdobędzie się na wysiłek naprawienia dawnych błędów i stworzy w krótkim czasie marynarkę handlową. Postanowiono więc zapewnić jej młode siły — fachowo wyszkolonych oficerów.

Grono ludzi, z p. Adm. Kazimierzem Porębskim na czele, opracowało organizację i w ogólnym zarysie program nauczania w Szkole Morskiej. Z różnych powodów zdecydowano się stworzyć szkołę kombinowaną — ogólnokształcącą i zawodową. W ten sposób uczniowie, przyjmowani po ukończeniu 6-u klas gimnazjalnych, mieli studjować przedmioty ogólnokształcące z zakresu dwóch najwyższych klas gimnazjalnych, a równocześnie oraz w trzecim roku studjów (po egzaminie dojrzałości) wyłącznie — przedmioty zawodowe, obejmujące wiedzę morską.

„Dwoistość“ ta wynikła z ko-

nieczności życiowej, w pierwszych latach bowiem, kiedy marynarki handlowej w Polsce tak, jakby nie było, Szkoła Morska miała na celu poza właściwym zadaniem także propagandę wśród młodzieży, propagandę idei morza. Z pełną świadomością przygotowywano kandydatów na oficerów marynarki handlowej tak, aby w razie niemożności zdobycia stanowiska w służbie morskiej umożliwione było absolwentom Szkoły wstępowanie do wyższych zakładów. Uzyskiwano w ten sposób jeden rezultat nader ważny: urabiano nowych „ludzi morskich“, którzy w przyszłości, zajmując róż-



*Komandor Adam Mohuczy,
Dyrektor Państwowej Szkoły
Morskiej.*

ne stanowiska, mieli promieniować w społeczeństwie i szerzyć w niem umiłowanie morza i zrozumienie dla spraw morskich.

Wszak społeczeństwo musiało być w tym kierunku dopiero wychowane.

Przy tworzeniu Szkoły oparto się na wzorach zagranicznych, jak Nautical College w Pangbourne (Anglja) i przede wszystkim — Królewski Zakład Morski (R. Istituto Nautico) we Włoszech.

Po wielu trudach znaleziono w Tczewie najbardziej nadający się dla projektowanej Szkoły gmach, który też wynajęto. Utworzono również władze szkolne i Radę Pedagogiczną. Dyrektorem Szkoły został inż. morski, p. Antoni Garnuszew-

ski, inspektorem i kierownikiem Wydziału Nawigacyjnego p. Gustaw Kański, kierownikiem Wydziału Mechanicznego inżyn. technik p. Kazimierz Bielski.

Pod koniec lipca 1920 r. zorganizowano pierwsze oględziny lekarskie i egzamin wstępny (w Warszawie). Przyjęto 53 kandydatów, którzy jednogłośnie wyrazili życzenie wstąpienia do służby wojskowej, ochotniczej, na czas walki z Rosją bolszewicką. To też dopiero po ich zwolnieniu z wojska, gdy nadto jesienią przyjęto jeszcze 29 uczniów, można było dnia 23 października 1920 r. rozpocząć normalną pracę.

Dnia 8 grudnia 1920 r. odbyła się uroczystość poświęcenia gmachu Szkoły i podniesienia nad nim bandery.

Ale oto zaczęły się piętrzyć przewidywane, a niemożliwe wówczas do usunięcia trudności: brak podręczników fachowych w języku polskim, pomocy naukowych, i warsztatów szkolnych. Pomyślnie rozwiązana była tylko kwestja posiadania statku szkolnego, bo w sierpniu 1920 r. zakupiono w Holandji statek żaglowy. Zakupiono żaglowiec, gdyż doświadczenie w innych krajach wykazało, że na statkach takiego typu najlepiej rozwija się siła, zręczność, zimna krew, spstrzegawczość, szybkość orientacji i t. p. zalety, które cechują prawdziwego marynarza. Przez pamięć na bohaterkie miasto otrzymał statek szkolny miano „Lwów“. Od tego czasu rokrocznie wypływał „Lwów“ na bliższe i dalsze morza, zaprawiając uczniów do nowego życia.

Poza tem radzono sobie, jak można było. Powstały notatki i „konspekty“ wykładów, korzystano z gabinetów naukowych miejscowego gimnazjum i z warsztatów kolejowych, przygotowując jednocześnie najpotrzebniejsze podręczniki z praktyki morskiej oraz z astronomji, szturmując do różnych firm przemysłowych w Polsce o darowanie maszyn do warsztatów szkolnych, a gdy te „ataki“ mało były skuteczne, — skupując powoli potrzebne narzędzia i maszyny.

W lipcu 1921 r. odbył się drugi egzamin wstępny i przyjęto nowe pokolenie marynarzy.

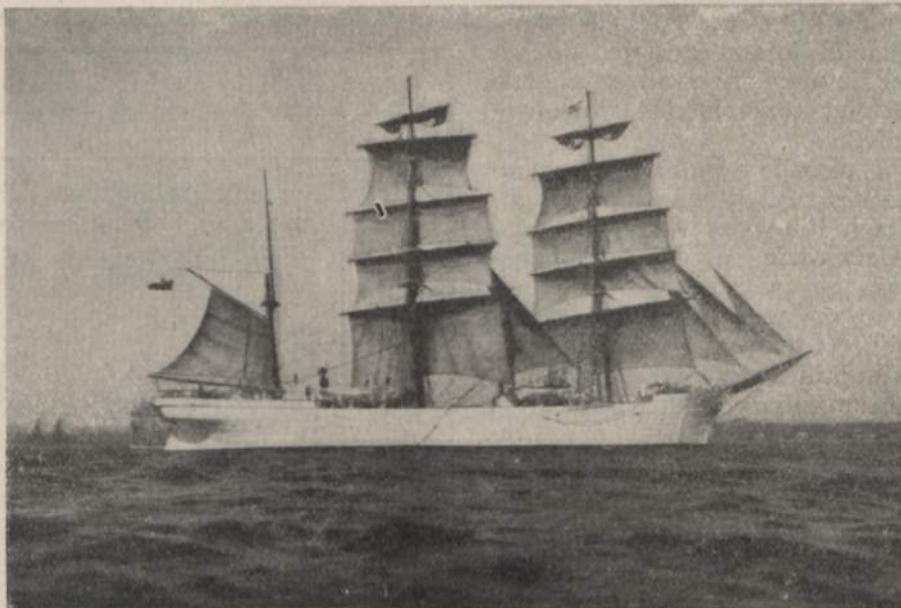
Od 1 stycznia 1922 r. została Szkoła całkowicie podporządkowana Departamentowi Marynarki Handlowej w Ministerstwie Przemysłu i Handlu (dziś Departament Morski), co było zewszecmiar korzystne. Rozpoczął się okres powolnego, ale stałego rozwoju Szkoły, zwłaszcza, gdy w maju 1922 r. odbył się po raz pierwszy egzamin dojrzałości, a w kwietniu 1923 r. także pierwszy egzamin państwowy dla kończących Szkołę i w jesieni tego roku pierwszy egzamin praktyczny, gdy więc — organizacja Szkoły została ukończona.

Rozwój ten nie szedł tak szybko, jak należało, gdyż Szkoła musiała zwalczać uprzedzenie społeczeństwa, borykać się o gmach, bronić się przed przeniesieniem w głąb kraju i t. p., słowem — pozostawać w stanie ciągłej niepewności. Na dobitkę był to najcięższy okres dla polskiej marynarki handlowej i wydawało się, że społeczeństwo nie potrafi zrozumieć konieczności wyzyskania dostępu do morza. Zaczęło więc wyłaniać się zagadnienie celowości Szkoły Morskiej. Prócz tego tempo rozwoju Szkoły musiało być słabsze z powodu szczupłości gmachu i fatalnych warunków mieszkaniowych uczniów (internat bowiem mieści się w gmachu szkolnym).

W tych trudnych warunkach trzeba było prawdziwego zaparcia się siebie, aby nie wegetować lub nie ustać w pracy, lecz z zapalem kończyć rozpoczęte dzieło całkowitego urządzenia Szkoły.

Z wielkim wysiłkiem zdołano jednak stworzyć pokaźne warsztaty szkolne, bibliotekę, zapoczątkować gabinety nauk żeglarskich, mechaniczny i fizyko-chemiczny. Wkońcu, w kwietniu 1927 r. utworzony został Instytut Wydawniczy Szkoły Morskiej, który miał wyrównać palący brak podręczników fachowych.

Nauka w Szkole Morskiej trwa trzy lata zgórą na dwóch Wydziałach równolegle: Nawigacyjnym i Mechanicznym. Każdy Wydział posiada trzy kursy, czyli okresy studjów. Rok szkolny dzieli się na dwa seme-



Żaglowiec „Lwów”, który zakończył w roku bieżącym swoją chlubną służbę, jako statek szkolny marynarki handlowej.

stry (od 1 października do 31 stycznia i od 1 lutego do 15 czerwca). Okres ten, zwany zimowym, przeznaczony jest na kształcenie teoretyczne — ogólne i zawodowe, jak to wyjaśniono powyżej. Okres od 16 czerwca do 30 września, czyli letni, przeznaczony jest na wyszkolenie praktyczne.

Po ukończeniu drugiego kursu zdają uczniowie obu Wydziałów egzamin dojrzałości. Po ukończeniu trzeciego kursu uczniowie obydwu Wydziałów zdają egzaminy państwowe: teoretyczne, natychmiast po ukończeniu roku szkolnego — i praktyczne, po odbyciu w lecie praktyki i wykonaniu prac, jakie są im zadawane po złożeniu z wynikiem dodatnim egzaminów teoretycznych. Dopiero po złożeniu z wynikiem dodatnim obydwóch egzaminów otrzymują uczniowie świadectwa ukończenia odpowiedniego Wydziału Szkoły.

Kandydatów, których na podstawie wyników oględzin lekarskich oraz egzaminu wstępnego, względnie na podstawie posiadania matury, Rada Pedagogiczna zakwalifikuje do przyjęcia do Szkoły Morskiej, wysyła się na przeciąg kilku miesięcy na statek szkolny dla odbycia t. zw. żeglugi próbnej, która ma wykazać uzdolnienie kandydata do służby morskiej. Dopiero w razie dodatniego wyniku żeglugi próbnej kandydaci są zaliczani jako regularni uczniowie na poszczególne Wydziały,

przyczem wybór Wydziału przysługuje kandydatowi.

Normalnie przyjmuje się rocznie po 30 uczniów na każdy Wydział.

Uczniowie są promowani z kursu na kurs na podstawie ocen rocznych.

Uprawienia absolwentów Szkoły Morskiej określa ustawa z dnia 6 lipca 1923 r. o stanowiskach oficerskich w polskiej marynarce handlowej, uzupełniona rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 lutego 1928 r.

W kształceniu przyszłych oficerów marynarki handlowej znaczny nacisk kładzie się na szkolenie praktyczne.

Uczniowie Wydziału Nawigacyjnego odbywają praktykę na statku szkolnym, pełniąc na nim wszystkie czynności załogi. Oprócz robót, związanych z puszczaniem statku w ruch, a więc rozwijania żagli, sterowania, manewrów z żaglami, kotwicami, łodziami i t. p. — biorą oni udział w robotach, mających na celu utrzymanie statku w czystości, nie wykluczając mycia pokładów, oczyszczania części metalowych, malowania statku, utrzymania w porządku łodzi, mechaników i t. p. Ostatnie czynności nie są wprawdzie na pozór związane z wyszkoleniem praktycznym, jednak są koniecznością, gdyż złym byłby oficerem ten, kto nie przeszedłby twardej szkoły marynarza.

Praca jest rozłożona w ten sposób, że uczniowie wyższych

kursów sprawują coraz to odpowiedzialniejsze funkcje, do samodzielnego prowadzenia statku (pod kontrolą oficerów) włącznie.

W okresie zimowym uczniowie Wydz. Naw. ćwiczą się w robotach linowych i żaglowych.

Uczniowie Wydziału Mechanicznego ćwiczą się w okresie zimowym w warsztatach szkolnych. Ćwiczenia warsztatowe zmierzają do wyrobienia z uczniów przyszłych mechaników i kierowników maszyn, oraz zaprawienia ich do obsługi, utrzymania w stanie sprawności oraz przeprowadzania montażu kotłów, silników napędowych i mechanizmów pomocniczych na statkach morskich. Główny nacisk musi być położony na szkolenie ślusarsko - mechaniczne. Ogółem przeznaczają się na ćwiczenia praktyczne w warsztatach 820 godzin.

W miesiącach letnich odbywają uczniowie Wydziału Mechanicznego bardzo urozmaiconą praktykę. Mianowicie uczniowie, promowani na kurs drugi, wysyłani są na parowce morskie, na których pełnią czynności palaczy i smarowników; promowani na kurs trzeci po odbyciu kilkutygodniowej przygotowawczej praktyki w miejscowej fabryce maszyn (szczególnie z zakresu odlewnictwa) wysyłani są do warsztatów okrętowych t. zw. Stoczni w Gdańsku, gdzie pracują przy remoncie i budowie maszyn i kotłów okrętowych. Wreszcie po złożeniu państwowego egzaminu teoretycznego wysyłani są znów na parowce morskie, na których pełnią już obowiązki maszynistów i mechaników okrętowych.

Do wypełnienia zadań, nałożonych na Szkołę Morską, przyczynia się w pierwszym rzędzie statek szkolny, a nadto urządzenia i pomoce naukowe, jak warsztaty, gabinety naukowe i t. p.

W roku 1929 zakupił, jak wiadomo — z ofiar społeczeństwa pomorskiego — Wojewódzki Komitet Floty Narodowej w Toruniu nowy statek szkolny, trójmasztowiec, który po remoncie i wbudowaniu motorów zastąpi statek szkolny „Lwów”.

W okresie sprawozdawczym 1920—1929 odbył statek szkolny „Lwów” następujące podróże:

Podróże statku szkolnego „Lwów”.

Rok	Cel podróży	Czas trwania podróży (bez postojów) dni	Ilość przeb. mil morskich
1921	Krażenie po Bałtyku	41	3 403
1922	Anglja — Francja — Danja	140	7 640
1923	Brazylja	171	16 380
1924	Anglja — Francja — Szwecja	48	3 565
1925	Anglja — Włochy	91	7 427,5
1926	Szwecja — Finlandja — Estonja — Łotwa — Belgja — Niemcy	45	3 244,4
1927	Madera — wyspy Azorskie	72	6 428,7
1928	Rumunja	177	12 191,3
1929	Podróże po Bałtyku	32	2 785,8
R a z e m		817	63 165,7

W podróżach tych zawijał „Lwów” do następujących portów: Libawa, Ryga (Łotwa); Helsinki, Hangö (Finlandja); Tallin (Estonja); Faresund, Sanders (Gottland); Limnhamn, Marienburg, Stockholm (Szwecja); Kopenhaga, Aalborg (Danja); Rostock (Niemcy); Londyn, Fowey, Liverpool, Birkenhead, Falmouth (Anglja); Rotterdam (Holandja); Gandawa (Belgja); Cherbourg, Le Havre (Francja); Kadyks, Almerja, Malaga (Hiszpanja); Genua, Porto Baratti, Porto Ferrajo (Włochy); Constanza (Rumunja); Warna (Bułgarja); Konstantynopol (Turcja); Alger (Afryka Półn.); Funchal

(wyspa Madera); Ponte Delgada (wyspy Azorskie); Cabo Verde (wyspy Zielonego Przylądka); wreszcie Rio de Janeiro, Santos i Paranagua (Brazylja).

Różnorodność portów wymienionych wynika z tego powodu, iż „Lwów” zazwyczaj przewoził równocześnie ładunek. W ten sposób bowiem uczniowie mieli możliwość zapoznania się w praktyce ze sposobami ładowania i wyładowywania towarów, oraz ze związanymi z przewozem towarów formalnościami portowymi i celnymi.

Podróże w latach 1920—1923 przeprowadził kapitan Tadeusz Ziółkowski, zdobywając m. in. honor przejścia przez równik po raz pierwszy wogóle pod polską banderą. W podróżach z lat 1924—1927 dowództwo statku sprawował kapitan Mamert Stankiewicz. Od roku 1927 dowodzi statkiem kapitan Konstanty Maciejewicz.

Po ustąpieniu w lipcu 1929 r. inż. Antoniego Garnuszewskiego, który odszedł do Urzędu Morskiego w Gdyni, dyrektorem Szkoły został p. Komandor — porucznik dypl. Adam Mohuczy.

W skład Rady Pedagogicznej wchodzi w roku szkolnym 1929/30 pp.: kpt. ż. w. Gustaw Kański, inspektor i kierownik Wydziału Nawigacyjnego, inż. techn. Kazimierz Bielski, kierownik Wydziału Mechanicznego, kpt. ż. w. Konstanty Maciejewicz, dowódca statku szkolnego oraz: kpt. ż. w. Józef Borkowski, 1-szy oficer st. szk., kpt. ż. w. Stanisław Dłuski, intendent, kpt. Adolf Hryniewiecki, st. wychowawca i kierownik Internatu, mech. okr. I kl. Tade-



Inż. Antoni Garnuszewski, pierwszy Dyrektor Państwowej Szkoły Morskiej.

usz Kokiński, kierownik warsztatów, inż. Witold Komocki, por. Kazimierz Konopka, wychowawca, por. Konstanty Kowalski, 3-ci of. st. szk., kpt. Antoni Ledóchowski, Dr. Aleksy Majewski, Aleksander Maresz, kpt. ż. m. Tadeusz Meissner, 2-gi of. st. szk., inż. Stanisław Poradowski, kpt. Mieczysław Rudnicki, wychowawca, ks. Franciszek Rydziewski, Dr. Mieczysław Węglewski, lekarz szkolny i siły kontraktowe: Juljan Bielawski, Mieczysław Boczar i Jan Rekowski.

W latach ubiegłych pracowali w Szkole Morskiej nadto: ś. p. Dr. Florjan Hłasko, lekarz szkolny, oraz jako stali profesorem pp.: inż. Stefan Ancuta,

Józef Klejnot, Jan Roiński, Bronisław Topolnicki.

Dla ilustracji działalności Szkoły Morskiej konieczne jest jeszcze ujęcie jej w cyfry.

W latach 1920/21 do 1928/29 włącznie zgłosiło się do Szkoły Morskiej 1136 kandydatów, z których odpadło przy badaniu lekarskiem 154 i wskutek niezdania egzaminu wstępnego 466, łącznie 620 kandydatów; przyjęto więc na obydwie Wydziały 516 kandydatów.

W tym też czasie zakończyło studia w Szkole Morskiej egzaminem teoretycznym 164 absolwentów, egzaminem praktycznym zaś 127 absolwentów.

*

Nakoniec dodać trzeba, że na wiosnę roku bież. Szkoła Mor-

ska przenosi się do Gdyni, do własnego gmachu (a właściwie do kompleksu gmachów). Fakt ten nie pozostanie bez skutków dla rozwoju Szkoły.

Gdy bowiem uwzględni się, że internat będzie mógł pomieścić około 300 uczniów, że Szkoła zostanie wyposażona w najnowsze środki naukowe, że nowy statek szkolny pozwoli na ponowne podjęcie dalszych podróży, a przedewszystkiem — że bliskość morza stworzy szereg możliwości dla praktyki również w okresie zimowym, — stanie się jasnym, iż przed Państwową Szkołą Morską otwiera się świetna przyszłość.

Zyska na tem cała Polska.

(alm.)

POLSKA MARYNARKA WOJENNA

Polska Marynarka Wojenna powstała, jak wiadomo, już w dwa tygodnie po odzyskaniu niepodległości, albowiem dekret o jej utworzeniu nosi datę 28 listopada 1918. Wnet też z pod wszystkich trzech bander zaborczych, zaczynają napływać marynarze.

Różne typy, różne wyszkolenie, różne umundurowanie, ale duch jeden. Jedną wielką, gorącym patriotyzmem owiana, miłość Ojczyzny.

I jedna także wspólna cecha: We wszystkich trzech marynarkach zaborczych, element polski należy do najlepszych. Sumienny, karny, inteligentny, odważny, przedsiębiorczy, a nade wszystko niełatwo poddający się nurtującemu wówczas trzy floty rozkładowi.

Niesłusznie twierdzimy, że Polska niema morskich tradycji. Wystarczy poszukać, a znajdzie ich się dosyć. Niestety szukać ich trzeba „w obcej służbie“.

Nie wina to jednak naszych marynarzy, jeśli w przeszłości w rodzimym kraju nie posłuchano ich wołania, nie potrafiąno zrozumieć czem jest dla państwa morze.

I stąd takie dziwa, że Polak admirałem w holenderskiej czy papieskiej służbie pozostawał, że Polak był wielkorządcą Madagaskaru, że Polacy pod obcymi banderami od wieków służyli.

A teraz przypomnijmy sobie czasy ostatnie: wojnę rosyjsko-japońską, gdzie Polacy na okrętach cara ratowali honor Rosji, już wówczas zgnilizną tracącej. I tych oficerów i marynarzy, co krwawymi pogromami nieustraszeni, a w ponętne obietnice niewierzący, po rewolucji rosyjskiej do Polski tylko wrócić pragnęli. I tych, co z dalekiego Adryatyku, poprzez sieć wrażeń kordonów do Polski ciągnęli. Wreszcie tych nielicznych, acz może najwybitniejszych, co w twardej służbie czarnego orła pozostając, pojęcie ładu, organizacji i wojskowej sprawności ze sobą przynieśli.



Komandor Jerzy Świrski, Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej.

A że nie było okrętów w zaraniu odzyskania niepodległości, krwawiła więc brać marynarska, w pułk morski sformowana, na wszystkich frontach. Krwawiła w zorganizowanych ad hoc flotyllach rzecznych, gdzie nierazko połówki zwykłe na pokładzie kołowców ustawiano. Tymczasem zaś w Pucku zbierała się flota polska.

Więc przez komisję międzysojuszniczą przekazane cztery trawlerzy: „Mewa“, „Rybitwa“, „Czajka“, „Jaskółka“ po 200 ton każdy. I „stare pudło“ — okręt hydrograficzny dzisiejszy — „Pomorzanin“. I kilka holowników i motorówek. Wreszcie zakupione w Finlandji dwie kanonierki morskie — „Komendant Piłsudski“ i „General Haller“, po 350 ton.

Niestety nasi dyplomaci nie umieją wykorzystać pewnych koniunktur, nie znają „polityki morskiej“. Nie przychodzi im do głowy upomnieć się o przynależne nam narówni z taborem kolejowym czy skarbem, części flot handlowych i wojennych po zaborcach. Piękna, prawie nieszkodzona flota austriacka zostaje rozdzielona między szereg państw. Przydziały otrzymują (poza wielkimi mocarstwami) nawet Portugalia, Jugosławja, Brazylja, Grecja, Rumunja. Tylko Polska nic nie otrzymuje. A tymczasem czarnomorska flota Wrangla niszczyje w Bizercie, bo niema co z nią robić.



Dowódca Floty, Komandor Jerzy Unrug.

Rada ambasadorów przyznaje nam wprawdzie sześć dawnych niemieckich, silnie uszkodzonych, torpedowców. Przybywają one do Gdyni, gdzie przenosi się podstawę floty z płytkiego Pucka. Ale kłopot z nimi nielada. Remont bowiem pochłania wielkie sumy, a niemiecki wojenny „ersatz” niezdatny jest do poważniejszych poczynąń.

Jednak dzięki sprawności naszych oficerów, naszych inżynierów, naszych maszynistów, palaczy, marynarzy, — okręty te żyją po dziś dzień, z wyjątkiem „Kaszuba”, który padł ofiarą nieszczęśliwego wypadku. Pozostałe „Krakowiak”, „Kujawiak”, „Ślązak”, „Mazur” i „Podhalanin” — torpedowce wyporności

około 350 ton — stanowią właściwy załazek naszej floty. Na nich to szkołą się młodzi marynarze, na nich pełnią rolę instruktorów starsi, czekając aż rozbudowa marynarki wojennej do rozmiarów godnych wielkiego państwa, pozwoli im przejść na większe jednostki.

Torpedowce nasze pływają zawzięcie. Zmierzyły już cały Bałtyk od Hangö po Kopenhagę. Gościły na swych wąskich stalowych pokładach ukoronowanych gości. Ratowały w czasie sztormów załogi tonących okrętów. Towarzyszyły Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej i Pierwszemu Marszałkowi Polski w czasie pobytu na morzu.

A teraz oczekują z utęsknie-

niem na swych młodszych, acz już większych braci: „Wicher” i „Burza” — kontrtorpedowce nowoczesne po 1540 ton są na wykończeniu. Tak samo trzy łodzie podwodne — „Wilk”, „Ryś” i „Żbik”, po 980 ton wyporności nadwodnej każda. Personal dla nich jest przygotowany całkowicie przez szkołę specjalistów, na „Bałtyku” (dawnym francuskim krążowniku „D'Entrecasteaux” — dziś zamienionym na hulk szkolny) — oraz przez odpowiednie kursy we Francji.

Ale na tych dwóch kontrtorpedowcach i trzech łodziach podwodnych Polska poprzestać nie może. Jej położenie, niezyczliwość sąsiadów, konieczność posiadania „wolności morskiej”, której nasi ojcowie zrozumieć nie mogli, nakłada na nią obowiązek wystawienia silnej stonkowo floty. A liczebność tej ostatniej nie jest zależna od długości wybrzeża, czy ilości kolonij, jak to się błędnie u nas twierdzi. Liczebność floty zależna jest tylko od sytuacji politycznej, w jakiej kraj się znajduje.

Flota wojenna nie będzie dla Polski takim ciężarem, jakim jest dla niektórych państw zachodnio-europejskich. Przedewszystkiem pozwoli nam rozwijać się bezpiecznie w cieniu jej dział. Spokojni o nasze wybrzeże, o nasze prawo do życia, (bo bez morza niemasz prawdziwej wolności“) będziemy mogli pracować wydatnie we wszystkich kulturalnych dziedzinach.

A dalej: bandera wojenna utoraże handlowej nowe drogi.



Ćwiczenia torpedowe na O. R. P. „Podhalanin”

Fot. inż. J. Ginsbert



Strzelanie ćwiczebne na O. R. P. „Mazur”

Fot. inż. J. Ginsbert

da jej nowe rynki zbytu, da pracę setkom tysięcy ludzi, podniesie znaczenie Polski w oczach całego świata, ułatwi zadanie naszym politykom, kto wie, może nawet przyczyni się do przyznania nam mandatu kolonialnego.

Zadanie bynajmniej nie przetrasta naszych sił: W roku 1860 marynarka niemiecka nie istniała wcale. Nieliczne statki handlowe wstydziły się bodaj podnosić pruską banderę. W pół wieku później Niemcy byli drugą potęgą morską świata. A że potęgę tę źle zużytkowali — ich własna wina. Polska krajem agresywnym nigdy nie będzie.

Jak dotąd energia, konsekwencja i wytrwała praca kilku ludzi, w wysiłkach nad stworzeniem polskiej marynarki wojennej niezmordowanych, dała już pewne wyniki. Polska wyszła z „ładowej gnuśności”. Zaświeciły jej szersze horyzonty. Naród poczyna powoli oswajać się z niewyczerpanym źródłem bogactwa i potęgi — z morzem. „Początek rozbudowy polskiej floty wojennej jest naj-



Pierwsi marynarze polscy. Działo, ustawione na pokładzie jednego ze statków miślanych, które brały udział w walkach polsko-bolszewickich.

lepszą rękojmą rozwoju mocarstwowego Państwa i kwitnącej pomyślności Narodu”, brzmiała depesza Marszałka Piłsudskiego z okazji spuszczenia na wodę O. R. P. „Wicher”. Oby te wielkie słowa sprawdziły się

jaknajprędzej! Oby rozbudowa marynarki wojennej prowadzona była w tempie i rozmiarach godnych wielkiego Państwa, a potrzebnych dla jego rozwoju i bezpieczeństwa!

KAPITAN NEMO.

DZIESIĘCIOLECIE RYBOŁÓSTWA MORSKIEGO

Niewielkie rozmiarami rybołówstwo morskie odziedziczyliśmy w stanie dezorganizacji i zniszczenia powojennego. Państwowa administracja rybołówstwa wówczas właściwie nie istniała. Początkowo objęło ją Ministerstwo Spraw Wojskowych, jednakże zarządzenia w zakresie rybołówstwa były wydawane również przez b. Ministerstwo Aprowizacji, a nawet przez Min. Spraw Zagranicznych. Stan ten jednak wkrótce uległ zmianie, bowiem już na jesieni roku 1920 sprawy rybołówstwa morskiego zostały ześrodkowane w b. Ministerstwie b. Dzielnicy Pruskiej, a w grudniu tegoż roku został utworzony Morski Urząd Rybacki, któremu obok spraw, związanych z ochroną ryb, regulowaniem porządku wykonywania rybołówstwa, rejestracją rybaków, ochroną wód terytorjalnych przed wkraczaniem obcych rybaków i t. d., powierzono również sprawy badania stanu rybołówstwa i opieki nad rybakami.

Mimo trudnych warunków e-

konomicznych rybaków polskich, udało się, w dużej mierze zawdzięczając Morskiemu Urzędowi Rybackiemu, opanować przynajmniej częściowo kryzys, jaki przechodzili rybacy, zapoznać się z ich potrzebami, ułożyć program prac na przyszłość i przystąpić do stopniowego, w miarę możliwości budżetowych, wykonywania tego programu. Między innymi Morski Urząd Rybacki zapoczątkował akcję kredytową, połączoną z zakupem materiałów rybackich, celem uniezależnienia się w tej mierze od gdańskiego pośrednictwa. Dzięki tej akcji, prowadzonej od 1922 roku przez Państwowy Bank Rolny, później zaś przez Bank Gospodarstwa Krajowego, ilość kutrów motorowych, wynosząca w roku 1921 — 60 (z tego na Helu było 45) powiększyła się w r. 1929 do 123, (z tego na Helu 54). Również przy pomocy i udziale Banku Gospodarstwa Krajowego zorganizowano kredytową spółdzielnię rybacką w r. 1927, która zdołała zrzeszyć około 400 rybaków i swą działalnością

przyczyniła się do zaspokojenia różnych ich potrzeb przez udzielanie długoterminowych pożyczek w naturze i w gotówce na motory, nowe kutry, sieci i t. d. Przez zorganizowanie własnego składu narzędzi rybackich spółdzielnia ta przyczyniła się w znacznym stopniu do uniezależnienia się rybaków w tej dziedzinie zaopatrzenia od pośrednictwa gdańskiego.

Akcja pomocy dla rybaków, prowadzona od szeregu lat, wydała swe rezultaty, które mogą zilustrować następujące liczby: wartość narzędzi połowów, wynosząca w r. 1919 zaledwie 0,9 milj. zł., w r. 1925 zaś — 2,391 tys. zł., w r. 1929 wynosiła już 4,9 milj., czyli wzrosła pięciokrotnie. Wreszcie o zwiększeniu zamożności rybaków świadczą może fakt, że przeciętna wartość inwentarza rybackiego, wynosząca w r. 1925 na jednego rybaka w Helu — 5,370 zł., w Gdyni — 3,166 zł. i w innych miejscowościach wybrzeża od 200 zł. do 1.100 zł., stanowiła w r. 1928 już: w Helu — 7,500 zł., w Gdyni — 5.000 zł. i w innych

miejsowościach od 500 do 2.000 zł.

Mimo, że nasze rybołówstwo odbywa się prawie wyłącznie na wodach wybrzeżnych, wartość polskich połowów stale wzrasta:

Rok:	Ton:	tys. zł.
1925	1.497	1.067
1926	1.812	1.796
1927	1.787	2.651
1928	2.321	2.286
1929	2.783	4.900

Mimo znacznego postępu w porównaniu ze stanem z przed 10 laty, polskie rybołówstwo morskie dalekie jest jeszcze od osiągnięcia pożądanego stopnia możliwego rozwoju, bowiem nie wyszło ono narazie z form rybołówstwa przybrzeżnego, jakkolwiek tendencje w kierunku rozszerzenia dotychczasowego zakresu połowów ujawniają się coraz silniej. Dotychczasowe rozmiary naszego rybołówstwa są znikome w porównaniu z zapotrzebowaniem polskiego konsumenta ryb, a zwłaszcza w porównaniu z rozmiarami rybołówstwa uprawianego przez inne kraje północnej Europy. O zwiększającej się konsumpcji świadczą cyfry wzrastającego przywozu ryb morskich z zagranicy. Wartość przywozu ryb morskich wynosiła w r. 1925 — 47.379.000 zł., w r. 1926 — 31.653 tys. zł., w r. 1927 — 50.877.000 zł., w r. 1928 — 56.417.000 zł. i wreszcie w r. 1929 — 61.474.000 zł. Główną pozycję importu ryb morskich stanowią śledzie (około 85%). Powyższy wzrost przywozu ryb zagranicznych do Polski może się odbić niekorzystnie na naszym bilansie handlowym, o ile własna produkcja ryb nie będzie zaspakajala w dostatecznej mierze potrzeb wzrastającej konsumpcji w kraju.

Należyty rozwój naszego rybołówstwa morskiego stanowi zagadnienie, które z jednej strony wymaga inicjatywy prywatnej, a z drugiej — pomocy Państwa. Pomoc rządowa wyraziła się przede wszystkim w wyżej wspomnianej akcji kredytowej dla rybaków na nabywanie kutrów do połowów dalekomorskich. Poza tem w celu przeprowadzenia próbných połowów dalekomorskich oraz badania możliwości zorganizowania podobnych połowów zostały zakupione przez Morski Instytut Rybacki w Gdyni 2 duże kutry, które już rozpoczęły swą pracę.

Z drugiej strony koniecznym i zasadniczym postulatem rozwoju rybołówstwa morskiego jest istnienie odpowiednich portów rybackich. W tym kierunku działano już wiele. I tak buduje się basen rybacki w Gdyni, gdzie znajdują wygodne i bezpieczne schronienie statki rybackie, oraz budowany jest slip do dokonywania niezbędnych reparacyj i remontów tych statków. W celu stopniowego skierowania handlu i importu ryb do Gdyni, przystosowuje się port gdyński odpowiednio do tych zamierzeń, mianowicie przez wybudowanie wielkiej hali licytacyjnej wraz z chłodnią i fabryką lodu, co jest niezbędne zarówno dla statków rybackich w czasie dłuższych podróży, jak i dla transportów kolejowych. Przy hali rybnej przewidziane są pomieszczenia dla firm kupieckich, gdzie na dogodnych warunkach będzie mogła się odbywać segregacja i opakowanie ryb. Dzięki przeprowadzeniu torów kolejowych pod samą halą, przesyłki rybne będą mogły być ładowane bezpośrednio z magazynów do wagonów-chłodni. Wreszcie wybudowano port rybacki w Jastarni — Borze oraz rozszerzono znacznie port w Helu. Jednocześnie opracowano projekt portu rybackiego na pełnym morzu w okolicy Wielkiej Wsi, którego budowa ma być rozpoczęta w roku bieżącym. Przy pomocy rządu prowadzi się również planowe osiedlanie rodzin ry-

backich w Helu; dotychczas wybudowano około 60 domów.

Stworzenie dogodnych warunków technicznych dla handlu rybami w Gdyni przyczyni się do powstania tam ośrodka handlowego, z którego korzystać będzie zarówno rybak jak i kupiec, i które da podstawę nie tylko do dalszego rozwoju rybołówstwa polskiego, lecz stworzy warunki dla zorganizowania na miejscu przemysłu przetwórczego, którego brak na wybrzeżu już teraz daje się bardzo odczuwać. Rybny przemysł przetwórczy w Polsce przybrał w ostatnich latach dość poważne rozmiary. Przerabia on rocznie około 12 milionów kg. surowca rybnego na towar wędzony, marynaty i konserwy rybne. Mimo, że przemysł ten oparty jest prawie wyłącznie na rybach morskich, rozlokowany jest on na kresach, jak np. w Wileńszczyźnie, w Małopolsce i na Śląsku. Surowiec, przerabiany przez ten przemysł, sprowadzany jest głównie z dużych ośrodków handlu zagranicą; w nieznacznym tylko stopniu korzysta ten przemysł z ryb naszego połowu.

Można stwierdzić na zakończenie, że cały szereg zagadnień dotyczących rybołówstwa, wkracza obecnie na drogę ich realizacji w związku z wykonywaniem ogólnomorskiego programu Polski, która dąży do wykorzystania w całej pełni posiadanego przez nią wolnego dostępu do morza.

PIOTR SALMONOWICZ.

BANDERA POLSKA NA ATLANTYKU

Dziesiąta rocznica odzyskania przez Polskę dostępu do morza zbiegła się dziwnym losu zdarzeniem z faktem, który dla rozwoju polskiej marynarki handlowej może mieć niebylejakie, historyczne poprostu znaczenie. Mianowicie w niedzielę, 16 lutego r. b., w czasie uroczystości Święta Morza w Gdyni oświadczył w swem przemówieniu Pan Minister Przemysłu i Handlu, inż. E. Kwiatkowski, że podpisana została między Ministerstwem a duńskim towarzystwem żegludowym „A/S Det Østasiatiske Kompagni” umowa w sprawie utworzenia polsko-duńskiej linii okrętowej z Gdyni do portów Ameryki Północnej¹⁾. Na mocy tej umowy przechodzą pod polską banderę trzy wielkie

parowce transatlantyczne: „Polonia”, „Estonia” i „Lituania”.

W dziesięć lat po powrocie Polski nad Bałtyk wychodzi polska bandera na wielkie międzynarodowe szlaki żeglugi. Powiewać ona będzie już nie tylko na Bałtyku, morzu Północnym i morzu Śródziemnym, ale również na dalekich wodach Atlantyku u brzegów Stanów Zjednoczonych i Kanady.

Trudno o bardziej godny wyraz rezultatów dziesięciolecia naszej pracy na morzu.

Nowej linii składamy serdeczne życzenie: „Szczęść Boże”.

H. T.

¹⁾ Bliższe szczegóły w sprawie nowej linii okrętowej podamy w następnym numerze „Morza”.

LUTY 1920 ROKU

Morze! Morze!

Dziesięć lat minęło od chwili, kiedy wzrok odradzającej się Polski zwrócił się w kierunku Bałtyku, kiedy wyteżył się słuch jej obywateli, aby usłyszeć dźwięk radosny, wieszczący objęcie morza w nasze posiadanie.

Dnia 10 lutego 1920 roku były uroczyste dzwony w całej Polsce.

Dnia 10 lutego 1920 uderzyły serca polskie radośnie, żywiej i pełniej.

A dziesięć lat tęgiego wysiłku narodu daleko posunęło naprzód to podstawowe zagadnienie urzeczywistniającego się bytu naszej Ojczyzny.

Dzisiaj już nie tylko garstka szczęśliwych wysłanników wita wzruszonym sercem fale Bałtyku — przywarował nad niem cały naród polski, przywarował coraz bardziej czujny, coraz bardziej zdecydowany.

* * *

Z Torunia wyjechaliśmy w nocy z 9 na 10 lutego. Wolno posuwał się naprzód nasz pociąg, wypełniony szczelnie delegacją z generałem Józefem Hallerem na czele. Zdążyliśmy do Pucka na uroczystość „zaślubin Polski z morzem”.

W Tczewie, dokąd przybyliśmy nad ranem, zatrzymano nas dłużej, gdyż Gdańsk nie dawał wolnej drogi, a i załoga niemiecka wycofywała się jeszcze z przeznaczonych dla Polski Traktatem Wersalskim terenów Pomorza. Niemcy usuwali się wolno, niechętnie. Chwilami odnosiło się wrażenie, że zająć jeszcze mogą jakieś nieporozumienia, chociażby tylko natury formalnej. Spokojna akcja obejmowania tej połaci kraju przez Polskę wydawała się snem jakimś, z którego lada chwila nastąpić może złowrobnie przebudzenie.

Stacje kolejowe były dziwnie puste, zimne, przyczajone. Bufety zamknięte.

Wjechaliśmy wreszcie do Gdańska.

I tu wyczuliśmy po raz pierwszy wyraźny nastrój niepokoju i dezorientacji. Pomimo wszystko władze gdańskie nie były pewne czy sprawa obejmowania przez Polskę Pomorza nie za-

wiera w sobie jakiegoś podstępny, zagrażającego niezależności Gdańska.

Przed dworcem dobijała się o wejście na tory i prawo przywitania polskiej delegacji dość liczna gromadka przedstawicieli tamtejszej kolonii polskiej. Zaniepokojone władze gdańskie usiłowały nie dopuścić do tego. Węszyły możliwość ostrych wystąpień, a chociażby tylko domagania się o zajęcie i przyłączenie Gdańska do Polski, która w tej chwili reprezentowana była tu po raz pierwszy od lat tyłu tak licznie, poważnie i zbrojnie. Niepewnie i lekliwie rozglądały się władze gdańskie i wazyły każdy ruch i każde powiedzenie przedstawicieli Pol-
ski.

Całe Pomorze, a z niem i nadbrzeżne Kaszuby, garnęło się z ufnością pod skrzydła nowej władzy, pod skrzydła opiekunki, przemawiającej do nich językiem pradziadów, pielęgnowanym tu w tajemnicy przed prześladowaniem władz rządowych, szkoły, a nawet kościoła.

Była to chwila pełna napięcia, oczekiwania, zasłużonego rewanżu.

* * *

Z Gdańska wyruszyliśmy wreszcie dalej i już tylko na krótko zatrzymani w Gdyni, pustynnej i zaniedbanej przez Niemców, dotarliśmy do Pucka.

Była to chwila w dziejach Polski tak wzruszająca, że dać jej całkowity wyraz na piśmie niepodobna. Nie był to tylko pociąg polski, wjeżdżający formalnie z przedstawicielami Rzeczypospolitej na terytorjum przyznane Jej przez Traktat Wersalski. To był triumfalny wjazd prawych włodarzy tej ziemi, witanych całym sercem przez jej mieszkańców, Polaków z krwi i kości.

Na dworcu i przed dworcem i w wąskich, starych uliczkach Pucka i na rynku i wzdłuż drogi, wiodącej nad wybrzeże morskie ku lotnisku, rozlane szeroką lawiną falowały niespokojne, podniecone uczuciem tłumy. A poza niemi wdzierała się na brzeg, skutą lodową powłoką, sina fala Bałtyku.

Z rozrzuconych na półwyspie Helu wsi kaszubskich — z Bo-

ru, z Jastarni, z Chałup od strony Wielkiego morza — z Roze-wia, z Tupadeł, z Ostrowia, z Karwji, z Rewy, z Oksywja i z Gdyni zdążyły tłumy, aby hołd należny oddać przybywającej tu na włodarzowanie Polsce. Z Darżlubskiej puszczy, z ponad Żarnowieckiego jeziora, z niezmiernych lasów pozawejherowskich aż hen po Kartuzy zbiegali się ludzie, aby tu na puckim wiku nasycić oczy barwami polskimi i dziarską postawą polskiego żołnierza, aby nasycić uszy łopotem porządków ułańskich, rozwiewanych na wietrze i dźwiękami mowy polskiej, a w serca wchłonać na nowe życie radość odbudowy Ojczyzny.

A tłum ten na czoło swe wysunął i przed majestat Polski postawił rybaków, o szczyrach ogorzałych w wichrach i słońcu twarzach.

Pamiętam, jak dziś, jak przemawiali drżącymi ze wzruszenia ustami:

— Weź, Polsko pod skrzydła twoje dzieci i nas, starych, którzyśmy tu w wierności ku Tobie, wiekując, wytrwali i przyjm te najmłodsze, co kwiaty sypią Ci pod nogi.

A potem popłynęły słowa proste, szczerze, słowa powitań rodzinnych... i wślad za słowami popłynęła łza cicha. Łza rozczulenia przedstawicieli majestatu Rzeczypospolitej i w brózdach twarzy rybackich i w poszumie radosnym tłumy.

Tuż nad brzegiem morskim oczekiwała na Słowo Boże, wypowiedziane po polsku, kapliczka polowa, a wokoło niej skupiony tłum wiernych. Z namaszczaniem słuchały delegacja i rozlany po błoni nadmorskiem lud mszy polowej i kazania.

A potem...

Potem najwyższy przedstawiciel zbrojnej, tu przybyłej Polski wjechał na białym koniu w fale Bałtyku i cisnął weń pierścien złoty.

Polska odnowiła śluby swoje z morzem.

Na szczyt ustawionego nad brzegiem masztu majestatycznie wzniosła się bandera polska.

Wtedy uderzyły po wszystkich miastach, osadach i siołach Polski dzwony kościelne.

MIECZYŚLAW JAROSŁAWSKI.

PORT GDAŃSKI W LATACH 1920—1930

W numerze specjalnym czasopisma fachowego, jakim jest „Morze”, poświęconym zobrazowaniu całokształtu pracy polskiej na wybrzeżu, trzeba z konieczności poruszyć szereg zagadnień, znanych już przeważnie ogółowi czytelników. W przeciwnym bowiem wypadku numer ten nie tworzyłby pewnej całości, a więc nie spełniałby swego zadania.

Głównym powodem ukonstytuowania po wojnie Wolnego Miasta Gdańska było dążenie do stworzenia Polsce możliwości bezpośredniego dostępu do morza. Traktat Wersalski i szereg późniejszych umów między Polską a Gdańskiem nierzadko stroneg prawną tego zagadnienia. Port gdański oddany został instytucji autonomicznej, noszącej tytuł Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, której powierzona została administracja, eksploatacja, utrzymanie i rozbudowa portu. W skład Rady Portu wchodzi w równej ilości przedstawiciele Polski i W. M. Gdańska, pod przewodnictwem neutralnego Prezydenta. Czynności swoje Rada Portu rozpoczęła w r. 1921.

Członkowie polscy Rady Portu stoją na straży interesów Polski w porcie gdańskim. W urzędach wykonawczych Rady Portu pracuje obecnie również już wielu Polaków, przyczem nawet cały szereg stanowisk kierowniczych jest przez nich obsadzonych. Wymienić tu należy stanowisko Dyrektora Handlowego portu, kilku naczelników wydziału, Komandora Pilotów i t. d. Jak widzimy z tego udział Polski w administracji portu gdańskiego jest całkiem poważny.

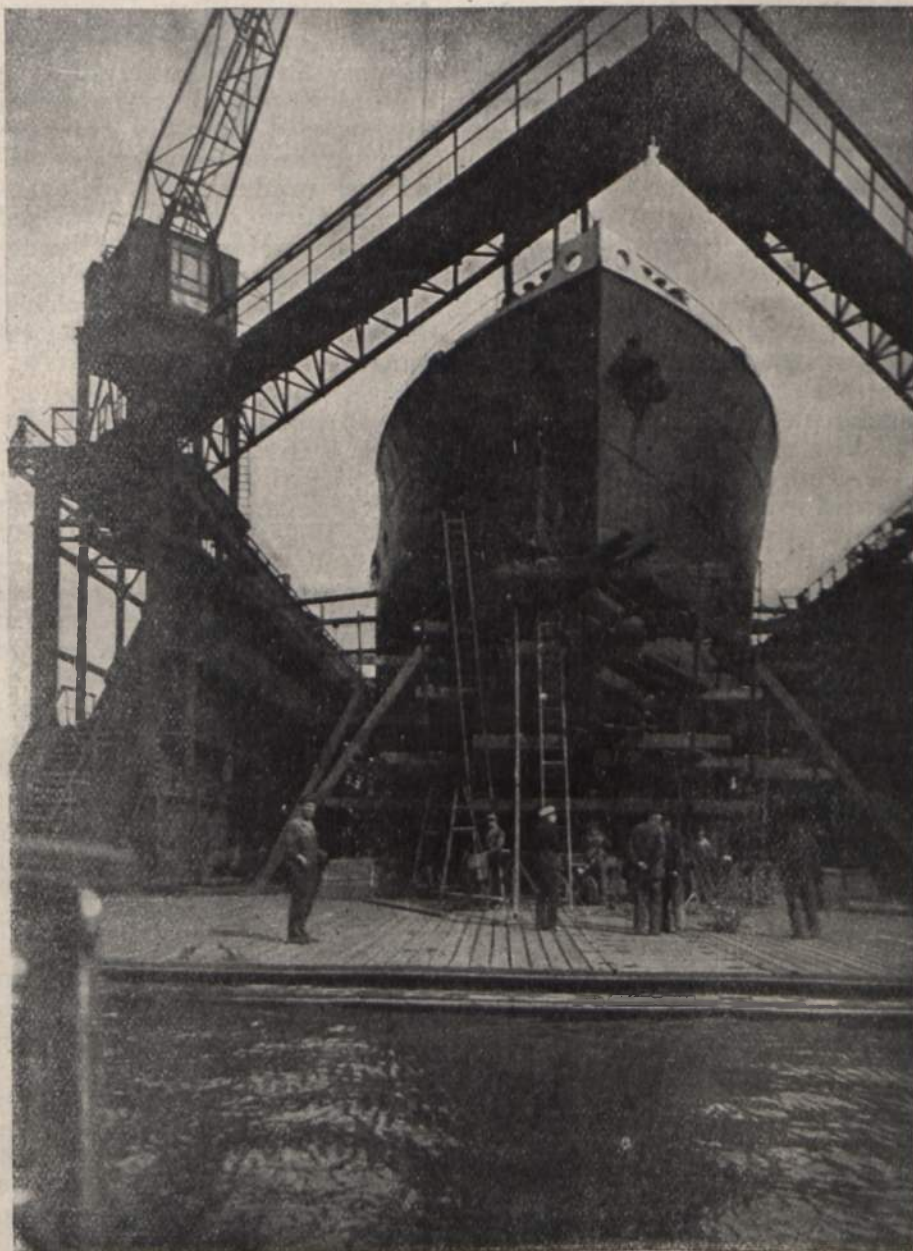
Przed wojną port gdański nosił charakter portu raczej lokalnego, tylko w niektórych wypadkach jego stosunki handlowe wychodziły poza granice najbardziej bezpośredniego obszaru ciężenia. Przyczyny tego szukać należy przede wszystkim w tem, że obszar ciężenia portu gdańskiego poprzecinany był przez granice celno-polityczne, pozatem polityka komunikacyjna Niemiec przedwojennych była nieraz sprzeczna z interesami tego portu, popierając raczej rozwój portów sąsied-

nych. Odpowiednikiem tego były cyfry ruchu portowego. Wzrastały one w szeregu lat przedwojennych w tempie dość powolnym, nie nadążając za rozwojem międzynarodowych stosunków handlowych. W r. 1913 port gdański pod względem tonażu zawijających okrętów, zajmował 8-me miejsce na Bałtyku, dzisiaj wysunął się na miejsce drugie, a pod względem ilości przeładowywanych towarów zajmuje pierwsze miejsce.

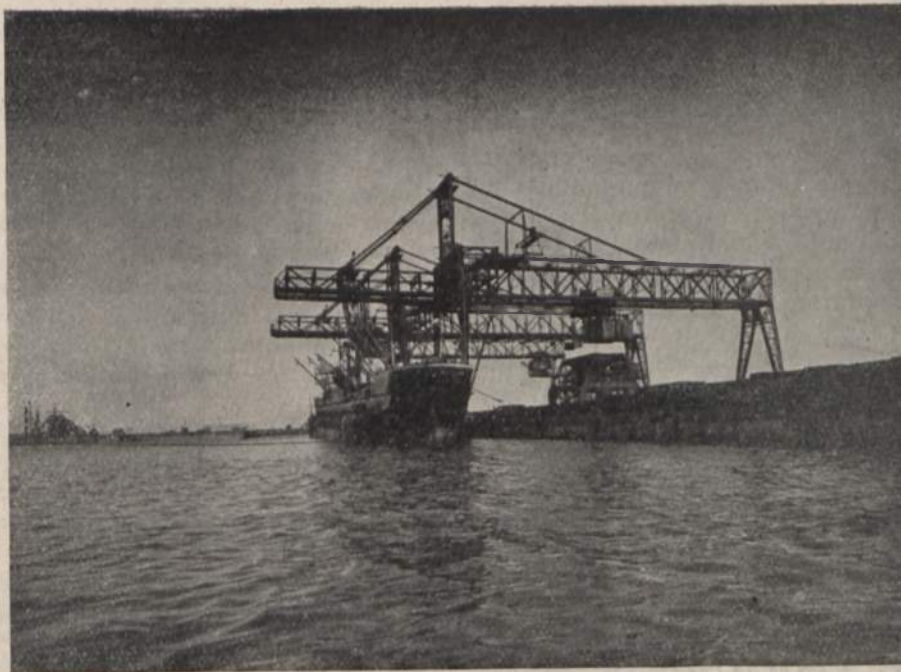
Przeciwstawiliśmy powyżej przedwojenne stanowisko portu gdańskiego obecnemu. Kolosalna zmiana na korzyść tłumaczy się przede wszystkim nowymi warunkami, w których port

gdański obecnie pracuje. Dzięki odrodzeniu Państwa Polskiego naturalny obszar ciężenia portu gdańskiego tworzy jednolitą całość polityczną, a przez włączenie W. M. Gdańska do obszaru celnego Polski, port gdański znalazł się w ramach polskiego organizmu gospodarczego.

Dalszą, wypływającą stąd konsekwencją było dążenie Polski do uniezależnienia swego handlu zamorskiego od obcego pośrednictwa przez koncentrowanie go w możliwie dużym zakresie w Gdańsku, a później również i w budującym się porcie gdyńskim. Cały szereg taryf wyjątkowych, których ilość



Jeden z doków pływających w porcie gdańskim.



Mosty do przeladunku rudy w porcie gdańskim.

wzrastała z roku na rok, kieruje nasz handel zamorski przez własne porty. Obowiązująca obecnie taryfa kolejowa zawiera nawet specjalny zeszyt portowy, w którym wszystkie odnoszące się do portów taryfy zostały zebrane. Stawki przewozowe taryf portowych utrzymane są na poziomie wystarczającym, ażeby zachęcić sfery gospodarcze do posługiwania się w miarę możliwości portami własnymi. Niezależnie od taryf portowych wewnętrznych istnieje szereg taryf portowych zagranicznych, które mają na celu ściągnięcie na porty polskie ruchu krajów ościennych, w pierwszym rzędzie Czechosłowacji, Węgier i Rumunii.

Głębokie te przekształcenia w strukturze gospodarczej gdańskiego obszaru ciężenia, odbiły się odrazu na cyfrach ruchu portowego. Podczas gdy w r. 1912 pojemność statków, które do portu gdańskiego zawinęły, wyniosła 970.653 t. r. n., a suma obrotów towarowych 2.450.000 t., już w r. 1925 suma obrotów towarowych tego najkorzystniejszego roku przedwojennego została poważnie przekroczoneza przez odciążenie sumy przeladunku w ilości 2.700.000 t. Jeszcze większy wzrost wykazuje pojemność okrętów, która wyniosła w tymże r. 1925 — 1.870.000 t. r. n., a więc była dwa razy większa, niż przed wojną. W ciągu lat

następnych ruch portowy stale wzrastał, przyczem w r. 1929 pojemność okrętów, które do portu zawinęły, wyniosła 3.900.000 t. r. n., a suma obrotów towarowych — 8.400.000 t. Ruch portowy był więc czterokrotnie większy aniżeli przed wojną. Do pomyślnych objawów zaliczyć dalej należy wzrost tonażu przeciętnego zawijających do Gdańska statków o przeszło 100 proc. w porównaniu do lat przedwojennych, dalej zwiększenie się ilości bander, reprezentowanych w ruchu portowym z 11 na 30 oraz wzrost ilości regularnych połączeń okrętowych, które Gdańsk posiada obecnie z 57 portami zagranicznymi.

Rozejrzymy się teraz pokrótce w podziale ruchu towarowego portu gdańskiego pomiędzy najważniejsze artykuły. W eksporcie w ciągu trzech ostatnich lat naczelną rolę zajmuje węgiel. Na 6.800.000 t., wywiezionych w r. 1928, węgiel stanowi 5.370.000 t. Eksport węgla na większą skalę rozpoczął się dopiero w 1925 r., rozwinął się jednak szybko i wysunął na czoło całego wywozu. Na drugim miejscu stoi drzewo, którego przed wojną wywożono ok. 250.000 t. rocznie. W latach powojennych eksport drzewa wzrasta, osiągając swój dotychczasowy rekord w r. 1927 cyfrą 1.700.000 t. W r. 1928 wywieziono przeszło 900.000 t. Trzecie

miejsce zajmuje grupa artykułów spożywczych. Cyfra eksportowa tej grupy waha się zależnie od urodzaju w Polsce. Główną rolę gra tutaj cukier oraz zboże. Dalej w szeregu artykułów eksportowych wymienić jeszcze należy cement i oleje mineralne.

W imporcie obecnie główną rolę grają surowce dla przemysłu hutniczego. Tworzą one w przywozie poważny ekwiwalent dla eksportowanego węgla. W r. 1928 na ogólną sumę importu w ilości 1.800.000 t. grupa rud i minerałów zajmuje 980.000 t., w tem rudy żelazne — 440.000 t. i złom żelazny 480.000 ton. Dalej wymienić należy w imporcie nawozy sztuczne i chemikalja, których import wzrasta w miarę polepszania się stanu kultury rolnej w kraju. W r. 1928 przeladowano w Gdańsku ok. 400.000 t. tych artykułów. Wreszcie trzecią poważną grupę importową, tworzą artykuły spożywcze i kolonialne, których import wynosi ok. 300.000 t. rocznie. Wymienić tu należy śledzie, przywożone w ilości ok. 90.000 t. rocznie, dalej kawę, kaka, herbatę, ryż, tłuszcze jadalne i t. d. Poza wymienionymi artykułami przewozi się przez Gdańsk w obydwóch kierunkach jeszcze poważne ilości towarów drobnicowych.

Należy jeszcze nadmienić, że obroty portu gdańskiego stanowią poważną część całego handlu zagranicznego Polski. Udział portu gdańskiego w tym handlu wzrastał z roku na rok, osiągając w 1928 r. 34 proc.

Poza ruchem towarowym pewną jeszcze rolę gra w Gdańsku również ruch pasażerski. W r. 1928 po odliczeniu ruchu w obrębie Zatoki, przyjechało do portu 7.000 osób, a wyjechało 40.000 osób. Przeważną część stanowią tutaj emigranci do Ameryki Północnej i Południowej.

Wzrost ruchu portowego wymagał rozbudowy i modernizacji urządzeń przeladunkowych. W ciągu kilku lat ostatnich, rozbudowa ta była przez Radę Portu prowadzona w intensywnym tempie. Zwiększono ilość nabrzeży murowanych, ustawiono szereg nowoczesnych żuraw, zwiększono ilość składów portowych i placów składowych dla drzewa. Ponieważ jednak

rozbudowa ta okazała się niewystarczającą, zwłaszcza w odniesieniu do towarów masowych, a więc węgla, rudy i fosfatów, Rada Portu w 1927 r. przystąpiła do budowy nowego basenu dla towarów masowych przy Wisłoujściu. Basen ten oddany został do użytku w połowie ubiegłego roku. Został on wyposażony w trzy urządzenia przeładunkowe dla węgla, pierwsze tego typu na kontynencie, z których każde przeładowuje 500 t. na godzinę. Łączna zdolność przeładunkowa tych urządzeń dla węgla wynosi 2,500,000 t. rocznie. Dla rudy i fosfatów ustawione zostały trzy mosty przeładunkowe, któ-

rych zdolność przeładunkowa roczna wynosi ok. 1.000.000 ton. Dzięki tej rozbudowie, która jest zresztą kontynuowana nadal, port gdański mógł podjąć ogromowi postawionych przed nim nowych zadań.

Ramy niniejszego artykułu nie pozwalają na wyczerpujące oświetlenie ewolucji, którą port gdański przeszedł w ciągu ubiegłego 10-lecia. Mamy jednak nadzieję, że kilka rysów najbardziej charakterystycznych zdołaliśmy podkreślić, a oświetlenie cyfrowe pozwoli stwierdzić czytelnikowi ogromną rolę, jaką port gdański dzisiaj w życiu gospodarczym Polski odgrywa.

A. RUDZKI.

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

Jednym z najdonioślejszych poczynań Rządu Polskiego w dziedzinie rozwoju handlu morskiego i ułatwienia pozyskania rynków zagranicznych dla polskiego eksportu — jest otwarcie linii okrętowej, bezpośrednio łączącej porty Polski z najważniejszymi centrami handlu Wielkiej Brytanii, mianowicie z Londynem i z Hull.

W końcu 1928 r. z inicjatywy Rządu Państwowe Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” oraz Towarzystwo Angielskie „Ellerman's Wilson Line” w Hull założyły linię okrętową „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe” z siedzibą w Gdyni.

Flota Towarzystwa składa się z czterech parowców towarowo-pasażerskich o tonażu 10.800 ton, wyposażonych w dogodne urządzenia pasażerskie oraz chłodnie dla przewożonych psujących się artykułów, jako to: bekonów, szynki, masła i t. p. z Polski do Anglii.

Prócz tego statki te posiadają nowoczesnie urządzone kabiny do przewożenia emigrantów z Polski do portów, z których odchodzą wielkie transatlantyczne statki.

Nazwy i tonaż parowców są następujące:

s/s „Premjer”	3540 B. T.
s/s „Warszawa”	2487 B. T.

s/s „Łódź”	2450 B. T.
s/s „Rewa”	2376 B. T.

Kapitanowie i załoga są polskie, a na każdym statku znajduje się poza tym lekarz i wykwalifikowana pielęgniarka.

Główne Biuro Towarzystwa mieści się w Gdyni, ul. Portowa.

Wobec niekorzystnych warunków nawigacyjnych podczas ostrej zimy 1928/29, regularne rejsy parowców rozpoczęły się dopiero w kwietniu 1929 r.

Eksport z Polski składa się głównie z następujących artykułów: masło bekony, szynki, jaja, dykta, parafina, drzewo (różnych gatunków), zbożo, ryż, cukier, konie.

Import obejmuje maszyny, wyroby włókiennicze, przędzę, wełnę, towary kolonialne, motocykle, auta, tytoń.

Od początku nawigacji tych statków do końca 1929 r. wywieziono z Polski 54.849 ton różnych towarów, a przywieziono z Anglii 11.412 ton towarów. Przewieziono prócz tego około 11.500 pasażerów.

Statki Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego nie tylko przyczyniły się do zwiększenia naszej floty handlowej, lecz z równie regularną komunikacją pomiędzy portami Polski i Anglii zacieśniła stosunki handlowe z Wielką Brytanią, a przez jej porty z portami i krajami całego świata.

Ekonomiczny rozwój Polski i związany z nim wzrost Jej eksportu rokuje najlepsze nadzieje co do pomyślnego przyszłego rozwoju Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego.



Komandor Antoni Witkowski, Dyrektor Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego

ZNACZENIE STOCZNI GDYŃSKIEJ DLA PORTU W GDYNI

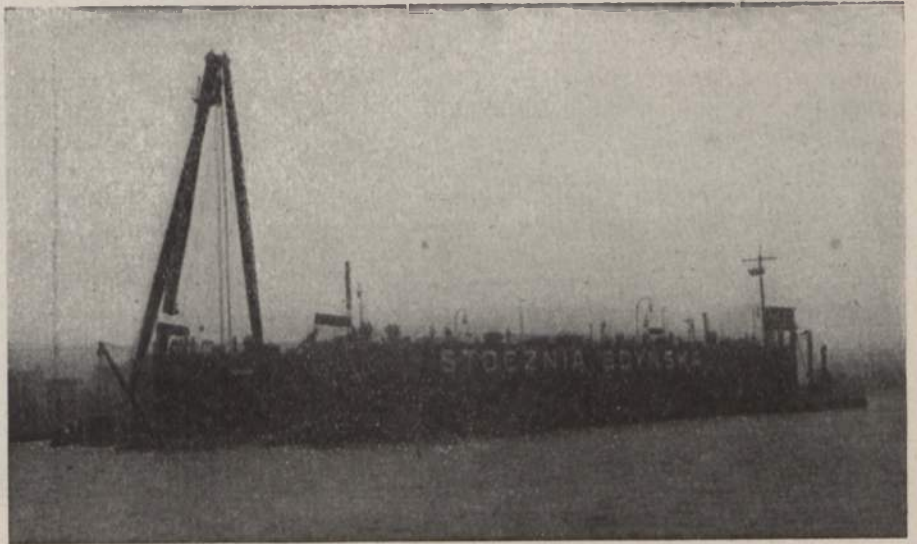
Praca okrętów na morzu jest pod każdym względem bardzo wyczerpująca, to też prawie codziennie zdarzają się mniejsze lub większe uszkodzenia, czyli awarie, które bezwzględnie jak najszybciej trzeba usunąć, aby nie dopuścić do większych szkód, lub nawet zniszczenia statku. Zatem każdy okręt, zawiąwszy do portu równocześnie z przekazaniem maklerowi spraw, związanych z wyladowaniem i nowym ładunkiem, stara się przede wszystkim o zapewnienie sobie naprawy uszkodzeń i to możliwie szybko, by przez nie nie tracić na czasie. W porcie są przeto potrzebne odpowiednio urządzone warsztaty okrętowe, któreby mogły się podjąć wszelkich reperacji, tak maszynowych, jak kadłubowych, a te ostatnie też w części

podwodnej; potrzebni są odpowiednio wyszkoleni robotnicy i technicy, by te naprawy były dobrze wykonane. Port, który takich warsztatów nie posiada z konieczności będzie niechętnie odwiedzany przez okręty, bo przecież awaria zdarzyć się może w każdej chwili, a trudno im iść na morze z uszkodzonym sterem, lub t. p. Dlatego każdy port stara się zapewnić sobie dostateczne środki techniczne, w odpowiednio zorganizowanych warsztatach okrętowych, by naprawy zawiązujących statków mogły się odbywać jak najsprawniej.

Port w Gdyni, rozbudowujący się w szybkim tempie, do niedawna nie posiadał warsztatów okrętowych, zatem w każdym wypadku awarii musiały statki, ładujące w Gdyni, ucie-

kać się o pomoc do stoczni okrętowych w Gdańsku, co połączone było nie tylko ze stratą czasu, ale też z wyższymi kosztami w stosunku do Gdyni, ze względu na odmienną walutę i wyższe płace robotnicze. Taki stan rzeczy, na dalszą metę, byłby dla rozwoju portu w Gdyni hamujący. Dlatego też Ministerstwo Przemysłu i Handlu rozwiązało tę sprawę na najbliższe lata w ten sposób, że, oddając koncesję na wybudowanie warsztatów okrętowych w tym celu utworzonej spółce akcyjnej p. n. „Stocznia Gdyńska”, równocześnie wydzierżawiło jej potrzebne tereny przy basenie południowym, a więc w obecnych czasach, w centrum całego ruchu portowego. Zawiązane, z końcem roku zeszłego, przedsiębiorstwo szybko postarało się o nowoczesne wyposażenie swych warsztatów w najnowsze urządzenia, a więc w odpowiednie obrabiarki, odlewnie, warsztat pływający, zóraw pływający i wreszcie w dok pływający, w którym można dokować okręty aż do wielkości takiej jak „Niemen” lub „Wisła”.

Praca w warsztatach Stoczni Gdyńskiej idzie rażno naprzód, znajdując sobie coraz szersze uznanie wśród sfer żeglugowych na Bałtyku i w Marynarce Wojennej. Robotnicy, pracujący w warsztach stoczni, poznają coraz to nowe właściwości budownictwa okrętowego, a ponieważ jest to element naogół zdolny, więc bardzo szybko się w tym rzemiośle specjalizują.



Pływający dok stoczni gdyńskiej.

Obecne warsztaty Stoczni Gdyńskiej pomyślane są jako pierwszy etap w rozbudowie rodzimego przemysłu okrętowego w Gdyni, który ma powstać w najbliższych latach nad kanałem przemysłowym i specjalnym basenem, poza portem handlowym. Z tego też względu wyszkolenie dostatecznej liczby robotników dla przyszłej stoczni okrętowej jest bardzo poważnym zadaniem Stoczni Gdyńskiej.

Obowiązkiem naszych sfer żeglugowych i gospodarczych powinno być popieranie tego przedsiębiorstwa w pracy. Niestety, nie wszyscy chcą, czy mogą zrozumieć, że dla Polski, a por-

tu w Gdyni przede wszystkim, rozwój własnego przemysłu okrętowego i wyszkolenie robotników i majstrów okrętowych jest bezwzględnie konieczny i dlatego jesteśmy świadkami stałego popierania firm niemieckich w Gdańsku, chociaż ze strony niektórych przedsiębiorstw możnaby się spodziewać wręcz odwrotnej polityki.

W interesie portu gdyńskiego życzyliby sobie należało, by poczynania Stoczni Gdyńskiej mogły być jak najistotniej przeprowadzone, ale musimy dbać o to również sami.

188.478.II

WODOCIĄGI W GDYNI

Uroczyste poświęcenie i oddanie do użytku wodociągów miejskich w dniu 5 lutego r. b. jest nowym etapem rozwoju Gdyni.

Przez uruchomienie wodociągów i już w najbliższych dniach kanaliza-

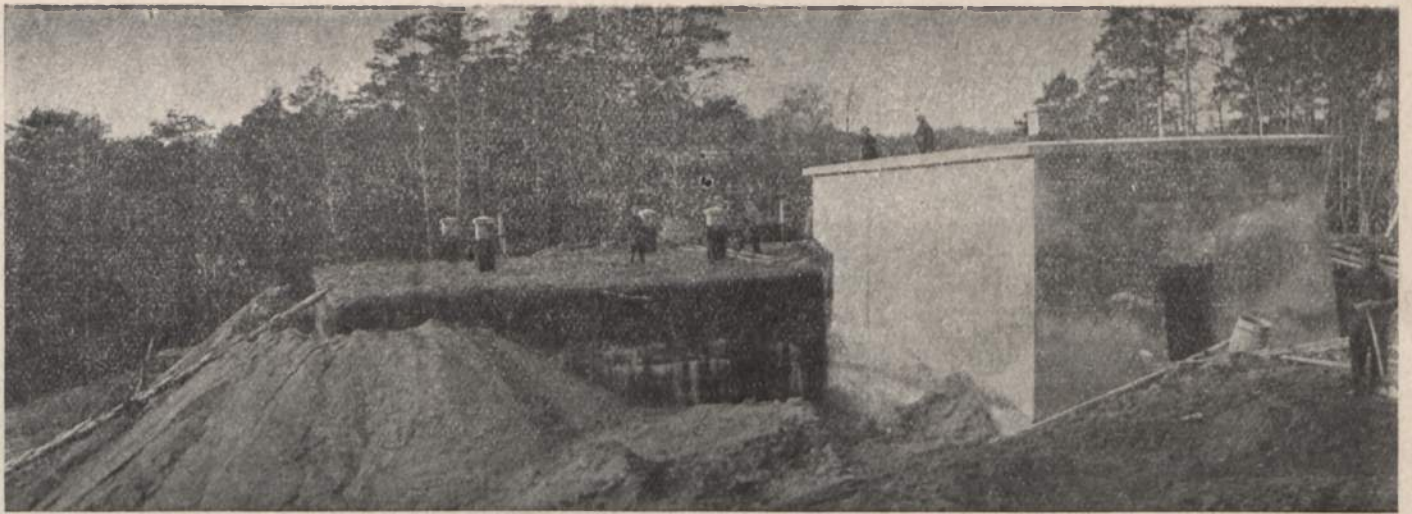
cji, Gdynia zdobywa nowe walory: nabiera cech miasta współczesnego, podnosi się stan zdrowotności mieszkańców, zabezpiecza pod wzgl. pożarowym, odpada następnie obawa przed ewentualną epidemją, której skutki dla naszego młodego portu mogłyby

być katastrofalne, wreszcie przyspiesza rozwój i zabudowę miasta.

Wykonane te inwestycje obejmują najwięcej zaludnioną część miasta, między morzem a „Działkami Leśnymi” (od elektrowni do św. Jana) oraz przedmieście Oksywie. Ułożono na tej



Roboty kanalizacyjne na ulicach Gdyni. Ul. 10 Lutego w pobliżu tunelu kolejowego.



Zbiornik wodociągów w Gdyni.

przestrzeni przeszło 26 tys. metrów rurociągu.

Ujęcie wody stanowią 3 głębokie studnie na terenie portu, w pobliżu ul. Mickiewicza i jedna na Oksywiu. Dwie stacje pomp o najnowszych automatycznych urządzeniach do uruchomienia i wyłączania, poruszane są elektrycznością.

Uzupełnienie systemu wodociągowego m. Gdyni stanowi zbiornik betonowy o pojemności 2000 m. sześć., położony na górze, na terenie „Działek Leśnych”, na wysokości 72 m. nad poziomem morza.

Zbiornik ten jest zbiornikiem końcowym i służy do magazynowania wody, niespotrzebowanej przez miasto; wy-

port jak i stacja kolejowa posiadają swe własne wodociągi, niezależne od miasta.

* * *

Wodociągi miejskie wykonane zostały przez firmę „Inż. Grobelski i H. Czaplicki”, wg. projektu prof. polit. warsz. inż. Pomianowskiego.

Przy układaniu wodociągów, firma ta niejednokrotnie musiała przezwyciężać trudności terenowe, gdzie wykopy, wobec przyszłej niwelacji ulic sięgały głębokości 11 m. Również poważną pracą było przeprowadzenie ciągu ssącego na terenie portowym, 5 i pół m. pod wodą. Niełatwe było też układanie rurociągu 400 mm. średnicy od szosy Witomińskiej do zbior-



Inż. M. Michalski, pod którego fachowem kierownictwem budowano wodociągi i kanalizację m. Gdyni.



Mg. praw M. Bilek, Prezydent m. Gdyni

równywuje ciśnienie w sieci, utrzymuje je na stałej wysokości, która jest potrzebna, aby doprowadzić wodę do najwyższych pięter, na całym terenie Wielkiej Gdyni.

Zdolność całego systemu wodociągowego wynosi w Gdyni 2400 m. sześć.: na Oksywiu 1200 m. sześć. na dobę.

Obecne ujęcie wody wystarczy na 50 tys. mieszkańców. W przewidywaniu dalszego nieproporcjonalnie powiększającego się wzrostu ludności, czynione są już od roku studia nad głównym ujęciem w Małym Kacku i Chylonji-Rumji. Ujęcie to wystarczy na miasto do 150 tys. mieszkańców.

Zaznaczam dla orientacji, że tak



Naczelnny inż. Piaskiewicz, kierujący z ramienia magistratu robotami przy budowie wodociągów, kanalizacji i innych inwestycji miejskich m Gdyni.



Gdynia. Budowa kanału deszczowego na ul. 10 Lutego.



Gdynia. Budowa kanału, odprowadzającego wody z Imhoffu na dno morza.

nika, na dużym spadku i w wykopach ponad 8 metr. głębokości.

Roboty, wykonane przez f. „Inż. Grobelski i H. Czaplicki”, nieprowadzone dotychczas w Polsce przez żadne przedsiębiorstwo krajowe w takiej skali, jak w Gdyni, zasługują tembardziej na całkowite uznanie. Firma ta której właścicielem jest po śmierci ś. p. inż. Grobelskiego, inż. H. Czaplicki, zdała swój egzamin i śmiało może konkurować z firmami zagran. jak „Ulen and Co”.

Zbiorniki betonowe, wszystkie stacje pomp, hale maszyn—wykonało przedsiębiorstwo budowlane „Architekt Jan Mikulski i S-ka”, znane z budowy szeregu monumentalnych gmachów w Gdyni.

Nadmienić należy, że wytwórczość fabryk polskich doszła do tego stopnia, że materiał, użyty do tych poważnych prac, był prawie wyłącznie produkcji krajowej.

Rury żeliwne, wodociągowe dostarczyła f. „Józef Schwarz”, pompy „Sirius” (już używane przy wodociągach w porcie wojennym), rury kamionkowe „Muryvil” i motory „Asea” dostarczył dom handl. „K. Budrewicz i S. Wirpsza”.

Nie należy pominąć milczeniem wydajnej pracy naczelnego inżyniera p. Piaskiewicza i p. inż. M. Michalskiego, który z ramienia magistratu kierował temi robotami i którego energia, doświadczenie i silna wola przyczyniły się w wielkiej mierze do tego, że w

dniu 5 lutego miasto Gdynia dostało zdrową i czystą wodę.

Magistrat miasta Gdyni pod umiejętnym i sprężystym kierownictwem obecnego prezydenta p. Bilka, nie przestaje na wykonanych dotychczas robotach i mimo trudności finanso-



Grupa kierowników prac wodociągowo - kanalizacyjnych w Gdyni. x) Prof. Politechniki Warszawskiej, inż. Pomianowski — projektodawca i xx) inż. H. Czaplicki, właściciel firmy „Inż. Grobelski i E. Czaplicki” — wykonawca wodociągów miejskich w Gdyni.



Gdynia. Ciąg tłoczny o średnicy 400 m/m. do zbiornika wodociągowego.

wych, zamierza kontynuować roboty te dalej, rozszerzając sieć wodociągów na peryferje miasta oraz przystąpić do inwestycji nowych, koniecznych ze względu na stale wzrastającą liczbę ludności i silne zaawansowany rozwój portu.

IV. D.

MIEJSKIE TOWARZYSTWO KOMUNIKACYJNE W GDYNI

Z dniem 1-go lutego upłynął pierwszy miesiąc eksploatacji środków komunikacyjnych w Gdyni przez Miejskie Towarzystwo Komunikacyjne.

Od września 1929 roku zaprowadzona została regularna komunikacja autobusowa przez Towarzystwo Komunikacji Automobilowej w Polsce, a z dniem 1 stycznia nowo utworzone Miejskie Towarzystwo Komunikacyjne przejęło organizację T. K. A. na terenie Gdyni. Pierwszy miesiąc eksploatacji wykazał znaczny wzrost frekwencji, przyczem przejechanych zostało 24946 km., przewieziono zaś 31257 pasażerów. M. T. K. utrzymuje narazie 3 linje: linja 1 Dworzec—Oksywie, linja 2 Port — Dworzec — Oksywie, linja 3 Gdynia — Orłowo — Sopoty. M. T. K. rozporządza taborem, składającym się z 10 luksusowych, wygodnych autobusów, własnymi nowo-wybudowanymi warsztatami i garażami. Celem potanienia komunikacji Zarząd M. T. K. przygotowuje projekt elektryfikacji linii, zaczynając od linii 1 Dworzec — Oksywie, przyczem jako trakcje wchodziłyby w rachubę trolejbusy, t. j. tramwaje bez szyn na oponach gumowych. Prace przygotowawcze nad powyższym projektem są już w biegu. W sezonie letnim M. T. K. urządzi ruch 10-minutowy pomiędzy Gdynią — Orłowem — Sopotami, regularną komunikację 4 razy dziennie pomiędzy Jastrzębią Górą a Gdynią, przez Puck, a o ile bulwar od Wielkiej



Luksusowe autobusy M. T. K., kursujące w Gdyni.

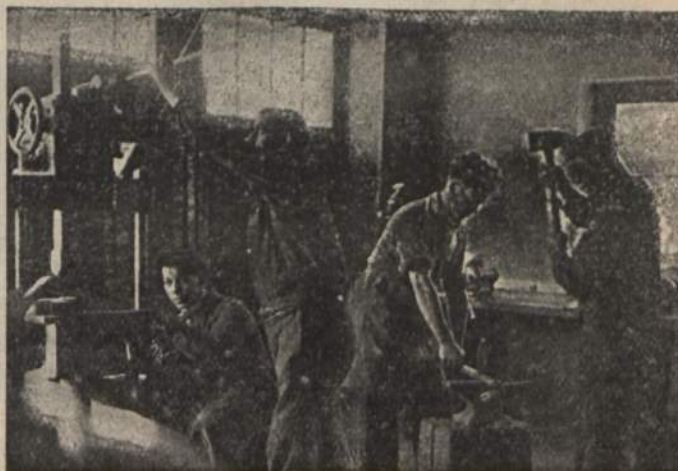
Wsi do Jastrzębiej Góry zostanie wykończony w ciągu lata 1930 r., to linja powyższa obejmuje też Wielką Wieś i Rozewję. Poza tem w sezonie letnim uruchomiona zostanie linja okrężna przez Szosę Gdańską i Kamienną Górę do Dworca. Zaś linja Sopoty i Orłowo przedłużona zostanie do portu względnie do mola pasażerskiego. Dla eksploatacji w sezonie letnim, Zarząd M. T. K. przewiduje zatrudnienie 18 autobusów.

Władzę Towarzystwa stanowią: Rada Nadzorcza i Zarząd. Prezesem Rady Nadzorczej jest p. mecenas Ewert-Krzemieniewski, członkami, z ramienia T. K. A. pp. b. wojewoda dr. Wachowiak, inż. Konstanty Massalski, z ra-

mienia Magistratu p. radca Łobocki i p. mec. Roszczynalski. Zarząd spoczywa w ręku p. inż. Goldhara.

W obecnym stanie przedsiębiorstwo zatrudnia około 40 pracowników. Długość eksploatacyjnych linii wynosi około 36 km. W lecie, w sezonie, ilość 100, długość zaś eksploatacyjnych linii osiągnie liczbę 200 km.

177.487.II



Biuro, garaże i warsztaty Miejskiego Towarzystwa Komunikacyjnego w Gdyni.

DZIESIĘCIOLECIE POLSKICH UZDROWISK NADMORSKICH

Polska, rozbudowując własny port w Gdyni, stwarzając własną marynarkę handlową i wojenną, rozwijając rybolówstwo oraz popierając rozbudowę uzdrowisk nadmorskich, daje świadectwo wszechstronnego wykorzystania własnego wybrzeża morskiego.

Ostatni zjazd balneologiczny lekarzy polskich stwierdził, że nasze morze posiada ogromne znaczenie lecznicze i że należałoby położyć większy nacisk na prawidłową rozbudowę sanatoriów, pensjonatów, celem skierowania większej ilości kuracjuszków, wymagających wypoczynku i kuracji w idealnie do tego nadających się warunkach morskiego powietrza naszego Pomorza. Wszelkie narzekania na częste wiatry i pewną surowość tych kąpielisk w porównaniu z Adrjatykiem powinny nas sprowadzić wreszcie do jednolitego poglądu, że właśnie takie powietrze nas hartuje przysposabia do zniesienia okresu zimy w miastach bardziej, aniżeli wydelikacenie organizmu w południowych warunkach atmosferycznych. Na nasze wybrzeże morskie nie należy zatem patrzeć jedynie jak na kąpielisko letnie w czasie upałów, lecz przede wszystkim należałoby wykorzystywać cały rok do kuracji powietrznej przez jednoczesne zastosowanie ciepłych kąpiel morskich.

Przed 50 laty nikomu nie przychodziło na myśl, ażeby Zakopane lub Krynicy wykorzystywać w okresie zimy. Obecnie jest to naturalne, a sezon zimy



Nowa stacja kolejowa Wielka Wieś — Hallerowo nad wielkim morzem, pomiędzy Puckiem a Helm.

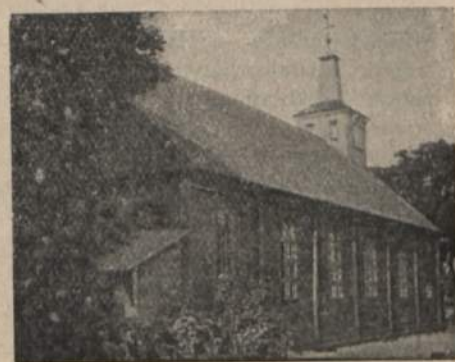
szczególnie cieszy się powodzeniem dzięki sportom zimowym i wypoczynkowi w orzeźwiających warunkach atmosferycznych zimy.

To samo musi się stać z naszym wybrzeżem. Okres zimy ostrzejszej może dostarczyć pięknego sportu łyżwiarskiego i saneczkowego na zatoce, która zamarza, a w okresie jesieni powietrze morskie stwarza warunki idealnego wypoczynku i sprzyja rozwojowi sportu żeglarskiego. Jeżeli w górach rozwijają się z powodzeniem sporty, mające naturalne warunki, to czyż dziedzina sportu żeglarskiego nie powinna zająć naszego usiłowania w dziedzinie rozwoju sportów w Państwie wogóle?

Pod tym względem Związek Uzdrowisk Polskich powinien wszcząć planową akcję.

Jeszcze przed 10 laty, z chwilą odzyskania wybrzeża morskiego, kilka jednostek energicznych i zdających sobie sprawę z doniosłości leczniczych i wypoczynkowych pobytu nad mo-

rzem, założyło nowe osiedla nad wielkim morzem, jak: Hallerowo obok wielkiej Wsi i Jastrzębią Górą obok Rozewia. Na załączonych fotogra-



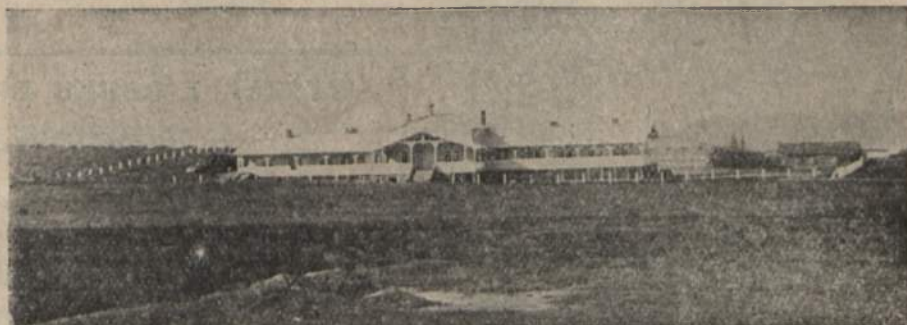
Kościół w Jastarni na Helu.

Fot. H. Gąsiorowski.

fjach widzimy nową stację kolejową w Wielkiej Wsi — Hallerowie, ukończoną w r. 1929, pensjonat p. Bazińskiej „Warszawianka” z ciepłymi ką-



Obóz harcerski w Hallerowie w r. 1929.



Kolonja oficerska i kasyno w Hallerowie.



Pensjonat „Warszawianka” w Hallerowie p. M. Bagińskiej, posiadający pierwsze ciepłe kąpiele morskie od 1927 roku.



Hallerowo. Pensjonat p. F. Sienkiewiczowej.

pielami morskimi, czynnemi od roku 1927, pensjonat pani Sienkiewiczowej oraz kolonję oficerską z kasynem. Również harcerze i harcerki chętnie korzystają z lasku w Hallerowie i rozbijają tam namioty. Podobnie i w Jastrzębiej Górze pobudowano wiele pięknych willi i pensjonatów.

Jednocześnie wszystkie miejscowości rybackie, jak Hel, Jastarnia, Kuźnice, Chałupy, Wielka Wieś, Chlapowo, Ostrowo, Karwia i Dębki rozbudowały się do niepoznania i przystosowały do masowego ruchu letniskowego.

Rząd buduje wielki bulwar nadmorski, asfaltowany, który połączy wszystkie te miejscowości nad wielkim morzem celem uruchomienia

autobusów, dających możność większego kontaktu towarzyskiego. Również ma powstać przystań w Hallerowie dla statków osobowych i dla kutrów rybackich.

Jeśli weźmiemy pod uwagę fakt, że dopiero rząd polski zbudował kolej na Hel z Pucka, to przekonamy się że rocznica dziesięciolecia zastaje nas bardzo poważnym dorobkiem.

Należałoby sobie życzyć, ażeby nasze czynniki miarodajne przyspieszyły pomiary wybrzeża i opracowały plan zabudowania, a wówczas można mieć pewność, iż następne dziesięciolecie przyniesie nam uzdrowiska o głośniejszej sławie nadmorskiego Zakopanego lub Krynicy.

Lecznica ta, znajdująca się pod fachowem kierownictwem znanego lek. chirurga Dr. Mikicińskiego, mieści się w pięknym gmachu na Kamiennej Górze i urządzona jest według wszelkich nowoczesnych wymagań.



Lecznica nadmorska w Gdyni. Sala kl. III.

LECZNICA NADMORSKA W GDYNI

W listopadzie r. ub., staraniem d-rów M. Mikicińskiego — chirurga i S. Bobkowskiego — akuszerka i przy poparciu magistratu m. Gdyni i Kasy Chorych powstała prywatna lecznica chirurgiczna i ginekologiczno-położnicza.



Lecznica nadmorska w Gdyni. Klatka schodowa.

W ciągu tak krótkiego czasu lecznica zdobywa zaufanie miejscowego społeczeństwa, a założenie jej, jak wykazało życie, było ze wszechmiar konieczne, dotychczas bowiem, ciężko chorych, wymagających natychmiastowej pomocy chirurgicznej, z powodu braku szpitala chirurgicznego w Gdyni trzeba było przewozić do Gdańska lub do Bydgoszczy.



Lecznica nadmorska w Gdyni.

WYSZŁA Z DRUKU BROSZURKA PROPAGANDOWA

pióra Wacława Sieroszewskiego

p. t. „UROK MORZA”

**WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ i RZECZNEJ
W 10-TĄ ROCZNICĘ ODZYSKANIA MORZA.**

CENA 1 ZŁOTY.

DZIEŚĘCIOLECIE MORZA POLSKIEGO

(Dokończenia ze str. 11-ej)

I oto dzisiaj nowe wielkie święto — nowe 10-lecie — rocznicy objęcia we władanie Najjaśniejszej Rzeczypospolitej naszego — polskiego morza! Gdyby można było zmierzyć stopień napięcia wzruszenia narodu i ocenić wzniosłość przeżywanych momentów, to musielibyśmy stwierdzić, że moment odzyskania morza posiada w zbiorowej psychice polskiej prawie ten sam ciężar gatunkowy, co moment odzyskana niepodległości politycznej narodu.

I ten właśnie fakt, że w psychice narodu ocenia się doniosłość odzyskania Morza prawie narówni z dziejową doniosłością odzyskania Niepodległości, ten fakt, stanowi rekojmię, że naród cały bronić będzie Morza tak, jak od wieków bronił swej Niepodległości. Zadaniem naszym na przyszłość będzie krzewienie i utrwalanie w narodzie tej świadomości, że bez własnego morza nie masz niepodległości gospodarczej, a bez niepodległości gospodarczej — niepodległość polityczna stać się może łatwo iluzją.

To też praca nasza musi iść w tym kierunku, aby tworzyć silną flotę handlową i wojenną, a hasłem dnia codziennego stać się musi wielki zew, idący po całej Polsce, jak długa i szeroka: „Polacy! na Morze!”

Następnie długie, prawie godzinne przemówienie wygłosił p. Minister Przemysłu i Handlu inż. E. Kwiatkowski. Świetne, zarówno co do formy, jak i treści, porywające przemówienie Ministra, który pierwszy w Polsce pełnił zdecydowanie naprzód realizację hasła należytego wykorzystania wybrzeża, przyjęte zostało burzą oklasków przez obecnych. Przemówienie to ukaże się w druku, jako wstęp do zbiorowego wydania prac różnych autorów w sprawach morskich, jakie przygotowuje tygodnik „Polska Gospodarcza”, oficjalne wydawnictwo ministerstw gospodarczych.

W chwilę po zakończeniu przemówienia p. Ministra Kwiat-

kowskiego przybył na Akademię w otoczeniu świty Pan Prezydent Rzeczypospolitej, powitany w sali portretowej ratusza w imieniu Komitetu Honorowego przez p. Ministra Kwiatkowskiego, oraz dźwiękami Hymnu Narodowego przy wejściu do sali, w której odbywała się Akademia.

Następnie Gen. Górecki wygłosił do Pana Prezydenta przemówienie, które podajemy niżej:

„Najdostojniejszy Panie Prezydencie! W imieniu zebranych tutaj przedstawicieli wszystkich Polaków, bez różnic wyznania, pochodzenia, grup społecznych i przekonań politycznych, mam zaszczyt powitać Ciebie, Najdostojniejszy nasz Protektorze, w tem wielkiem i uroczystem święcie 10-iej rocznicy objęcia morza w polskie władanie!

Przed chwilą pan minister Kwiatkowski, który polskiej idei morskiej poświęcił swój umysł i swoje serce, zobrazował nam ogromną doniosłość tego zagadnienia w życiu Polski współczesnej. To też pierwszym naszym obowiązkiem jest praca ze wszystkich sił, by morze polskie utrzymał i morza tego bronił.

Wśród zebranych tutaj przedstawicieli wszystkich warstw narodu, na jedno z pierwszych miejsc wysuwają się te oto sztandary, reprezentujące około 400.000 obrońców Ojczyzny, którzyśmy przysięgli, że morza nie damy. Wiemy, że błakają się po świecie różne koncepcje i ściętych głów marzenia, któreby chciały podać w wątpliwość dzisiejszy stan naszego nad morzem władania; z drugiej jednak strony mamy zapewnienie wielkiej rodziny b. wojskowych, skupiającej w swych szeregach 7 milionów kombatantów wielkiej wojny, że FIDAC uważa nienaruszalność naszych granic za najlepszą gwarancję wszechświatowego pokoju i że Polska liczyć może na niezawodną wierność całego FIDAC'u.

Najdostojniejszy Panie Prezydencie! Te wniosłe chwile, które przeżywamy, rozpaniętujemy rocznicę dzie-

jowych wydarzeń, mają doniosły wpływ na kształtowanie się polskiej psychiki. Oto, jak w dziesiątą rocznicę odzyskania Niepodległości byliśmy świadkami wielkiego aktu zjednoczenia prawie wszystkich obrońców Ojczyzny, tak dziś w dziesiątą rocznicę odzyskania polskiego morza dokonuje się zjednoczenie dwóch potężnych organizacji, pracujących pod hasłem morza i dla morza, a mianowicie zdecydowaliśmy już zasadniczo konieczność zjednoczenia Komitetu Floty Narodowej i Ligi Morskiej i Rzeczej, a przez koncentrację wysiłku całego narodu w jedną potężną organizację spodziewamy się osiągnąć tem większe rezultaty.

Jesteśmy głęboko przekonani, że jeżeli w dalszych 10-leciach osiągać będziemy również wielkie rezultaty, jak to miało miejsce w ubiegłym okresie, to stworzymy niewzruszone stanowisko polskie w świecie.

W tej też intencji wnieśmy okrzyk:

„Najdostojniejsi Protektorzy dzisiejszej uroczystości: P. Prezydent Rzeczypospolitej prof. Ignacy Mościcki i Pierwszy Marszałek Polski Józef Piłsudski niech żyją!”

W części koncertowej akademii wzięli udział pp.: Józef Śliwiński (fortepian), artyści Opery o. Polińska-Lewicka i p. Michałowski, Juliusz Osterwa, który wygłosił urywek z „Międzymorza” Żeromskiego oraz chór pod batutą prof. Kazuro.

Niezależnie od tego obchodu poszczególne oddziały Ligi Morskiej i Rzeczej urządziły u siebie swoje wewnętrzne uroczystości. Również szereg innych organizacji i stowarzyszeń uczcił specjalnymi obchodami tę pamiętną dla całej Polski datę.

Na prowincji — jak wspomnieliśmy — Oddziały Ligi Morskiej i Rzeczej urządziły również szereg spontanicznych manifestacyj, których opisy ze względu na brak miejsca w niniejszym, jubileuszowym numerze, umieścimy później.

Pijcie koniak SCHMALENBERGA!

Pijcie koniak SCHMALENBERGA!

8308—462—II.

TEATR
ŚWIETLY „CASINO“ Łódź,
Piotrkowska 67.

8640—441—II

Zarząd Telefonów Łódzkich
Łódź, Al. Kościuszki Nr. 12.

8635—184—II.

ŁÓDZKIE ELEKTRYCZNE WAZNO-TOROWE KOLEJKI DOJAZDOWE
Łódź, ul. Piotrkowska 96.I

8639—483—II.

Zarząd Eksploatacji Łódzkich Rzeźni Miejskich

86 6—483—II.

KRONIKA

GDYNIA

DALSZA BUDOWA PORTU W GDYNI. — W dniu 15 lutego r. b. podpisana została pomiędzy Ministerstwem Przemysłu i Handlu a Konsorcjum Francusko-Polskiem dla budowy portu w Gdyni umowa o wykonanie robót II-go okresu rozbudowy portu w Gdyni.

PRZENIESIENIE KAPITANATU PORTU. — Z dniem 4-go lutego Kapitanat Portu w Gdyni został przeniesiony do nowego gmachu Stacji Pilotów przy nabrzeżu Pilotowem. („Kurjer Morski“ nr. 26 z 1950 r.).

NOWY STATEK POLSKI. — P. P. „Żegluga Polska“ zakupiła duński parowiec frachtowy „Helga“ nośności 1.300 t. prawie nowy, za 15.000 £. Statek odbywa dokowanie w Londynie i dostawa jego jest oznaczona na połowę lutego.

Ta nowa jednostka będzie cennym nabytkiem, pierwszym w roku bieżącym.

Statek ten, który otrzyma nazwę „Chorzów“ ma stanąć wraz z „Tczewem“ na bałtycką linię towarową.

RUCH PORTOWY GDYNI W STYCZNIU. — Ruch portowy w styczniu wykazał wielkie ożywienie. Przybyło do portu 173 statki o pojemności 167.196,4 netto ton rej., przywożąc 32.860,6 ton różnych ładunków. Opuściło port 164 statki o pojemności 161.477,7 n. t. r. wywożąc 281.045,5 ton ładunku, w tem węgla eksportowego 249.857,4 ton i węgla statkowego 13.436,2 t. Obrót towarowy Gdyni w styczniu wyniósł 313.946 ton.

UROCZYŚCI W GDYNI. — Uroczystości powrotu Pomorza do Polski

rozpoczęły się obchodem 10-ej rocznicy utworzenia polskiej floty wojennej.

Przy tej okazji, gmina m. Gdyni wręczyła dowództwu floty wojennej obraz, przedstawiający wkroczenie wojsk polskich do Gdyni i zaślubiny Polski z morzem, pędzla kaszubskiego artysty-malarza, marynisty p. N. Moskwy.

Wieczorem odbyła się uroczysta akademja w salach hotelu Centralnego, która zgromadziła przedstawicieli władz i licznych obywateli miasta.

W dniu 11 lutego w kościele w Oksywi odbyło się uroczyste nabożeństwo dla oddziałów marynarki wojennej, na którym obecny był m. in. dowódca floty wojennej, komandor Unrug wraz z korpusem oficerskim marynarki.

Po nabożeństwie komandor Unrug dokonał przeglądu oddziałów marynarki.

Całe miasto udekorowane było zielonką i flagami o barwach państwowych, wieczorem zaś zapłonęła bogata iluminacja.

Z POLSKI I Z WYBRZEŻA

W SPRAWIE BUDOWY KANAŁU GOPŁO—WARTA. — Dnia 18 grudnia 1929 r. odbyło się w lokalu Polskiego Klubu Artystycznego w Warszawie zebranie informacyjno-dyskusyjne, zwołane przez Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce i poświęcone sprawie budowy kanału Gopło — Warta. Zebranie zagał Prezes Towarzystwa Dr. Waryński, poczem zaprosił na przewodniczącego zebrania p. gen. Romana Góreckiego, Prezesa Rady Głównej Ligi Morskiej i Rzecznej, na za-

stępując przewodniczącego zaś p. Dyr. Pawlikiewicza.

Sprawę konieczności wybudowania kanału Gopło—Warta i korzyści gospodarczych, jakie z tego mogą wynikać dla kraju, zreferował inż. Tadeusz Tillinger, wybitny znawca zagadnienia dróg wodnych w Polsce i autor broszury p. t. „Gospodarcze podstawy kanału Warta—Gopło“. W ożywionej dyskusji zabierało głos szereg mówców, zgodnie podnosząc wielkie znaczenie realizacji tego projektu.

W zebraniu uczestniczyło kilkadziesiąt osób z pośród przedstawicieli instytucyj państwowych i społecznych, władz wojskowych, sfer gospodarczych, prasy i t. d.

PRÓBY NOWEGO ŁAMACZA LODU. — W końcu ub. m. po pomyślnych próbach odbyło się przyjęcie przez zarząd portu w Gdańsku nowego łamacza lodu dla Wisły „Bug“ zbudowanego przez Stocznnię Gdańską na zamówienie Rządu Polskiego i Rady Portu w Gdańsku. Łamacz ten jest typu płytko zanurzających się łamaczy i będzie cennym uzupełnieniem istniejącej floty łamaczy.

Nomen — omen. Miejmy nadzieję, że „Bug“ już prowadzić będzie łamanie lodu aż do Modlina.

Jak wiadomo dotychczasowe łamacze lodu noszą nazwy dopływów Wisły, lecz nie dalej jak do Drwęcy i Brdy. Ale łamanie lodu nie sięgało poza Toruń.

Z powodu niskich wodostanów, istniejąca flotyla łamaczy musiała zeszłej zimy pozostawać bezczynną w Brdyjściu. Nawet na dolnej Wiśle łamacz „Bug“ będzie mógł okazać duże usługi przy t. zw. „kantowaniu“ i wyłamanego kanału.

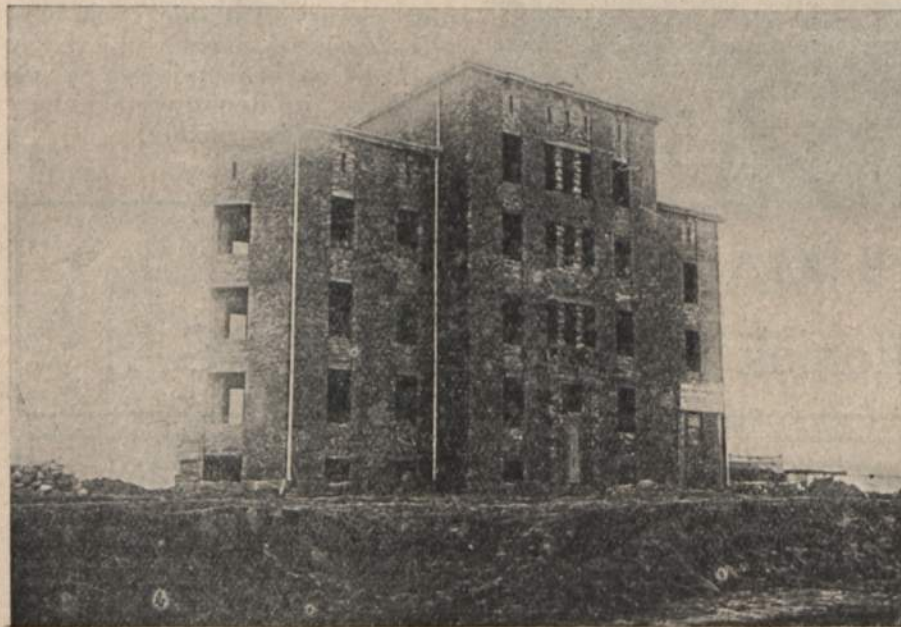
Oby nowa jednostka służyła długo i owocnie swemu celowi. (Kurjer Morski Nr. 26 z 1950 r.).

LITWA

ROZBUDOWA PORTU W KŁAJPEDZIE. — Według wiadomości z kół dobrze poinformowanych, litewskie ministerstwo komunikacji rozpisze oferty do szeregu firm krajowych i zagranicznych w sprawie podjęcia robót przy rozbudowie i rozszerzeniu portu w Kłajpedzie.

Spodziewane jest zawarcie odnośnej umowy z jedną z firm już w połowie marca, tak że w maju, albo w czerwcu, roboty będą w pełnym biegu.

PLANY POWIEKSZENIA LITWESKIEJ FLOTY HANDLOWEJ. — Litewski Związek marynarzy powziął uchwałę rozszerzenia litewskiej floty handlowej i dla podkreślenia konieczności posiadania tej floty opracował specjalny memoriał. W memoriale tym wnioskodawcy wskazują na fakt, że przez port w Kłajpedzie przechodzi corocznie ca 600.000 ton ładunków (200.000 t. w eksporcie i 400.000 t. w imporcie). Litwa płaci corocznie za frachty blisko 15 milionów litów ob-



„Dom Marynarza“ w Gdyni w budowie.

cym przedsiębiorstwom żeglugowym. Zjawiska tego można uniknąć, gdyby Litwa posiadała własną flotę handlową. Związek marynarzy zamierza narazie zakupić dwa parowce o pojemności 1.500 b. r. t. Dwa takie parowce przyniosą corocznie 1.000.000 do 1.200.000 litów dochodu brutto. W ten sposób można co roku przy pomocy dwóch parowców zarobić 500.000 litów, co odpowiada 25%-emu czystemu zyskowi. W pierwszym okresie potrzeba na całe przedsięwzięcie tylko około 2 milj. litów. Związek myśli, że uda mu się nabyć oba parowce za cenę około 1.000.000 litów. Potrzebne sumy zamierza się zdobyć w sposób następujący: 51% kapitału zakładowego da rząd, 10% „Lietukis“, 10% „Pienocentros“, 10% „Maistas“, 10% związek towarzystw litewskich i 9% związek marynarzy. Związek otrzymał ofertę na pożyczkę 2 milionów. Związek ma nadzieję w najbliższym czasie otrzymać od przedsiębiorstw litewskich frachty w ilości 90.000 ton.

LOTWA

NOWE STATKI. — Nowo założone w Windawie towarzystwo żeglugowe „Enkurs“ zakupiło we Włoszech pierwszy parowiec „San „Thomaso“, który przemianowany został na „Margo“. Parowiec ma pojemność 2.265 ton r. b., kosztował 220.000 latów.

W Niemczech zakupił pewien kupiec hurtowy z Libawy 350-tonowy parowiec niemiecki „Blumenthal“ i przeznaczył go do komunikacji kabotażowej.

Przedsiębiorstwo żeglugowe Kapitan Blau i S-ka zakupiło w Anglii parowiec o nośności ca 4.000 ton. Statek otrzymał nazwę „Andromeda“. Zapłacono zań 14.500 £. (362.500 latów). Statek ten, wybudowany w r. 1905, należy do nowszych statków lotewskiej floty handlowej.

ESTONJA

LICYTACJA ROSYJSKO - BALTYSKIEJ STOCZNI W TALLINIE. — Na żądanie Państwowego banku dla długoterminowych kredytów urządzenie rosyjsko-baltyckiej stoczni w Tallinie sprzedane zostanie z licytacji, która potrwa przez szereg dni z uwagi na znaczną liczbę wystawionych na licytację przedmiotów. Jak podnosi prasa, będzie to największa — jak dotąd — licytacja w Estonii. Na licytację wystawione będzie kilkaset maszyn, elektro-motorów, warsztatów mechanicznych i mnóstwo najrozmaitszych narzędzi, jak również większe zapasy metali. Suma najniższego szacunku obiektów, przeznaczonych na licytację wynosi 630.000 koron, jednak przy sprzedaży suma ta będzie nieosiągalna, ponieważ maszyny i urządzenia, sprzedawane pojedynczo, nie będą się nadawały do żadnego użytku. W związku z tą wyprzedaną pogrzebane zostały wszelkie nadzieje uruchomienia, choćby w części, tej wielkiej stoczni.

DANJA

BUDOWA PAŃSTWOWEGO ŁAMACZA LODÓW. — Rząd duński przyjął ofertę stoczni „Aalborg Skibsvaerft“ na budowę państwowego loda-

lamacza. Koszty budowy wyniosą 2.100.000 koron. Lodołamacz będzie wyposażony w 3 maszyny i w 3 śruby i opalany będzie ropą. Dostawa ma nastąpić w styczniu 1931 r.

RUCH PORTOWY KOPENHAGI W R. 1929. — W ciągu r. 1929 przybył do portu w Kopenhadze 18.143 statki morskie o łącznej pojemności 5.928.655 t. r. n. W r. 1928 zanotowano na wejściu 19.867 statków o łącznym tonażu 5.818.509 t. r. n. Liczba statków w porównaniu z rokiem poprzednim wprawdzie spadła o 1.724, jednak wysokość tonażu wzrosła o 110.146 t. r. n. Jest to jeszcze jeden dowód, że wielkość statków wzrasta.

NIEMCY

RURZE NA MORZU PÓŁNOCNEM. — O sile orkanu, jaki panował w dniu 13 stycznia r. b. na morzu Północnym może świadczyć fakt, że stojący w ujściu Elby okręt — pływająca latarnia morska „Elbe I“, został zerwany z wieży. Cały szereg znaków na morzu zostało porzuconych i porwanych przez orkan na pełne morze.

NIEMIECKA FLOTA HANDLOWA. — Ogólny tonaż niemieckiej floty handlowej wynosił w końcu 1929 roku 4.058.000 t. r. n. Do stanu przedwojennego, który wynosił 5.135.000 t. r. n., brak jest jeszcze 1.077.000 t. r. n. Liczba statków handlowych, pływających pod banderą niemiecką, wynosiła w końcu 1929 r. — 3.300.

DEUTSCHE NAUTISCHE VERBAND. Tegoroczne walne zebranie niemieckiego związku żeglarskiego (Deutsche Nautische Verband) odbyło się jako 56 walne zebranie w Hamburgu w dn. 24-go marca. Narazie postanowiono wstawić na porządek dzienny obrad następujące sprawy: międzynarodowa komenda sternicza, międzynarodowe

usystematyzowanie sygnału SOS i przestrzeganie przez członków załóg statków przepisów, zapobiegających wypadkom.

DWA NOWE NIEMIECKIE STATKI PASAŻERSKIE. — Według informacyj „Hamburger Fremdenblatt“ zamówiło tow. żeglugowe „Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts - Gesellschaft“ na stoczni „Blohm et Voss“ dwa nowe statki pasażerskie klasy „Monte“. Jeden z nich kosztować ma 10 milionów marek. Ma to być motorowiec pasażersko-towarowy. Drugi ma zastąpić statek „Monte Cervantes“, który rozbił się u wybrzeży Ziemi Ognistej. Statki klasy „Monte“ okazały się w użyciu nader rentowne.

POPRAWIENIE KANAŁU MORSKIEGO W KRÓLEWCU. — Głębokość królewieckiego kanału morskiego została powiększona z 6,5 do 8 m., szerokość zaś z 30 na 47,5 m. Poza tem kanał otrzymał nocne oświetlenie. Od 1924 r. prace koło poprawienia kanału kosztowały okrągło 20 milionów mk

Z CAŁEGO ŚWIATA

TURECKA FLOTA HANDLOWA. — Rząd Kemala Paszy, dążący konsekwentnie do podniesienia zruinowanej przez wojnę światową Turcji, wraca również baczna uwagę na żeglugę morską. Do rozbudowy jej dąży rząd turecki najrozmaitszymi środkami, jak: zapomogi państwowe, monopolem w żegludze przybrzeżnej i t. p. Wynikiem tych energicznych poczynań jest wzrost tonażu tureckiej floty handlowej do ca 70.000 t. r. b. Ostatnio rozeszły się wiadomości, o tem, że tureckie, państwowe przedsiębiorstwo żeglugowe „Seyri-Sefayin“ wobec stale rosnącego importu i eksportu z Turcji do Niemiec, zamierza utworzyć regularną bezpośrednią linię okrętową Konstantynopol—Hamburg—Brema-



Gabinet Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu stanowi skromne narazie, ale ciekawe zaczątki przyszłego muzeum morskiego. Na zdjęciu twórca gabinetu, Dyrektor Departamentu Organizacyjnego M. P. i H. p. Józef Kożuchowski (z lewej) w rozmowie z redaktorem „Morza“.

Narazie ma to być linja towarowa. Otwarcie jej ma nastąpić już w kwietniu r. b. Na początek na linii tej kursować mają dwa parowce o pojemności 4—5 tysięcy ton.

ZANIECHANIE BUDOWY 50.000 TONOWEGO PAROWCA TRANSOCEANICZNEGO. — „Daily Mail” donosi, że oświadczone urzędowo w Belfast, iż przerwano roboty koło znajdującego się w budowie 60.000-tonowego parowca transoceanicznego. Budowa jego, jak słycać, ma być wogóle zaniechana. Świeżo zmontowany, leżący w helingu kil statku ma być z powrotem rozebrany. Statek ten miał być największym parowcem na świecie i przeznaczony był dla White Star Line.

RÓŻNE

FLOTA HANDLOWA PAŃSTW BAŁTYCKICH. — W dniu 1 stycznia 1930 r. floty handlowe państw bałtyckich przedstawiały się, jak następuje:

	Ilość statków: t. r. n.	
Norwegja	1.856	3.306.780
Szwecja	?	1.535.064
Danja	713	1.072.818
Finlandja	368	509.981
Łotwa	144	170.882
Estonja	430	58.450

PAROWIEC „BALTABOR” WYRZUCONY NA BRZEG. — Podczas silnej burzy śnieżnej w nocy 26 grudnia r. ub. został wyrzucony na wybrzeże wyspy Nargö w zatoce Fińskiej parowiec „Baltabor”, należący do „Anglo-Baltic-Line” i znajdujący się w drodze z Londynu do Tallina. Parowiec ten kursował na linii Londyn—Tallin—Ryga—Londyn. Od czasu do czasu zachodził również do Gdańska. Sytuacja parowca jest ciężka. Na ratunek pospieszył mu parowiec ratowniczy „Meteor” pod dowództwem kapitana Tomassona z Bałtyckiego Związku Ratowniczego. Wezwał on następnie do pomocy trzy dalsze statki ratownicze „Grenen”, „Micheline” i „Süd”. Dnia 6 stycznia r. b. załoga musiała puścić pokład „Baltabora”. Przewieźli ją na ląd w nader ciężkich warunkach rybacy z Nargö. Statki ratownicze znajdują się jeszcze obok wyrzuconego na mieliznę statku. Jest jeszcze nadzieja uratowania go. Przed ściąganiem go z mielizny trzeba będzie wypompować wodę, która zalała wnętrze statku.

NOWY MATERJAŁ DO BUDOWY OKRETÓW. — „Stettiner General-Anzeiger” donosi, że pewien monter, nazwiskiem Franz Felder wynalazł i opatentował nowy materiał budowlany dla statków, który umożliwi znaczne podniesienie obciążenia statków i uczyni je niemal niezatopialnymi. Wynalazca demonstrował wobec zaproszonych gości i przedstawicieli prasy model statku, zbudowany z wynalezionego przez siebie materiału. Model ten o wymiarach 90×27 cm. obciążony był ładunkiem 120-funtowym. Zanurzony pod wodę stale wypływał na jej powierzchnię. Dalej, podczas gdy wykonany z drzewa sześcian o objętości ca 1 m³ przy obciążeniu płytami metalowymi wagi 10 kg. natychmiast tonął, sześcian, wykonany z nowo wynalezionego materiału, utrzymał

mywał ten sam ciężar pewnie na powierzchni wody. Wynalazca szuka kapitałów, celem zbudowania statku z wynalezionego przez siebie materiału i wypróbowania go w ten sposób w praktyce.

FAŁSZYWA WIADOMOŚĆ O STATKU „POMORZE”. — Angielskie czasopismo „Fairplay”, którego informacje odznaczają się zazwyczaj dużą dokładnością, ostatnio padło ofiarą przygodnego korespondenta. Z właściwym dla Anglików konserwyzmem pismo to dotąd niema działu polskiego: zato rok 1930 rozpoczęło samodzielnie rubryką Danzig Shipping News (czemu nie Polish Shipping News?). Dany dział, zawierający tylko dwie wiadomości, na pierwszym miejscu podaje sprawę „Pomorza” w następującym brzmieniu: były niemiecki statek szkolny Prinzess Eitel Friedrich, który został porzucony kilka miesięcy temu przez swą załogę po ciężkiej burzy i został zaholowany do francuskiego portu w zniszczonym stanie obecnie został naprawiony i został nabyty przez Polską Marynarkę Wojenną dla użytku jako polski statek szkolny.

Notatka zawiera pełnię błędnych informacji. Płace ona „Pomorze” z innym statkiem niemieckim „Pommern”, który istotnie rok temu przeżył ciężką burzę w kanale i został porzucony przez niemiecką załogę, a później uratowany przez francuskich rybaków i odprowadzony do portu. Rozchodzi się więc o całkiem inny wypadek. Wskazuje to, jak źle się informuje zagranicą o polskich sprawach, nawet gdy wypadek zdarza się „pod nosem” u piszących, przed wodami angielskimi. Daje to dużo do myślenia i dowodzi, że nasza własna propaganda i informacja wciąż jeszcze bardzo szwankują. („Kurjer Morski” Nr. 56 z 15.II.30).

Z POLSKIEGO INSTYTUTU PRAWA ADMINISTRACYJNEGO. — W dniu 7 lutego 1930 r. odbyło się w sali Ministerstwa Przemysłu i Handlu zebranie Polskiego Instytutu Prawa Administracyjnego im. króla Kazimierza Wielkiego, poświęcone uczczeniu dziesięciolecia odzyskania przez Polskę dostępu do morza. Po zagajeniu przez prezesa Instytutu prof. dr. Tadeusza Hilarowicza, który zwrócił uwagę na to, że nasze towarzystwa prawnicze i ekonomiczne zamala poświęcają czasu sprawom morskim, wygłosił dr. Władysław Sowiński, radca Ministerstwa Przemysłu i Handlu odczyt o polskim ustawodawstwie morskim i o ustroju polskich władz morskich. Po długiej dyskusji, w której zabierali głos przewodniczący prof. Hilarowicz, płk. J. Bartelmus, kpt. Pieńkowski, Oskar Sobański, wiceprezes Ligi Morskiej i Rzeczej p. E. Krzyżanowski, W. Mileski i prelegent, uchwalono dwie rezolucje, z których pierwsza domaga się większego niż dotychczas uwzględnienia spraw morskich w programach wyższych studjów prawno-ekonomicznych i handlowych, tudzież w średnim szkolnictwie handlowym, druga zaś zwraca uwagę na konieczność intensywnego zajęcia się w Polsce również sprawą ustawodawstwa, dotyczącym żeglugi rzecznej, które wykazuje poważne luki.

LINJA BAŁTYCKA.

Z początkiem wiosny r. 1930 P. P. „Żegluga Morska” otwiera stałą komunikacją towarową z Gdyni do portów wschodniego wybrzeża Bałtyku—Libawy, Rygi, Rewla (Tallinna) i Helsingforsu (Helsinki).

W związku z tem „Żegluga Polska” otrzyma w porcie gdyńskim magazyn dla towarów.

Statki będą odchodziły co dwa tygodnie. Linja ta otwiera nowe wielkie możliwości dla polskiej ekspansji do Łotwy, Estonji, Finlandji, gdyż ułatwia znacznie eksport towarów do tych państw, oraz import z nich do Polski.

Byłoby pożądanym, aby polscy kupcy już teraz w ciągu zimy zbadali dokładnie te rynki i nawiązali odpowiednie stosunki, aby z wiosną polski towar mógł już być tam ekspedjowany.

Stawki frachtowe wskaże P. P. „Żegluga Polska” w Gdyni.

Statki ewentualnie będą zawijały i do Gdańska.

Linja ta daje również możność naszemu kupiectwu opanowania wogóle handlu z temi krajami, gdyż towar nadchodzący do Gdyni lub Gdańska z innych portów zachodnio-europejskich może być przeladowywany na okręty linii polskich do dalszego transportu.

MŁODZIEŻ WIEJSKA A MORZE.

Związek Młodzieży Ludowej złożył na ręce Pana Ministra Przemysłu i Handlu, inż. Eugenjusza Kwiatkowskiego, następujące oświadczenie:

„Młodzież wiejska Okręgu Warszawskiego, grupująca się w Związku Młodzieży Ludowej wraz z młodzieżą Związkową m. st. Warszawy — zebrała na własnej akademji dziesiątej rocznicy odzyskania wybrzeża Bałtyku przez żołnierza polskiego — śle wyrazy największego przywiązania służbie Ojczyzny, słubując, że wycęży wszystkie swoje wysiłki, aby cała młoda Wieś przyczyniła się czynnie ku sławie polskiej bandery morskiej.

Za Zarząd Okręgu Warszawskiego:
Prezes: (—) Bernas

Za Zarząd Okręgu Stołecznego:
Prezes: (—) Bernas
(—) Wołkowicz

OFIARY.

Uczniowie IV Gimnazjum Magistratu miasta stol. Warszawy złożyli dnia 18 stycznia r. b. w Centrali zł. 70 (złotych siedemdziesiąt) na rzecz Ligi Morskiej i Rzeczej za pośrednictwem swego Oddziału, celem uczczenia dnia Imieniu Dyrektora Szkoły, p. Henryka Mondscheina. Na kwotę powyższą kl. VIII złożyła zł. 40, klasa VI zaś zł. 30.

Na rzecz Oddziału Ligi Morskiej i Rzeczej w Łasku zamiast życzeń noworocznych złożyli:

p. Jan Niewiadowski, Kierownik Urzędu Hipotecznego zł. 50;

p. Izidor Lipiński, Kupiec zł. 10.

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE
„OD ROZBIORÓW DO ZJEDNOCZENIA“

Książka Aleksandra Kawalkowskiego *) nie stoi w bezpośrednim związku z zagadnieniami, omawianymi na łamach „Morza”. Uważam jednak, że warto poświęcić jej trochę uwagi, i zastanowić się nad jej wartością dydaktyczną, oraz rolę, jaką może odegrać wśród naszej emigracji, ze względu na swój charakter. Książkę tę trudno określić ustalonymi terminami. Nie jest to dzieło naukowe, ani popularne, nie jest beletrystyka, nie jest pamiętnikiem. Jest to jakby zarys historyczny ważniejszych fragmentów dziejowych, od Sejmu Czteroletniego począwszy, do chwili obecnej. Autor, jak sam zaznacza na wstępie, drukował poprzednio poszczególne artykuły w kilku pismach warszawskich, „jako artykuły okolicznościowe z okazji najrozmaitszych rocznic dziejowych”. Niektóre też z opisywanych zdarzeń, dotyczące czasów najnowszych, podawane są jakby jeszcze w nastroju bezpośrednim, mają niejako charakter pamiętnikarski o silnym zabarwieniu dziennikarsko-publicystycznym.

Nie wpływa to jednak na wartość konstrukcyjną książki: wprawdzie autor raptownie przechodzi z tematu na temat, jednakże istnieje ciągłość, przejawiająca się w zasadniczej myśli, utrzymywanej i wpajanej w czytelnika stale na przestrzeni stu kilkunastu stron.

Całość podzielona jest na trzy zasadnicze części. Pierwsza pod tytułem „Walka z niewolą”, w której autor opisuje Konstytucję 3 Maja, Insurrekcję, Legjony, powstanie listopadowe, powstanie styczniowe i t. d. — jest przeplatana zwłokami, lecz bardzo wartościowymi, monografiami naszych bohaterów narodowych, a więc: gen. Sowińskiego, gen. Bema, dobrą charakterystyką gen. Chłopickiego i innych.

W części drugiej, noszącej tytuł „Walka o zjednoczenie ziem polskich” autor przechodzi do wypadków, rozgrywających się już podczas wojny światowej, do walki o niepodległość, walki zacieklej, namiętnej, pełnej bohaterstwa i ofiarności. W sposób treściwy, ale jasny i wyczerpujący, z wielkim umiłowaniem przedmiotu, opisuje martyrologię formacji polskich, walczących w imię najwznioślejszych haseł z przemożnym wrogiem. Stronice te plastycznie uwydatniają dzieje naszego oręcza przed ostatecznym wywalczeniem niepodległości. Niemal z każdego wiersza prze-

bija tragedia Polski, miejscami oprószona świetnymi zwycięstwami legjonów, ich niezłomną wolą w pokonywaniu wszelkich przeciwności, piętrzących się coraz groźniej na drodze do realizacji wielkiego czynu. Owe rozdziały, pisane żywo, barwnie i przystępnie, wprowadzają czytelnika w ówczesny krąg rozwijającej się akcji wojska polskiego i społeczeństwa przeciwko zaborem. Przeloczymy powstają wizje dalekich walk bohaterów oddziałów polskich, przesuwają się jak w kalejdoskopie Rarańcza, Kaniów, Bobrujsk. Czytelnika pociągają te niedalekie, a jakże odległe czasy, czyta z coraz większym zainteresowaniem, pochłania go epopeja narodu polskiego w czasie wielkiej wojny. Bo też Kawalkowski świetnie zdołał ująć temat. Opisuje ostatnie zdarzenia, dotyczące wysiłku zbrojnego narodu powstającego do życia Polski, oparł się na poważnych źródłach i materiałach archiwalnych. I to nadaje właśnie specjalną wartość książce „Od rozbiorów do zjednoczenia”, gdyż niema tam nic powierzchownego i dorywczego. Kawalkowski opisywane zagadnienia zgłębił, przemyślał, wyrobił swój pogląd na poszczególne wypadki dziejowe. Pogląd ten ciekawszy, że oparty na poważnych studiach archiwalnych.

To też, czytając książkę Aleksandra Kawalkowskiego, odnosi się wrażenie pracy solidnej, która słusznie ocenia zasadnicze rysy naszej polityki w chwilach przełomowych. Bowiem Kawalkowski, mimo, że jest oficerem armii czynnej, podając poszczególne fragmenty wojny polsko-rosyjskiej nie poprzestaje na ujmowaniu ich z punktu widzenia wojskowego. Przeciwnie stara się podać każdorazowo tło polityczne, na którym jak na kanwie wypisuje zdarzenia wojenne. Czytelnik więc otrzymuje całokształt sytuacji państwowej w danym okresie. I to stanowi drugą istotną wartość pracy Kawalkowskiego.

W powyższych rozdziałach Kawalkowski ze szczególną wyrazistością uwypukla postać pierwszego Zwierzchnika Państwa i Naczelnego Wodza, Józefa Piłsudskiego. Podając opisy walk legionowych, pracy Polskiej Organizacji Wojskowej (P.O.W.), lub też pierwszych miesięcy samodzielnego istnienia Rzeczypospolitej, Kawalkowski łączy je oczywiście ze zwycięską postacią Naczelnego Wodza. Charakteryzuje więc jego plany, zamiary i posunięcia polityczne. Ujmuje to w sposób niezmiernie prosty i rzeczowy, poparty nieprzeciętną argumentacją, świetnie ocenia decyzje Józefa Piłsudskiego w sprawie wleń-

skiej lub kijowskiej wyprawy. Z wielką znajomością rzeczy przedstawia operację warszawską. W tych opisach postać Naczelnika Państwa jest przedstawiona niezmiernie plastycznie, jego charakterystyka jest świetnym odzwierciedleniem całości. Na szczególną uwagę zasługują rozdziały poświęcone wyłącznie Naczelnemu Wodzowi. Z nich dopiero przebija się tragedia Piłsudskiego, gdy jako Naczelnik Państwa i Zwierzchnik polskich sił zbrojnych musiał walczyć o zjednoczenie ziem polskich z odwiecznym i o ileż silniejszym wrogiem zewnętrznym, spotykając w społeczeństwie, miast całkowitego zrozumienia i poparcia, często opór i wrogość, a wreszcie bierność, bezwład i brak uświadomienia ideowego wśród ogółu.

W literaturze polskiej, jakkolwiek w ostatnim dziesięciu lat wzbogaconej pracami naukowymi z zakresu najnowszej historii Polski, daje się dotkliwie odczuwać brak ujęcia całokształtu politycznego i militarnego Polski Niepodległej.

Dotychczasowe wydawnictwa z mitemi wyjątkami są albo zbyt popularne, obliczone na szersze masy, albo też wypuszczone w związku z jakąś uroczystością rocznicową — dorywczo, i rzec można, lokalnie omawiające ściśle określony temat. Namnożyło się przytem książek o tak tendencyjnym charakterze, zniekształcającym ostatnie wypadki dziejowe, pozabawionych „prawdy historycznej”, że stanowią one raczej balast bezwartościowy, w którym czytelnik niezaznajomiony w ogólnych nawet zarysach z najnowsza historią Polski, gubi się i wyrabia sobie całkowicie mylne poglądy.

Książka Kawalkowskiego częściowo lukę tę zapełnia i to jest jeszcze jedną istotną jej wartość.

Trzecią część „Osi rozbiorów do zjednoczenia” stanowi „ocena”. Jest to zbiór recenzji drukowanych z okazji ukazania się na półkach księgarskich szeregu wydawnictw z zakresu wojny polsko-sowieckiej. Znajdujemy tam krytykę książki gen. Faurv o minionej wojnie polskiej; gen. Camon'a — o kampanii 1920 r.; kpt. Przybylskiego p. t. „Wojna Polska Odrodzonej”, mjr. Lipińskiego „Szlakiem Pierwszej Brygady” i t. d.

Każdą krytykę Kawalkowskiego znamionuje bezstronność, nieodzwonny czynnik w pracy historyka. W recenzjach widać, że autorowi chodzi o rzecz, nie o osobę, odczuwa się ów взгляд przedewszystkiem na dobro społeczne, na zgodność z prawdą historyczną. Kawalkowski podchodzi do tematu z dużym zasobem wiadomości źródłowych, po włożeniu wielkiej ilości pracy w studia nad wojną polsko-sowiecką i wypadkami politycznymi, jej towarzyszącymi.

Przystępując do zagadnienia ze znanstwem, krytyka jego zdobywa sobie podstawę do osądu innych opinii w tej materii. Krytyka jego to rzeczowe i trzeźwe opinjowanie przedstawionych faktów. I to jest znów jeszcze jedną istotną wartością książki Aleksandra Kawalkowskiego.

We wstępie od wydawcy zamieszczony jest ustęp, wskazujący, jaki cel przyświecał wydawnictwu „Polska Zjednoczona” przy wypuszczeniu na rynek księgarski dzieła Kawal-

*) Aleksander Kawalkowski — „Od rozbiorów do zjednoczenia”, Warszawa 1930, Nakł. wydawnictwa „Polska Zjednoczona”.

Z okazji 10-lecia odzyskania przez Polskę dostępu do Bałtyku
LIGA MORSKA I RZECZNA, OKRĘG ZAGŁĘBIA WĘGLOWEGO,
wydała książkę p. t.

„POD OJCZYSTĄ BANDERĄ“

Książka objętości 160 str., bogato ilustrowana, umożliwia miłośnikom morza zapoznanie się z całokształtem spraw morskich Rzplitej i jednocześnie stanowi zwięzły materiał do opracowania całego szeregu odczytów z dziedziny morskiej. Książka ta jest niezbędna w każdej bibliotece domowej, publicznej i szkolnej. Cena zł.

Przy większych zamówieniach rabat.

Zamówienia przyjmuje Liga Morska i Rieczna, Katowice, ul. Plebiscytowa 1.

kowskiego. Między innymi wydawca pisze, że praca Kawalkowskiego „przedstawia niezastąpiony materiał do wszelkiego rodzaju pogadanek, odczytów i referatów okolicznościowych dla tych, którzy z okazji najrozmaitszych rocznic dziejowych są powołani do ich wygłoszenia”. Przychylając się całkowicie do tej opinii, możemy jeszcze raz podkreślić, że „Od rozbiorów do zjednoczenia” posiada wielkie znaczenie wychowawcze. Jest to niejako podręcznik, mogący służyć zarówno dla młodzieży szkolnej, jak i dla dorosłych. Ale książka Kawalkowskiego przede wszystkim powinna się znaleźć w każdym środowisku polskim na obczyźnie, gdzie brak wydawnictwa tego rodzaju wypacza nieraz poglądy naszej emigracji nie tylko na dzieje lat dawnych, ale także szczególnie pierwszego dziesięcia niepodległości Polski. Życzymy więc autorowi tej ze wszelkim miar pożytecznej książki, aby jego praca „zawędrowała pod strzechy” emigrantów. Każdemu zaś możemy tylko gorąco zalecić jej przeczytanie.

TEODOR CYBULSKI.

„Obrona Pomorza”. Praca zbiorowa pod redakcją Józefa Borowika, dyrektora Instytutu Bałtyckiego. Toruń. 1930 r. Str. 236 + 42 tablice i 14 mapek.

W dziesiątą rocznicę odzyskania wybrzeża morskiego przez Rzeczpospolitą ukazała się nakładem Instytutu Bałtyckiego w Toruniu książka p. t. „Obrona Pomorza”. Stanowi ona ogłoszenie drukiem części wykładów, jakie się odbyły na Kursie Akademickim o Pomorzu dla publicystów i dziennikarzy, zorganizowanym w styczniu r. b. przez Instytut Bałtycki. Zostały wydane te wykłady, które dotyczyły naszej ekspansji morskiej i obrony gospodarczej Pomorza. Wygłosili je pp.: min. Kwiatkowski, dyr. Nosowicz, min. Klarner, dr. Hilchen, Siebeneichen, dyr. Turski, dyr. Wartalski, płk. Bagiński, dyr. Rummel, prof. Siedlecki, Esden-Tempski i Celichowski. Cykl tych wykładów porusza następujące zagadnienia: znaczenie morza, zagadnienie portów, flota handlowa, handel zamorski, rybołówstwo, łączność między ekspansją morską a rolnictwem na Pomorzu i doraźny program gospodarczy Pomorza.

Najszczególniej zostały rozwinięte port w Gdyni i nasz handel zamorski. Pierwszy został opracowany pod względem technicznym (Nosowicz), ekonomicznym (Hilchen i Siebeneichen) i społeczno-ekonomicznym (Klarner i Wartalski), a drugi wyczerpująco przedstawiony w wykładzie dyr. Turskiego. Port w Gdańsku jest oczywiście wciągnięty, jako port polski, lecz nie został opracowany oddzielnie, a tylko w łączności z Gdynią. Jest to pogląd słuszny, albowiem oba te porty stanowią właściwie jedną całość i jako całość, są rozpatrywane przez fachowców (patrz sprawozdanie ekspertów Ligii Narodów o drogach wodnych w Polsce). Wstępnym do prac służy wykład min. Kwiatkowskiego, charakterystyczny polską politykę morską, wagę zagadnienia morskiego w Polsce, kwestie portów, żegluzi i rybołówstwa, a zakończeniem wykład Celichowskiego o nagłej potrzebie programu gospodarczego na Pomorzu, tej naszej

jedynej arterji komunikacyjnej ze światem.

Całość jest bogato ilustrowana szeregiem wykresów, tablic i mapek. Wydanie przynosi zaszczyt Instytutowi Bałtyckiemu. Wykłady są napisane jasno i jasno. Życzyć należy, aby książka się rozeszła wśród jak najszerszych mas społeczeństwa, które w dobie obecnej winno jak najsilniej przypominać sobie starą maksymę Staszica „Trzymajmy się morza”, umieszczoną, jako motto na książce.

Inż. W. HUBERT.

„The South American Handbook — 1930”. — Wydawnictwo „Trade and Travel Publications Ltd.” w Londynie. Str. 746.

Jest to jedna z tych nieocenionych publikacji angielskich, przedstawiających w sposób wyczerpujący stosunki i warunki polityczne, gospodarcze, społeczne, handlowe i t. d. różnych zakątków świata. Znajdzie w niej szereg cennych informacji zarówno turysta, udający się do Południowej Ameryki, jak i kupiec, pragnący nawiązać stosunki handlowe z krajami tej części świata, jak wreszcie ekonomista, czy polityk, studujący poszczególne zagadnienia.

Książkę tę otrzymaliśmy dzięki uprzejmości warszawskiego przedstawicielstwa angielskiej linii okrętowej

„Royal Mail”. Jedno nas tylko trochę przykro uderza. Oto w spisie przedstawicielstw linii Royal Mail, wydrukowanym w książce, są wymienione rozmaite kraje, nawet niemające dostępu do morza (Czechosłowacja), jak również szereg egzotycznych krain (Honduras, Nicaragua, Porto Rico i t. d.), niema natomiast wymienionej Polski.

Jest to oczywiście przeoczenie, jednak przeoczenie niezbyt właściwe, jeśli się zważy, że Polska, jeden z pierwszych krajów pod względem ruchu migracyjnego, daje duże zarobki poszczególnym liniom okrętowym.

H. T.

DZIAŁ OFICJALNY

LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Z powodu braku miejsca część oficjalną naszego pisma odkładamy do numeru następnego.

ZWIĄZEK OBRONY KRESÓW ZACHODNICH OKRĘG ŚRODKOWY

Warszawa, Hipoteczna 8. Telefon 258-53.

Nakładem Związku Obrony Kresów Zachodnich ukazała się książka płk. Szt. Gen. inż. Henryka Bagińskiego p. t. „Zagadnienie dostępu Polski do morza”. Cena egzemplarza 11 zł., str. 422, 34 rysunki w tekście.

Pomimo niskiej ceny książka ta nie dotarła dotychczas do ogółu społeczeństwa, jak na to zasługuje, ażeby zaznajomić z aktualnymi zagadnieniami polskiej polityki morskiej i mocarstwowego rozwoju Polski nad Bałtykiem.

Liczne recenzje o tej książce świadczą, jak wielką wagę publicyści polscy przywiązują do faktu, ażeby znalazła się ona w rękach każdego obywatela polskiego, jak również dotarła do rąk młodzieży przez biblioteki szkolne i polskie nauczycielstwo.

Poważne zagadnienia komunikacyjne, decydujące o naszej kulturalnej i gospodarczej łączności z zachodem, powinny zainteresować wszystkich, którzy pracują nad wzmoczeniem naszej sieci drożnej, kolejowej, wodnej i t. d.

! Szczególne zagadnienia gospodarcze, wiążące nas trwale z Bałtykiem, rzucają snop światła na rozwiązanie naszych bolączek walutowych, bezrobocia, emigracji i polepszenia dobrobytu szerokich mas ludności.

Morze stanowi bogactwo narodu. To bogactwo musi rozumieć całe społeczeństwo, ażeby umieć z niego korzystać.

! Książka H. Bagińskiego wskazuje drogi rozwoju mocarstwowego Polski, powiększenia ogólnego dobrobytu.

Prosimy zatem w interesie ogółu o laskawą pomoc Szanownych Czytelników „Morza” w propagandzie tej książki wśród grona swoich znajomych. Dla udostępnienia jej nabycia, proponujemy wpłaty ratami na nasze konto w P. K. O. Nr. 8441.

Związek Obrony Kresów Zachodnich
Okreg Środkowy.

P. S. Książka ta została wyróżniona przez Polską Komisję Międzynarodowej Współpracy Intelktualnej przez umieszczenie jej na liście 40 najlepszych dzieł polskich z roku 1927/28. Lista ta weszła do wydawanego przez Międzynarodowy Instytut Współpracy Intelktualnej w Paryżu wykazu najlepszych dzieł literatury światowej.



PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

Z PLANEM — DLA JUTRA

Dziesięć lat zaślubin Odrodzonej Rzeczypospolitej z morzem, dziesięć lat, jak wolny naród stanął wolną stopą nad szarym brzegiem Bałtyku, dziesięć lat jak zgnieciona, zdławiona myśl państwowa polska zyskała szeroki oddech i swobodną drogę w świat daleki, na lądy i morza, drogę, po której pośpieszać musimy potężnie, by nadrobić to, cośmy przez wieki niewoli stracili.

I kiedy z dumą patrzeć możemy na nasz wysiłek nad morzem, kiedy chełpić się nam wolno potężnym naszym dziełem-Gdynią, kiedy bandera nasza coraz dalej zaczyna docierać, znacząc szlaki naszego pędu w świat szeroki — niestety, nie możemy powiedzieć, że w dziedzinie naszej ekspansji ludzkiej zrobiliśmy to, co należy, że i na tem polu postęp nasz jest widoczny, że rzuciliśmy trwale podwaliny pod planową a śmiałą, dla jutra i potęgi Rzeczypospolitej i narodu, politykę emigracyjno-kolonialną.

Zaledwie zaczyna świtać.

A dzień przed nami krótki i czasu do dokonania pracy niewiele.

Związek Pionierów Kolonialnych, młoda, ale śmiała, organizacja nasza, może za siebie patrzeć z zadowoleniem. Program nasz, który rzuciliśmy przed naród, stał się — rzecz można — dzisiaj programem narodu, społeczeństwa i staje się programem czynników miarodajnych.

Postulat koncentracji masowej emigracji na terenie Parany stał się już dogmatem.

Idea Angoli, jako terenu narazie dla jednostek i grup, a potem dla mas, została spopularyzowana.

Koncepcja kondominium gospodarczego w kolonjach francuskich, a przede wszystkim hasło pozyskania dla Polski przy rewizji mandatów kolonialnych części kolonij poniemieckich, poza jednostkami, poza kilku demagogicznymi doktrynerami, zyskało sobie uznanie całego narodu.

To plon naszej dwuletniej pracy.

Gorzej jednak, kiedy patrzymy przed siebie.

Sprawa realizacji programu uznanego, programu mocarstwo-

wej potęgi państwa i wielkości narodu, idzie jak po grudzie. Niestety na realizację programu wpływ społeczeństwa jest nader mały, prawie żaden. Niewielki i nas pionierów.

Koncentrujemy tak pięknie, że masy nasze jadą wszędzie, tylko nie do Parany. Kanada i Argentyna zabierają gros naszych wychodźców zamorskich, a nawet na terenie Brazylii dzieło koncentracji w dyssypację się zamienia, kiedy akcję, popieraną przez czynniki miarodajne, od dalekiego Espirito Santo się rozpoczyna. A sprawa Peru, a coraz nowe pomysły i od początku, od kosztownych wypraw zaczynające się studia wszelkich pokolei krajów Południowego Kontynentu.

Ogromnym wysiłkiem Pionierów przeprowadzonej wyprawy badawczej do Angoli — jak dotąd — nie wyzyskano i słyszy się już o nowej wyprawie badawczej, a glucho o inicjatywie twórczej.

Projekt kondominium kolonialnego z Francją stoi w miejscu i nie tak dawno przepuszczono wielką sposobność wywarcia nacisku na francuskie czynniki, dając im znowu potężny kontygent naszych robotników bez większych dla nas korzyści, wprost powiem, za miskę soczewicy.

Nakoniec nasze czynniki powołane do tego, niestety zdaje się milczą w sprawie naszych pretensyj mandatowych. Tardieu musi konferować w tej sprawie z włoskim ministrem Grandim, bo ten pilnuje wło-



P. Kazimierz Gluchowski, Prezes Zarządu i jeden z założycieli Związku Pionierów Kolonialnych.

skich pretensyj, ale o naszych głucho. Boję się, by 1931 rok, rok rewizji mandatów nie zaszkodził nas nieprzygotowanych i niezdecydowanych.

I tak dzisiaj bodaj jedyny naród, który się w swych granicach dusi, którego przyrost ludności idzie w setki tysięcy, który rozporządza poza dyskusją najlepszym pionierskim materiałem, najlepszym, najmężniejszym, najdzielniejszym kolonistą — zamiast budować swoje potężne, własne jutro — nadal za mierzwę służy innym.

Co tu więcej pisać? — Co tu pomogą słowa?

Tu trzeba czynów i to czynów tych ludzi, którzy mogą jednym pociągnięciem pióra wpływać na losy narodu.

Może te moje gorzkie słowa w dniu słodkiej rocznicy zaważą bodaj odrobinę. Oby!

Czas skończyć z konferencjami i czezą gadaniną, a stanąć do pracy twórczej, celowej, planowej.

Czas zacząć naprawdę koncentrować, a nie rozpraszać.

Czas przystąpić do realizacji programu, a skończyć ze studjami, gadaniną, podrózkami i robieniem odkryć lądów dawno odkrytych.

Czas zaprząć do czynu wszystkich ludzi, którzy już coś umieją, a skończyć kształcenie coraz to nowych „mędrców”.

Już bowiem jest za pięć dwunasta! Nie mamy czasu na freblówki!

Z planem, a śmiało — dla jutra!

KAZIMIERZ GLUCHOWSKI.

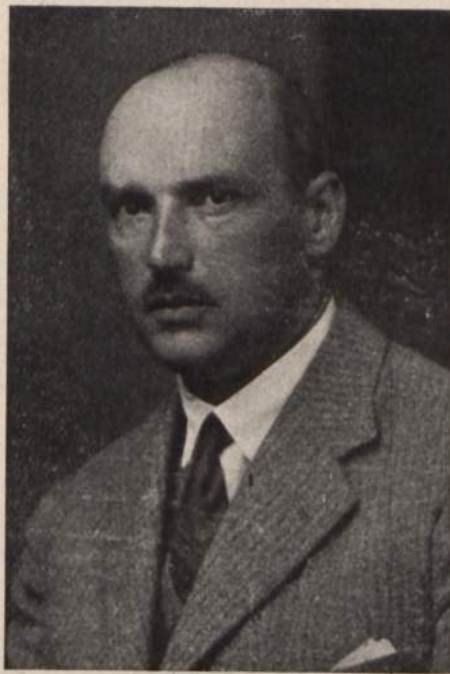
ZAGADNIENIE EMIGRACJI W POLSCE

Emigracja zamorska z ziem polskich ma już przeszło półwiekową tradycję. Przyczyna tego leży w strukturze gospodarczej tych ziem, mianowicie w ich przeważająco rolniczym charakterze. Polska, a w szczególności polska wieś, zajmuje pierwsze miejsce wśród krajów zachodniej i środkowej Europy pod względem wysokości przyrostu ludności (przeszło 15 pro mille). Normalnie przyrost naturalny ludności w krajach rolniczych winien być pochłaniany przede wszystkim przez to samo rolnictwo, przez intensyfikację gospodarki rolnej, a również winien się kierować do miast w celu oparcia swego bytu na innych gałęziach pracy, a głównie przemyśle.

Według znawców sprawy agrarnej w Polsce, na jednym km. kw. ziemi uprawnej przy intensywnej kulturze może utrzymać się i znaleźć pracę stałą 35—40 osób. W Polsce na 1 km. kw. ziemi uprawnej pracuje 45 osób, a w poszczególnych województwach (Kieleckiem i Krakowskim) wysokość tych liczb sięga 100—104 głów. Ten stan rzeczy trwa od szeregu lat i stąd można dziś w Polsce szacować nadmiar ludności rolniczej cyfrą około 3 milionów głów. Powoduje to t. zw. przymusowe półbezrobocie na wsi i tendencję ucieczki rąk roboczych ze wsi do miast. Lecz niestety, nie znajdują one przeważnie tam zatrudnienia wobec niedostatecznego rozwoju naszego przemysłu. Pozostaje zatem jedyna droga szukania zarobku na utartych szlakach wychodźstwa polskiego.

W chwili obecnej rozróżniamy dwa rodzaje emigracji: kontynentalną (do krajów Europy)

i zamorską (do krajów pozaeuropejskich). W emigracji kontynentalnej należy w pierwszym rzędzie podkreślić istniejącą od wielu lat emigrację sezonową rolną



P. Bolesław Nakonecznikoff, Dyrektor Urzędu Emigracyjnego.

do Niemiec, która w ostatnich dwu (1928—1929) latach oscylowała około liczby 90.000 osób. Następnie już po wojnie światowej rozpoczęła się emigracja do Francji, która stale wzrastając, w roku 1928 wynosiła 52.145 osób, a w pierwszych trzech kwartałach 1929 r. dosięgła 61.429 osób. Ogólne liczby emigracji do krajów Europy za ostatnie 5 lat przedstawiają się jak poniżej:

1927	—	89.427
1928	—	122.049
1929	—	154.266 (za 3 kw.)

Emigracja zamorska sprowa-

dza się głównie do 4 krajów amerykańskich: Kanady, Stanów Zj., Brazylii i Argentyny. Poszczególne liczby tej emigracji za ostatnie 5 lat przedstawiają się jak poniżej:

1925	—	4.268	9.089	1.819	8.820
1926	—	15.972	8.615	2.490	14.455
1927	—	22.051	9.397	5.776	20.189
1928	—	27.036	8.507	4.402	22.007
1929 ^(3/4)	—	19.385	6.844	6.428	14.392

Biorąc pod uwagę i inne, mniej ważne pod względem emigracyjnym kraje zamorskie otrzymamy za ten sam okres następujące ogólne dane z emigracji zamorskiej:

1925	—	39.441
1926	—	50.421
1927	—	58.187
1928	—	64.531
1929 ^(3/4)	—	49.821

Nie zatrzymując się dłużej na liczbach emigracji kontynentalnej, jako mało związanych z zagadnieniem naszej polityki morskiej, należy z całym naciskiem podkreślić liczby naszej emigracji zamorskiej. Wystarczająco one całkowicie, aby w przyszłości zapewnić prosperowanie 2 linjom okrętowym polskim, wożącym emigrantów z portów polskich zarówno do północnej, jak i do południowej Ameryki. Zanim nastąpi rozładowanie nadmiaru ludności wiejskiej i pomyślnie rozwiązanie naszych problemów ludnościowych i społeczno-gospodarczych, przewidywać należy, że emigracja z Polski do krajów zamorskich będzie niestety, trwała jeszcze przez szereg lat.

W tych warunkach wnioski w zakresie naszej polityki morskiej, opartej o naszą emigrację zamorską, nasuwają się same przez się.

BOLESŁAW NAKONECZNIKOFF

SIŁY POTENCJONALNE NASZEJ EMIGRACJI JAKO ŹRÓDŁA ROZWOJU POLSKIEJ POLITYKI MORSKIEJ

Emigracja nadmiaru ludności z kraju może być traktowana z punktu widzenia polityki wewnętrznej, jako normowanie rynku pracy, lub może być czynnikiem polityki mocarstwowej danego państwa, jako instrument jego ekspansji zamorskiej.

Z przykrością musimy stwierdzić, że polska polityka emigracyjna, tak przed powstaniem Państwa Polskiego (w ścisłym słowa znaczeniu nie istniała), jak już po wskrzeszeniu Rzeczypospolitej, miała przeważnie na względzie, siłą dawnej inercji, sprawę normowania rynku pracy, była poniekąd jedynie wentylem nadmiaru rąk roboczych z dodatkiem jako takiej opieki nad emigrantem.

O polityce zużycia siły potencjonalnej naszej emigracji dla naszej ekspansji zamorskiej, nie śmiano głośno mówić i uważano takie idee do niedawna, za mrzonki nierealne. A tymczasem świat cały i państwa, nawet dla naszego życia gospodarczego wrogie, rozumiały doskonale, jaką siłą przedstawia dla ekspansji zamorskiej, polski emigrant, który zdołał sobie dawno wyrobić opinię najlepszego pioniera kolonizacyjnego po drugiej stronie oceanu.

Strach przed własną odwagą, oto była charakterystyka dotychczasowej polityki emigracyjnej, jeżeli chodzi o wykorzystanie naszej emigracji dla naszej polityki morskiej.

Nastąpił jednak przewrót w umysłach i pojęciach ludzi blisko tych spraw stojących. Przewrót ten spowodowała zdecydowana polityka morska rządów ostatnich lat czterech. Polityka morska, która obudziła całe społeczeństwo i która doprowadziła do zbudowania Gdyni, utworzenia polskiej floty handlowej, pobudowania nowych kolei, łączących porty nasze z zapleczem gospodarczym.

Nadeszła chwila, że tym już gotowym instrumentom naszej polityki morskiej trzeba było dać zdrowe podstawy rozwoju i zagwarantować im pracę stałą, któraby dążyła do przetworzenia wewnętrznych stosunków gospodarczych w Polsce w kie-

runku dopasowania ich do tych nowych zadań ekonomicznych, jakie własne porty, własna żegluga, własna polityka morska, dają każdemu państwu.

Sięgnijmy do przykładów państw starych, które dziś są potęgami morskimi i zanalizujmy przyczyny powstawania ich potęgi, a wtedy dopiero, przy tej analizie, dowiemy się, że państwa te, ich porty, ich flota, zawdzięczają swą potęgę aktywnej polityce emigracyjnej, prowadzonej pod kątem widzenia wykorzystania sił potencjonalnej emigracji danego kraju dla polityki ekspansji gospodarczej tegoż kraju.

Dalsza analiza doprowadziłaby nas do stwierdzenia faktu, że nawet na skoncentrowaniu emigracji innych krajów sąsiednich we własnych portach, kraje te i ich floty zarabiały tak potężnie, że były się w stanie tak rozwijać, jak tego przykłady przed wojną widzieliśmy, a co najprzykrzejsze dla nas, że tymi emigrantami w 65% byli emigranci tych ziem, które obecnie należą do Państwa Polskiego.

A to wszystko sfery gospodarcze zagraniczne wiedziały doskonale, tylko u nas czynniki miarodajne w sprawach emigracyjnych, albo nie chciały wiedzieć, albo znowu był to **strach przed własną odwagą**.

Inni jednak, nieraz nasi wrogowie, czuwali. Od początku powstawania portu w Gdyni, Rząd Polski ma tyle ofert, wiele jest państw, mających własną flotę, na tworzenie bądź z nimi do spółki, bądź na innych warunkach, nowych flot mieszanych a nawet pływających pod banderą polską. Wszystkie te oferty mają jedyny cel—*uchwycenie przewoźu naszego emigranta*. Gdyby tego emigranta nie było, nie mielibyśmy wcale tych ofert, albo byłyby one skierowane jedynie w celu uchwycenia przewoźu polskiego towaru.

Historja rozwoju gospodarczego przymorskich państw europejskich jest tak ściśle związana z umiejętnością wykorzystania sił potencjonalnych własnego lub cudzego emigranta, jako pio-

niere kolonialnego, że mówić dziś o naszej polityce morskiej i jej źródłach rozwoju jest nie do pomyślenia bez planu zdyskontowania tej naszej największej siły, jaką może stać się polska emigracja, przeprowadzana nie pod kątem widzenia li tylko regulowania rynku sił roboczych w kraju, ale przede wszystkim jako potężna siła naszego rozwoju gospodarczego w związku z naszą polityką morską. Zaprzepaszczenie sił naszej emigracji równałoby się marnowaniu dóbr narodowych. Nasza emigracja jest objektem spekulacji wszystkich, tak wrogich naszemu gospodarstwu elementów, jak i najgorszego gatunku hijen indywidualnych. Naszą emigracją, tym jedynym eksportem naszym „żywego towaru”, jak złośliwi ją nazywają, bogacą się obce towarzystwa żeglugowe, obce agentury przewoźowe, obce jednostki gospodarcze, obce i nam nieraz wrogie państwa, z wyraźną szkodą własnego gospodarstwa krajowego (przykład: wysyłanie robotników sezonowych do Niemiec). Tylko my jedni nic nie korzystamy, a ponosimy i straty materialne i moralne i marnujemy bogactwo narodowe. Nasz emigrant był i jest mierzwą dla cudzych państwowości, dla cudzych gospodarstw narodowych i nie umiemy stworzyć z jego sił, z jego pracy, z jego trudu i z jego zaparcia się, nieraz nieludzkiego, podstaw dla dobrobytu naszego kraju dla rozwoju Macierzy, skąd wyszedł — co było alfą i omegą myśli przewodniej polityki emigracyjnej innych państw.

Aktywizm polskiej polityki emigracyjnej musi być zawarty w następujących trzech dążeniach:

I. Wyszukanie odpowiednich terenów emigracyjnych, na których osiedlanie nie będzie zatają tego drogiego kapitału, jakim jest emigrant, dla polskości.

II. Zorganizowanie dopływu emigranta polskiego do tych osiedli tylko drogami, z których gospodarstwo krajowe, a nie obce, czerpałoby dochody, a nasza polityka morska mogła zna-

leżąc w nim źródła rozwoju, a więc przez własne porty i własnymi linjami okrętowymi.

III. Ucnwycenie samej parcelacji i kolonizacji na miejscu, pośrednio lub bezpośrednio w swe ręce, lub pod swą kontrolę, jako podstawę rozwoju gospodarczego emigracji na miejscu i polityki współpracy i nawiązania od początku kontaktu z życiem gospodarczym Macierzy.

Krótko zastanówmy się nad każdym z trzech wyżej wyłożonych punktów naszej aktywnej polityki emigracyjnej.

Co do pierwszego. Wszyscy nieomal ekonomiści, zajmujący się sprawami emigracji, są zdania, że teren, na którym mamy skupić naszą emigrację, aby ona nie przepadła i narodowo i gospodarczo dla Macierzy, powinien odpowiadać następującym warunkom:

1) leżąc bezpośrednio nad morzem, 2) ziemia powinna nawiązywać się do kultury rolnej, pozwalającej z jednej strony wykorzystywać zdolności przyrodzone naszego emigranta-pionera a z drugiej dąć macierzy możliwość otrzymywania z emigracji swych importowanych produktów rolnych, które u nas nie mogą być uprawiane. 3) Ludność tu byłaby musi pod względem kulturalnym stać niżej od naszego emigranta. 4) Zmysł państwowości i narodowości ludności danego obszaru powinien być jak najmniej rozwinięty.

Oto mniej więcej najważniejsze życzenia, co do terenu kolonizacyjnego.

Z Polski emigruje przeciętnie na stałe rocznie około 100.000 osób (nie licząc emigracji sezonowej) przeważnie do Ameryki Południowej, Północnej i Kanady. Z terenów obecnych emigracji najwięcej zbliżony do ideału jest teren Parany.

Jednak nie jest ona w stanie pochłaniać całych 100.000 rocznie.

Obok Parany musimy szukać sobie nowego terenu i to takiego, któryby odpowiadał więcej naszemu dążeniu, w formie „kolonji”. Tym terenem może być tylko jakiś z terenów mandatowych i. gdy przyjdzie czas i chwila odpowiednia, Polska musi się o ten teren upomnieć, mając do niego prawo formalne, jako spadkobierczyni części terytorjum Rzeszy Niemieckiej i ma-

jąc argument merytoryczny, że Polska ma materiał ludzki do kolonizacji, jakiego państwa — mandatarjusze nie posiadają. Sprawa ta musi w społeczeństwie dojrzeć, a wtedy dojrzeje i w Genewie, ale nie trzeba mieć strachu przed własną odwagą.

Co do drugiego punktu. Wykorzystanie naszych instrumentów polityki morskiej, gotowych i zbudowanych, w celu przewiezienia emigrantów przy ich pomocy, t. j. przez naszego porty i nasze okręta, powinno być dążeniem rządu nawet wtedy, gdyby nie prowadził polityki aktywnej w dziedzinie emigracji, a uważał jedynie ją jako wentyl dla rynku pracy wewnątrz kraju. Dochód, jaki gospodarstwo krajowe z tego mieć będzie, w krótkim czasie z lichwą pokryje te inwestycje, które należałoby jeszcze zrobić, aby emigranta polskiego skoncentrować w naszych portach. Gdyby ze względów technicznych, nie można byłoby jeszcze tworzyć własnych linii okrętowych do miejsc obecnego wychodźstwa, to trzeba prowadzić politykę zmuszania linii okrętowych obcych do zachodzenia do naszych portów po emigrantów lub dowożenia mu emigrantów na naszych statkach do portów macierzystych — wyjścia linii zaoceanowych. Jest fakt stwierdzony i niezbity, że żegluga nasza tylko przez wykorzystanie przewozu naszego emigranta może mieć możliwość dalszego rozwoju i wyjścia z norm kabotażu i przekształcenia się na żeglugę zaoceanową.

Do tego trzeba w obu portach mieć odpowiednie na dużą skalę zbudowane inwestycje dla emigrantów (hotele, punkty zborne, siacze sanitarne i t. p.).

Do tego również trzeba, aby rząd zabronił dawania koncesyj na sprzedaż kart podróży z obcych portów. Inne drogi muszą być zamknięte dla emigranta, i tu każdy wyjątek niepotrzebnie rozdrażnia obce państwa i obce żeglugi. Rozporządzenie to po przygotowaniu Gdyni do ruchu emigracyjnego, musi być z żelazną konsekwencją stosowane, a wtedy nie będzie nacisku ze strony państw przy zawieraniu umów handlowych, gdy wszystkie państwa i wszystkie żeglugi będą jednakowo traktowane.

Ostatnie dążenie aktywnej polityki emigracyjnej, powinno mieć za cel decydujący wpływ i kontrolę nad samem osadnictwem na miejscu. Sprawa ta jest może najcięższym problemem, gdyż jest to sprawa znalezienia odpowiedniego kapitału na finansowanie programowego osadnictwa. Czy to mają wykonywać prywatne spółki kolonizacyjne i otrzymywać na to koncesje na terenie tamtejszym? Czy rząd sam ma być współwłaścicielem przedsiębiorstw, czy ograniczyć się na kontroli uzgodnionego planu kolonizacyjnego? Są to sprawy ważne i wymagające studjów. Jedno jednak nie ulega wątpliwości — aktywna taka polityka emigracyjna wymaga dużych kapitałów. Większa część jednak tych kapitałów może być zwrócona gospodarstwu krajowemu i ożywić naszą produkcję pod postacią zakupu potrzebnych dla kolonizacji inwentarzy martwych, artykułów pierwszej potrzeby, materiałów budowlanych i t. d. Sumy więc, które rząd w ten sposób inwestowałby w aktywnej naszej polityce emigracyjnej, nietylko byłyby doskonale oprocentowane i spółki te powinnyby przynosić duże zyski, ale wpływałyby bezpośrednio na ożywienie naszej produkcji, naszego handlu i od samego początku wskazywałyby drogę emigrantom do zawiązywania bezpośrednich stosunków gospodarczych z macierzą. Nic w tem niema nowego. To robiły wszystkie państwa przed wojną i na tem rósł ich rozwój gospodarczy, rozwój ich portów i potężnej floty handlowej.

Kończąc powyższe uwagi, co do wykorzystania sił potencjonalnych naszej emigracji dla rozwoju polskiej polityki morskiej, muszę podkreślić, że problem cały streszcza się w przejściu z pasywnej polityki emigracyjnej na aktywną, z pojęcia uważania emigracji, jako zła koniecznego, na uważanie jej jako dobro narodowe, mogące krajowi przynieść nieobliczone zyski w związku z naszym problemem morskim; z pojęcia zadania opieki nad emigrantem do chwili wladowania go na okręt, do uważania emigranta, jako instrumentu swej polityki kolonizacyjnej, nie-

odzwonnego dla prosperowania naszych kapitałów, umieszczanych w towarzystwach kolonizacyjnych. Jednym słowem, wyjście bardzo daleko poza ramy obecnej pasywnej opieki nad emigracją, rozciągniętej

czasami nawet na miejscu jej pobytu, jak we Francji, jeżeli chodzi o prawa socjalne i potrzeby kulturalne i dążenie do wyciągnięcia korzyści gospodarczych, korzyści materialnych, jakie państwo może czerpać z

aktywnej polityki emigracyjnej, które to korzyści pozostawiamy innym narodom i innym jednostkom gospodarczym.

Dr. FELIKS HILCHEN.
Członek Rady Portu i Dróg
Wodnych w Gdańsku

EMIGRACJA I JEJ KONTYNENTALNE TERENY PRZEJŚCIOWE

Związek Pionierów Kolonialnych od pierwszych chwil swego powstania realizację zadań, które sobie wytknął, oparł na fundamentalnej lecz niedocenianej w społeczeństwie tezie, stwierdzającej, że rozwój mocarstwowy Państwa Polskiego jest w znacznym stopniu zależny od scalenia i szczęśliwego rozwiązania trzech ściśle zespolonych ze sobą zagadnień: emigracyjnego, kolonizacyjnego i kolonialnego.

W konkluzji swego programu Związek Pionierów Kolonialnych wysunął zasadnicze swoje żądanie: przyznania Państwu Polskiemu samodzielnych kolonii, nadających się pod kolonizację dla nadmiaru polskiej siły roboczej bez konieczności utraty jej dla interesów państwa.

Żądanie to nie było więc wynikiem tendencji zaborczych, lub jekichkolwiek przesłanek imperjalistycznych; było ono rezultatem fachowych badań naukowych, rezultatem zrozumienia jednej z najistotniejszych potrzeb naszego państwa i zrozumienia konieczności pomysłnego rozwiązania problemu, wynikającego z podstawowego prawa ludzkości — prawa do życia.

Zostało stwierdzone, że Państwo Polskie w granicach powojennych jest tak ściśnięte, iż nie będzie w stanie umożliwić normalnej egzystencji setkom tysięcy swych obywateli. Zródłem więc dążeń naszych do posiadania własnych kolonii jest zjawisko powojennej emigracji zarobkowej, a więc założenie par excellence ekonomiczno-socjalne.

Sąsiadom naszym, domagającym się rewizji polskich granic na podstawie jedynie złudzenia optycznego, powstałego z wykresu pewnego odcinka na mapie, możemy przeciwstawić zasadnicze argumenty:

Polska poza swymi dzisiejszymi granicami ma około 7.000.000

ludzi, oderwanych od pnia macierzystego, posiada zatem największy w Europie naturalny przyrost ludności, który nie da się pomniejszyć przy pomocy żadnych „cywilizacyjnych” środków.

Wychodząc ze zjawiska emigracji, jako źródła dążenia do posiadania kolonii, nie można było przejść do porządku dziennego nad faktami już dokonanymi, jakie w tym zakresie były i są i po dziś dzień. Należało przystąpić do badań terenów naszej dzisiejszej emigracji, i stwierdzić o ile jest słuszna teza t. zw. „poświęcania” setek tysięcy naszych obywateli z korzyścią napewno dla państw imigracyjnych, lecz ze szkoda również napewno — dla Państwa Polskiego.

Zbyt mało upłynęło czasu, by wnioski, co do przeprowadzonej rewizji powyższych terenów, mogłyby być formułowane ostatecznie, wystarczająco jednak by nadać tym wnioskom pewne kontury, których pomijać przy ustalaniu całokształtu polskiej polityki emigracyjno - kolonialnej w żadnym wypadku nie należałoby. W konkluzji, wynikającej z badań terenowych, Związek Pionierów Kolonialnych wysunął żądanie koncentracji polskiego elementu emigracyjnego na najbardziej odpowiednim terenie.

Z badań tych i konkluzyj musiała powstać teza przejściowości poszczególnych terenów dotychczasowej polskiej emigracji. Z tezą tą wiążą się zasadnicze cechy: sezonowości i nastawienie na powrót do kraju. Przez sezonowość nie należy koniecznie rozumieć zgóry przyjęty okres czasu, raczej byłby to taki okres, dzięki któremu emigrantowi udaje się poczynić oszczędności w wysokości, niezbędnej do produkcyjnego zużycia ich w kraju, ewentualnie na terenie koncentracyjnym, odpowiadającym warunkom osiedle-

nia się na stałe. Psychologiczne nastawienie emigranta, udającego się na teren przejściowy, winno polegać na przekonaniu tegoż emigranta, że pobyt jego w nowym kraju ma na celu poczynienie oszczędności w takiej skali, które pozwoliłyby mu albo w kraju macierzystym, albo też na wskazanym terenie zamorskim, osiedlić się na stałe czy to na roli, czy też w celu utworzenia dla siebie odpowiednio rentującego innego warsztatu pracy.

Jak więc z powyższej tezy wynika, obok zorganizowanej przez państwo i unormowanej prawnie emigracji, winna nastąpić równolegle organizacja celowej reemigracji i emigracji wtórnej.

W chwili obecnej mamy do czynienia wyłącznie z t. zw. repatriacją, t. j. powrotem (przeważnie na koszt Państwa) w większości wypadków inwalidów pracy lub też elementów, nieposiadających dostatecznych kwalifikacyj do ciężkiej walki o byt zagranicą. Emigracja dzisiejsza pochłania nam jednostki zdrowe fizycznie, młode i pełne energii, repatriacja dostarcza już tylko niedobitków.

Pozostawiając na boku tereny zamorskie, jako te, które wskutek znanego oddalenia, niepełnie mogą się nadawać dla emigracji przejściowej, badania terenów kontynentalnych mogą nas doprowadzić do pewnych już wniosków.

Teren niemiecki, posiadający swe dobre i złe strony, może być tylko omawiany w płaszczyźnie zagadnienia emigracji dotychczasowej. Możemy stwierdzić, że charakter tej emigracji nie zagraża efektywnym stratom liczebnym polskiego elementu. Dlatego też z tego punktu widzenia teren ten jest dodatnim w naszej koncepcji. Emigracja do Niemiec, powstała jako wynik jeszcze przedwojennych zjawisk gospodarczo - socjologicz-

nych i unormowana została prawnie w drodze porozumienia między obu zainteresowanymi państwami; pochłania ona około 100.000 par rąk roboczych (w tym około 70% kobiet) i bezwarunkowo przynosi w dzisiejszych warunkach większe korzyści Rzeszy Niemieckiej, niż Państwu Polskiemu; wartość produkcji rolnej w Niemczech, wytworzonej przez polską siłę roboczą, w znaczny sposób przewyższa korzyść, jaką Państwo Polskie może widzieć w oszczędnościach, dokonanych przez tę siłę roboczą. Zostało stwierdzone, że polski robotnik rolny ma możliwość za 9-miesięczną pracę w Niemczech odłożyć przeciętnie około 400 mk. Jeżeli przyjmiemy, że 100 mk. z tych oszczędności wydatkować musi na pobyt przez prawie 3 miesiące (od 15 grudnia do 1 marca) w Polsce, oszczędności jednego emigranta za lat 10 wynieść mogą około 6.000 zł. Obok tego stwierdzono, że warunki pracy robotnika sezonowego są tak ciężkie, iż należy przypuszczać, że po 10 latach corocznego wyjazdu do Niemiec, dany robotnik stanie się inwalidą, niezdolnym do dalszej w tym kierunku pracy i bez odpowiedniego zabezpieczenia starości. Ekwiwalent więc w wysokości 6000 zł. jest stanowczo za niski.

Nierównomierność w korzyściach obu zainteresowanych stron może być z czasem zróżniczkowana pomyślnie dla nas, w każdym bądź razie sprawa emigracji polskiej do Niemiec winna się obracać w ścisłej zależności od całokształtu stosunków polityczno - gospodarczych obu państw.

Obok terenu niemieckiego możemy w podobnym stopniu uważać za nadające się dla emigracji przejściowej tereny Belgji, Danji i Holandji. Zarówno mały odsetek, jaki pochłania emigracja do tych krajów, jak również polityka tychże państw nie grożą nam stratami liczebnymi emigracyjnego elementu polskiego.

Pozostaje teren, najbardziej chłonny, a jednocześnie dla emigracji przejściowej najmniej bezpieczniejszy.

Jest nim teren francuski.

Biorąc pod uwagę dotychczasową liczbę emigracji polskiej we Francji i najbliższe jeszcze

trzydziecie, możemy bez przesady ustalić, że w 1932 r. we Francji znajdzie się około 1 miliona robotników polskich. Jest to liczba tak znaczna, że o „poświęceniu” jej z punktu widzenia państwowego mowy być nie może.

Francuska polityka imigracyjna oddawna jest już skryształizowana: obok zastąpienia luki na rynku pracy, cudzoziemska siła robocza ma być użyta w kierunku podniesienia naturalnego przyrostu ludności. I to ma się stać drogą przyspieszonej, lecz intensywnej asymilacji.

W tym celu została uchwalona słynna ustawa naturalizacyjna, chociaż dotychczas Francja nie posiada formalnego statutu dla cudzoziemców. Cały szereg ograniczeń w uprawnieniach wszelkiego rodzaju, przepisy administracyjne, iluzoryczne zrównanie robotnika cudzoziemskiego z francuskim w kwestji płacy, szkoła powszechna z językiem francuskim dla dziecka cudzoziemca, wreszcie odpowiednia propaganda mają wpłynąć na tempo przerabiania obywateli obcych na krajowców.

Nie naszą rzeczą przesądzać wyniki polityki francuskiej. Naszą jednak sprawą jest do niej się ustosunkować.

Powszechną potrzebą dla wychodźstwa polskiego we Francji są w tym względzie wskazówki: co czynić mu należy i jakie należy znaleźć wyjście z tej sytuacji? Odpowiedzi z kraju na te zasadnicze sprawy, co do jego przyszłości, niestety dotychczas

emigrant polski we Francji nie miał.

Koncepcja emigracji sezonowej na tereny przejściowe jak najbardziej może być zastosowana do terenu francuskiego. W dzisiejszych warunkach kształtowania się francuskiej polityki imigracyjnej możliwości osiedlenia się we Francji polskiego emigranta w programie naszym przewidywać nie powinniśmy. Osiedlać bowiem na stałe to znaczy „poświęcać” nasz element emigracyjny.

Wytyczną polskiej emigracji do Francji winno być nastawienie wychodźcy na to, że pobyt jego w tym kraju, należy uważać za przejściowy i że największym celem w czasie tego pobytu jest maksymalna, na jaką tylko może się zdobyć, oszczędność.

Od tego nastawienia zależeć będzie wpływ macierzy na wychodźstwo; wpływ ten musi być tak wielki, by w każdej chwili zaistniała możliwość zorganizowania racjonalnej reemigracji.

Zmiana naszych koncepcyj w odniesieniu do terenu francuskiego nie od nas by zależała; zależność jej bowiem może być tylko w stosunku prostym od zmiany wobec naszego wychodźstwa francuskiej polityki imigracyjnej.

Zmianą tą mogłaby być tylko możliwość rozwoju we Francji polskiej mniejszości narodowej i condominiumu gospodarczego w odpowiadającej naszym potrzebom francuskiej kolonii zamorskiej.

HUBERT SUKIENICKI.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

(Zestawiony przez D-ra J. Rozwadowskiego)

NIEMIECKIE KONSZACHTY KOLONJALNE.

„Neue Berliner Zeitung” pisze, że od chwili objęcia w Anglii władzy przez labourystów, pomiędzy rządami angielskim i niemieckim toczą się rokowania na temat „nowej reglamentacji kwestji mandatów kolonialnych”. Zgodnie z opinią prasy francuskiej rokowania te mają mieć na celu zwrot Niemcom ich przedwojennych posiadłości kolonialnych. Podobno bardzo poważne sfery angielskie i amerykańskie są zainteresowane w tem, aby Niemcy odzyskały z powrotem część swoich dawnych kolonij. Chodziłoby konkretnie o zwrot Niemcom pewnych terytorjów Togo i Kamerunu, pozostających obecnie we władaniu Francji. „Neue Berliner Zeitung” zauważa, że dotychczas starania Niemiec wobec rządów Francji i Anglii nie odnosiły

pożądanego skutku. Jednakże, zdaniem niemieckiego dziennika, obecnie w opinii rządu francuskiego, a zwłaszcza włoskiego nastąpił pewien zwrot na korzyść niemieckich pretensyj kolonialnych. Niemcy mają zamiar wnieść tę sprawę na forum Ligi Narodów, uważając poparcie ze strony Anglii za pewnik.

Dziennik niemiecki wyraża przekonanie, że po zwrocie Togo i Kamerunu Anglija gotowa byłaby zwrócić Niemcom dawną Południowo - Wschodnią Afrykę Niemiecką.

PROJEKTY WIELKICH ROBÓT PUBLICZNYCH W AFRYCE FRANCUSKIEJ.

Znakomity ekonomista francuski, Maurycy Reclus, ogłosił studjum, dotyczące wielkich robót publicznych.

jakie jego zdaniem muszą być przedsięwzięte przez Francję.

Roboty te, zdaniem Reclus, winny objąć nie tylko Francję, ale i jej imperjum kolonialne.

Reclus pisze: „Mówiąc o wielkich inwestycjach publicznych, zdajemy sobie sprawę z tego, że inwestycje te nie są kresem, ani też końcem jakiegokolwiek programu. Są one również początkiem nowych myśli, i jakgdyby instrumentem dalszego postępu. Naprzykład zorganizowanie połączenia Afryki Północnej z Nigerią jest obecnie dla Francji koniecznością, w pierwszym rzędzie polityczną i strategiczną. Skutkiem budowy takiego połączenia komunikacyjnego byłby bezwzględnie uadzwyczajny rozwój gospodarczo-ekonomiczny francuskiej Afryki Zachodniej. Jeżeli ten rozwój przez Francję będzie opóźniony, wówczas skompromitowana będzie przyszłość francuskiego dominium kolonialnego w Afryce. Dobroczynny los dał Francji w posiadanie niezmiernie obszary. Gdyby obszary te były należycie urządzone gospodarczo Francja w konkurencji światowej zajęłaby miejsce obok Anglii i Stanów Zjednoczonych. Trzeba się spieszyć. My mamy możliwość i musimy uczynić francuską znaczną część globu ziemskiego (chodzi tu o kolonje) uczynić z Paryża prawdziwą stolicę całej planety ziemskiej, genjusz powinien promieniować na świat cały i w ten sposób przyczynić się do zwycięstwa powszechnego pokoju. Nie możemy stracić ani jednej godziny. Tam gdzie chodzi o postęp, albo o stagnację — trzeba działać dzisiaj, a nie jutro”.

OPINIA PORTUGALSKA A INGERENCJA MIĘDZYNARODOWA W SPRAWACH KOLONIALNYCH.

Prasa portugalska, podobnie, jak francuska i angielska, żywo komentuje fakt rozesłania przez Międzynarodowe Biuro Pracy do państw kolonialnych kwestjonariusza, dotyczącego pracy tuziemców w kolonjach i stwarzającego dla państw kolonialnych groźny precedens ingerencji organów międzynarodowych w sprawach kolonialnych. Prasa stwierdza, że delegacje państw kolonialnych, które brały udział w Konferencji Pracy w maju 1929 r., zamiast iść solidarnie przy układaniu kwestjonariusza, zwalczały się wzajemnie. Wewnątrz delegacji złożonych z przedstawicieli pracodawców i robotników, odbywały się walki i tarcia. Wskutek takiego stanu rzeczy na Konferencji wytworzyła się większość, która włączyła do kwestjonariusza słynną klauzulę, polegającą na tym, że robotnicy-tuziemcy w kolonjach mieliby prawo organizowania własnych syndykatów dla obrony swoich interesów zawodowych i syndykaty te byłyby pod kontrolą specjalnej komisji, wyłonionej przez Międzynarodowe Biuro Pracy. Prasa dochodzi do wniosku, że podobna klauzula godzi wprost w suwerenność państw kolonialnych.

Zdaniem prasy portugalskiej związku zawodowe wśród tuziemców przyczynią się do rozwoju komunizmu w kolonjach. Poza to taka ingerencja międzynarodowa w sprawach kolonialnych stworzy dla państw, nieposiadających kolonij, artybucję wglądania

i krytykowania polityki kolonialnej i państwa te zechcą bezwzględnie wykorzystać przysługującą im atrybucję w kierunku odebrania na swoją korzyść kolonij od ich obecnych posiadaczy. Jest to groźne, zwłaszcza dla małych państw kolonialnych, jak Portugalia. Wszak jeden z delegatów robotników szwedzkich oświadczył na Konferencji, że partja jego wyda corocznie 5 milionów franków na propagandę wśród tuziemców w kolonjach. Gazety portugalskie ostro atakują rządy państw kolonialnych za ich rozbieżne stanowisko względem projektu Biura Pracy. Holandia idzie w sprawach kolonialnych na pasku polityki niemieckiej, hiszpańskiej i południowo-amerykańskiej, to jest tych państw, które kolonij albo nie posiadają, albo posiadają bardzo niewielkie obszary kolonialne; Anglia nie reagowała na projekty Biura Pracy; Włochy z projektami temi zgodziły się. Jedynie Francja, Portugalia i Belgja działały zgodnie.

Opinia portugalska jest zdania, że posunięcia Międzynarodowego Biura Pracy nie są niczem innym, jak tylko kombinacją, aby, nie uciekając się do wojny, a jedynie przy pomocy „pacyfistycznej hypokryzji” odebrać kolonje małym krajom.

EMIGRACJA NA MADAGASKAR.

Rozporządzenie z dnia 26 października 1929 roku ogłoszone w dzienniku urzędowym Madagaskaru podaje warunki, pod jakimi dopuszczalna jest emigracja na Madagaskar.

W myśl tego rozporządzenia, każdy, kto zechce wylądować na Madagaskarze, musi udowodnić, że posiada on prawo do pobytu na wyspie, w wypadku zaś przeciwnym emigrant musi posiadać 25.000 franków, względnie powinien się wylegitymować przy pomocy kontraktu najmu.

W kontrakcie tym pracodawca, względnie inna osoba, musi się zobowiązać do repatriowania na swój koszt wraz z potrzebami emigranta i jego rodziny.

W wypadku, kiedy emigrant nie posiada ani 25.000 franków, ani kontraktu najmu winien przedstawić pokwitowanie Zarządu Portu, w którym wylądował, stwierdzające złożenie przez niego w tym Zarządzie po 600 franków za każdą osobę dorosłą, należącą do rodziny i przybyłą z nim, oraz po 300 franków za każde dziecko od 3—12 lat; ponadto zaś 3.800 franków, jako sumę niezbędną na opłacenie kosztów powrotu do Francji.

60-LECIE OTWARCIA KANAŁU SUEZKIEGO.

W dn. 25 grudnia 1929 r. upłynęło 60 lat od chwili, kiedy Ferdynand Lesseps ukończył swoje genialne dzieło, które w konsekwencji zupełnie przeobraziło stosunki handlowe Europy z Dalekim Wschodem. W ciągu lat 60 eksploatacja Kanału Suezkiego była zawieszona na krótko dwukrotnie. Po raz pierwszy w ciągu 2 dni w r. 1882 na skutek powstania Arabi-Paszy, po raz drugi 3 lutego 1915 r. podczas kilkuletniej wojny, kiedy wojska tureckie chciały uczynić próbę opanowania kanału.

Anglia, która początkowo była przeciwna budowie kanału w r. 1875 wy-

kupiła akcje, posiadane przez Egipt i w ten sposób stała się główną akcjonariuszką, a w konsekwencji zdobyła większość głosów w radzie przedsiębiorstwa. Pomimo to jednak, że Anglia jest największym akcjonariuszem i jednocześnie największym klientem kanału — przedsiębiorstwo od początku swego istnienia, aż do chwili obecnej, posiada charakter czysto francuski. Administracja jego jest francuska. Siedziba władz przedsiębiorstwa jest w Paryżu i władze te reprezentowane są w większości przez Francuzów. Tak wielką była indywidualność Lessepsa i tak trwałe są formy organizacyjne, jakie nadał on przedsiębiorstwu. W eksploatacji kanału zainteresowanych jest 7 państw. Bandery wszystkich krajów są jednakowo traktowane i mają wolny tranzyt przez kanał. Koncesja obecnego Towarzystwa, eksploatującego kanał, ma trwać jeszcze 39 lat.

DRUGA KONFERENCJA SYNDYKALISTYCZNA PAN-PACYFIKU.

Ekspansja rewolucyjna i imperjalistyczna Sowietów w Azji przyjęła różne formy.

Jedną z form tej ekspansji było zorganizowanie w syndykatach proletariatu Dalekiego Wschodu, Japonji, Australji, Indji, Korei oraz brzegów Pacyfiku.

Pierwsza konferencja syndykalistyczna miała się odbyć w sierpniu w roku 1926 w Sydney. Ponieważ jednak prace przygotowawcze nie były na czas ukończone, postanowiono konferencję tą zwołać w marcu 1927 roku w Kantonie. Faktycznie jednak konferencja odbyła się w maju 1927 roku w Hankou i nosiła nazwę Kongresu Syndykalnego Pacyfiku.

Kongres ustalił zasady działania na przyszłość i adoptował program 3-ej Międzynarodówki. Poza to Kongres wyłonił stały Sekretariat Syndykalny Pan-Pacyfiku, który ma za zadanie koordynowanie działalności poszczególnych organizacji robotniczych, istniejących w krajach Dalekiego Wschodu.

Druga konferencja odbyła się w sierpniu 1929 roku we Władywostoku. Liczba uczestników konferencji była niewielka wskutek zapewne wielkich odległości, jakie dzielą Władywostok od poszczególnych krajów. Poza to władze Indji Brytyjskich i Japonji zabroniły swoim obywatelom udziału w konferencji.

Uchwały, powzięte przez konferencję były następujące: 1) Osobny syndykat dla każdej dziedziny przemysłu. 2) W Chinach i w Japonji należy prowadzić bardziej intensywnie prace organizacyjne. 3) Tworzenie komitetów fabrycznych. 4) Walka z syndykatami o innej ideologii. 5) Bezwzględne ściąganie składek od członków. 6) Rozwijanie świadomości międzynarodowej wśród robotników.

Mówcy na konferencji stwierdzili, że zwłaszcza Indje i Filipiny zostały opanowane przez syndykalizm rewolucyjny.

Na konferencji tej bolszewicy moskiewscy zyskali jedną rzecz najbardziej kapitalną. Wobec ciążącego i nad konferencją konfliktu politycznego sowiecko-chińskiego udało im się przy pomocy konferencji przeciwstawić

przeciwno sobie pewne ugrupowania społeczeństwa chińskiego.

I o to głównie chodziło kierownikom Międzynarodówki z Moskwy.

JAPONSKIE PRZĘDZALNIE BAWELNIANE W CHINACH.

W okresie od czerwca 1928 roku do czerwca 1929 roku Chiny na skutek incydentu, spowodowanego przez wysadzenie wojsk japońskich w Tsi-nan-fu, ogłosiły bojkot japońskich towarów bawełnianych. Bojkot ten, który zupełnie nie dotknął przemysłu japońskiego, jest idealnym przykładem elastyczności i zdolności kapitału do przystosowywania się do warunków miejscowych.

Japończycy posiadają 7 wielkich przędzalni bawełnianych o 1.500.000 szpulkach na terytorjum Chin, a mianowicie w Szanghaju i Ising-tao. Fabryki te nie były bojkotowane przez Chińczyków, ponieważ zatrudniają one robotników chińskich.

Wskutek bojkotu towarów, eksportowanych z Japonii, przędzalnie japońskie w Chinach zwiększyły znakomicie nie tylko swoją produkcję, ale i dywidendę akcjonariuszów, którymi są wyłącznie Japończycy.

JAPONSKA PRODUKCJA RYZU W 1929 ROKU.

Produkcja ryżu w Japonii w 1929 r. wyniosła 60.570.880 koków (1 kok = 180 litrów). Produkcja ta jest o 2,7% wyższa, aniżeli przeciętna średnia produkcja w ciągu ostatnich 5 lat.

Japońskie Ministerstwo Rolnictwa oblicza, że od 30 listopada 1929 roku do 30 listopada 1930 produkcja ryżu w Japonii wyniesie 76.670.000 koków. Ilość ta wystarczy w zupełności dla potrzeb ludności japońskiej.

Japonia liczy 63.400.000 mieszkańców, a przeciętna konsumpcja wynosi 1 kok rocznie na głowę.

W ten sposób Japonia po zatrzymaniu w kraju około 5 milionów koków ryżu, jako rezerwy na rok przyszły, pozostała ilość przeznaczy na eksport.

W chwili obecnej ryż w Japonii, jak i wogóle we wszystkich krajach produkujących go, jest bardzo tani, wobec czego nie ulega najmniejszej wątpliwości, że rząd japoński nie dopuści w tym roku do importu ryżu obcego.

RACJONALIZACJA HANDLU I PRODUKCJI CYNY.

Międzynarodowy Związek Producentów Cyny postanowił ograniczyć produkcję tego metalu i przeprowadzić reglamentację sprzedaży cyny. Celem ograniczenia produkcji zdecydowano przerwać pracę w każdą niedzielę oraz w ciągu jednego tygodnia w miesiącach styczniu i lutym w 1930 roku.

Związek grupuje konsorcja: Anglo-Oriental, Aramayo, Patino i Caracoles, t. j. całkowitą produkcję cyny Francji, Anglii i Boliwii.

Związek reprezentuje produkcję roczną 120.000 ton, wobec ogólnej produkcji światowej 160.000 ton.

Wskutek zakazu rządu holenderskiego do Związku nie należą producenci holenderscy.

Powyższe zarządzenia Związku mają na celu ustabilizowanie produkcji cyny i ceny na ten metal.

KRONIKA KOLONJALNA

WYSTAWA KOLONJALNA I MORSKA W ANTWERPJI.

Pawilon polski na Wystawie Kolonialnej i Morskiej w Antwerpii w roku 1930 organizuje ostatecznie Rząd Rzeczypospolitej. Komisarzem z ramienia Rządu mianowany został b. min. p. Bertoni, zastępcą p. Biliński, Konsul Generalny R. P. w Antwerpii. Kierownictwo organizacyjne spoczywa w rękach Dyr. P. P. „Żegluga Polska”, p. Rummla.

Liga Morska i Rieczna ma więc udział w Wystawie w specjalnym „standzie” pawilonu polskiego.

Dezyderaty Ligi odnośnie charakterze pawilonu polskiego sformułowane zostały i przesłane do kompetentnych czynników. Lidze Morskiej i Riecznej chodzi o to, aby pawilon polski na wystawie antwerpijskiej wykazał jasno i wyraźnie naszą pracę na morzu, potrzebę uzyskania własnych terenów osadniczych za oceanem i stwierdził, iż ziemia pomorska jest nawszkroś polską. Innymi słowy chodzi Lidze Morskiej i Riecznej o stwierdzenie na Wystawie Antwerpijskiej, że jakkolwiek próba ze strony niemieckiej, zmierzająca do dyskusji czy to na temat „korytarza” czy też pretensyj naszych do kolonii ponemieckich — spotka się ze stanowczym i zdecydowanym sprzeciwem Narodu Polskiego.

ŁĄCZNOŚĆ Z ANTWERPJĄ.

Związek Pionierów Kolonialnych już od szeregu miesięcy utrzymuje łączność z Antwerpią, gdzie jak wiadomo wre praca nad zorganizowaniem pawilonu polskiego na wystawie Kolonialnej. W drugiej połowie stycznia bawił w Antwerpii Sekretarz Zarządu Głównego Ligi M. i R., oraz członek Zarządu Związku, p. Dr. J. Rozwadowski, który zwiedził teren wystawy i miejsce, na którym wznoszony jest pawilon polski. Ukończenia budowy pawilonu spodziewać się należy w początkach kwietnia.

ODCZYT P. DR. A. FREYDA W N.I.E.

Dnia 4 lutego r. b. p. Dr. A. Freyd, członek Związku Pionierów Kolonialnych wygłosił odczyt w Naukowym Instytucie Emigracyjnym na temat: „Patologja Amazonji Peruańskiej”. Odczyt zagaił p. Marszałek Senatu, Prof. Dr. Julian Szymański. Prelegent, członek ekspedycji polskiej do Peru, w obszernych i gruntownych, znajomością rzeczy i drobiazgową sumiennością nacechowanych wywodach scharakteryzował warunki zdrowotne Amazonji Peruańskiej, upatrzonej — jak wiadomo m. iun., jako teren osadniczy dla polskich kolonistów. Odczyt p. D-ra Freyda ukazał się już w specjalnej odblacie, wydanej nakładem Naukowego Instytutu Emigracyjnego, to też bliższe omówienie jego szczegółów odkładamy do recenzji o tej książce, która ukaże się w jednym z następnych numerów.

WYSTAWA KOLONJALNA W PARYŻU.

Sekcja Kolonialna L. M. i R. otrzymała pismo z dyrekcji Wystawy Ko-

lonjalnej w Paryżu, zawiadamiające, iż miejsce na wspomnianej wystawie Liga będzie mogła otrzymać na terenie t. zw. „Cité d'Information”.

W chwili obecnej toczą się pertraktacje o warunki, na jakich Liga mogłaby miejsce takie w „Cité d'Information” otrzymać.

KSIĄŻKA P. FR. ŁYPA O ANGOLI.

Nakładem Naukowego Instytutu Emigracyjnego w Warszawie wydana została książka członka Zw. Pionierów Kolonialnych, p. Franciszka Łypa p. t. „Wysoki płaskowyż Angoli”. Książka ta zawiera szczegółowy materiał sprawozdawczy, jaki zebrała ekspedycja badawcza, wysłana w roku ubiegłym do Angoli. Pan Fr. Łyp był, jak wiadomo kierownikiem wspomnianej ekspedycji z ramienia Ligi M. i R. Naukowego Instytutu Emigracyjnego i T-wa Polskiej Stacji Badań Tropikalnych. Recenzja o tej książce, która zawiera b. cenne uwagi na temat możliwości kolonizacyjnych dla wychodźstwa naszego, zamieszczona zostanie w jednym z najbliższych numerów.

ODCZYT O POLSKIEJ IDEI KOLONJALNEJ Y. M. C. A.

Dnia 5. II r. b. w ognisku Y. M. C. A. przy ul. Miodowej 10, członek Związku Pion. Kolon., p. K. Zieleniewski wygłosił odczyt p. t.: „Program Kolonialny L. M. i R.”

W odczycie wzięło udział około 80 osób. W dyskusji, jaka się wywodziła po odczycie, widać było zainteresowanie akcją kolonialną Ligi M. i R. Prelegent udzielił szeregu odpowiedzi na postawione mu w związku z odczytem pytania.

WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONJALNYCH.

Walne zebranie Związku Pionierów Kolonialnych odbędzie się w dniu 16 marca r. b. o godz. 11 (punktualnie) w gmachu Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Elektoralna 2, z następującym porządkiem dziennym:

- 1) Zagajenie i wybór przewodniczącego;
- 2) Sprawozdanie ustępującego Zarządu;
- 3) Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej;
- 4) Dyskusja nad sprawozdaniami;
- 5) Wybór nowego Zarządu i Komisji Rewizyjnej;
- 6) Wolne wnioski.

„TYDZIEŃ EMIGRANTA POLAKA”

Z inicjatywy Polskiego Towarzystwa Emigracyjnego został utworzony Komitet Organizacyjny „Tygodnia Emigranta Polaka”. Zebranie inauguracyjne Komitetu odbyło się w dniu 19 grudnia r. ub. Celem „Tygodnia Emigranta Polskiego” jest: 1) Propaganda idei ścisłej współpracy Macierzy z Wychodźstwem. 2) Znajomienie społeczeństwa w kraju z 5-miljonową masą wychodźczą. 3) Zebranie funduszu na budowę „Domu Wychodźstwa Polskiego”, jako podwaliny przyszłych ścisłych stosunków Polonii Wychodźczej ze Starym Krajem.

Protektorat nad „Tygodniem” przyjął Pan Prezydent Rzeczypospolitej.

Do Komitetu Wykonawczego Tygodnia weszli, jako przewodniczący p. Marszałek Senatu Prof. J. Szymański, jako wiceprezysi: dyr. B. Nakończnikoff, senator Zdzisław Lubomirski, gen. Roman Górecki, prof. St. Głabiński, jako Sekretarz Generalny p. Bohdan Pawłowicz i jako członkowie pp.: Hanna Hubicka, Wacław Sieroszewski, Minister Stanisław Jurkiewicz, dyr. Adam Lisiewicz, dyr. Artur Słiwiński, dyr. Zygmunt Chamiec, dyr. Alfred Niemirski, naczelnik Kokoszkiewicz, Michał Pankiewicz, Stefan Szwedowski, dr. Gustaw Załęcki, Franciszek Branny, Stanisław Pastuszewski, Kazimierz Zieleniewski, dyr. Mieczysław Zaleski oraz delegaci Urzędu Emigracyjnego, Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Ministerstwa W. R. i O. P. oraz Ministerstwa Spraw Wojskowych.

W dniu 7 stycznia r. b. odbyło się w Senacie pierwsze posiedzenie Komitetu Wykonawczego „Tygodnia” pod przewodnictwem Pana Marszałka Szymańskiego. Po dyskusji zatwierdzono w ogólnych zarysach programy „Tygodnia” dla Warszawy, prowincji i dla środowisk emigracyjnych, przekazując szczegółowe rozpatrzenie zgłoszonych projektów odpowiednim Komisjom. Poza tem zatwierdzono kalendarz prac przygotowawczych, z którego wynika, że wszystkie przygotowania muszą być ukończone z końcem marca r. b. Sam „Tydzień” projektowany jest na pierwszą połowę kwietnia r. b.

Na przewodniczących poszczególnych komisji zaproszono: Komisji Prelegentów — Wacława Sieroszewskiego, Komisji Imprez — generałową Hannę Hubicką, Komisji Radjowej — dyr. Z. Chamca, Komisji Kinowej — dyr. A. Niemirskiego, Komisji Teatralnej — dyr. Słiwińskiego, Komisji Finansowej — naczelnika Kokoszkiewicza, Komisji Prowincjonalnej — dyr. S. Szwedowskiego.

Następnie omówiono sprawę powołania do życia Komitetów Wojewódzkich oraz zasady ich współpracy z Komitetem Organizacyjnym w Warszawie.

W ostatnich dniach uruchomiono poszczególnie Komisje, z których najintensywniej pracują Komisja Finansowa, która ma za zadanie uzyskanie funduszy na akcję „Tygodnia” oraz Komisja Prowincjonalna, mająca za zadanie zorganizowanie akcji na prowincji.

W dniu 16 stycznia r. b. delegacja Komitetu „Tygodnia Emigranta Polaka” w składzie pp.: red. M. Pankiewicza, dyr. S. Szwedowskiego i Bohdana Pawłowicza przyjęta była na audjencji przez Pana Ministra Spraw Wewnętrznych Józefskiego, któremu przedstawiła cele „Tygodnia”. Pan Minister przyrzekł ze swej strony jak najdalej idące poparcie dla tej imprezy ze strony władz administracyjnych.

OD REDAKCJI.

Część materiałów, nadesłanych do niniejszego, jubileuszowego numeru „Morza”, Redakcja musiała z powodu braku miejsca odłożyć do numeru następnego.

Zapisujcie się do Ligi Morskiej i Rzecznej!

Wstępujcie do Związku Pionierów Kolonialnych!

Informacje i zapisy — Warszawa, Królewska 6 m. 9, tel. 315-88.



Trótonowy
głośnik Marconivox
cena zł. 120.

MARCONI SZCZYT RADJO- FONJI WSPÓŁCZESNEJ



Najnowszy pro-
stownik Marconi
cena zł. 350

MARCONI... To imię obowiązuje. Umieszczone na radjospręcie jest niezawodną, jedyną gwarancją wysokiej i trwałej dobroci...

W każdy odbiornik, głośnik czy prostownik, noszący imię genialnego wynalazcy Radio, wbudowane jest 32 lata doświadczenia.

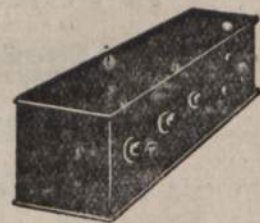
Przekonaj się sam... Każ sobie zademonstrować radjoodbiernik Marconi — a staniesz się wiernym zwolennikiem Marconi'ego, jak tysiące innych radjoamatorów.

Pamiętaj — początek i szczyt radjofonji — to...



Trótonowy gło-
śnik Marconivox
Elektrodynamiczny
cena zł. 575.

Marconi



Ekradyne Marconi.
„Ujarmiona Siła”
cena zł. 2100.

POLSKIE ZAKŁADY MARCONI S. A.

Warszawa, ul. Narbutta 29.

ODDZIAŁY:

Warszawa, ul. Marszałkowska 142,
Lwów, ul. Akademicka 14,

Łódź, ul. Piotrkowska 84,
Katowice, ul. Dworcowa 16.

CHAMPAGNE
LANSON PÈRE & FILS

REIMS

ROK ZAŁOŻENIA 1760.

PRZEDSTAWICIELSTWA:

Dr. Z. DZIKOWSKI

Kraków, Jagiellońska 5.

WARSZAWA, KRAKOWSKIE-PRZEDMIEŚCIE 7.

8314-467-II

F^A „TEXTYL”
KATOWICE

Materiały jedwabne,
wełniane, lniane i ba-
wełniane. Specjalność
wyprawy ślubne, ma-
terjały dekoracyjne,
chodniki i dywany. Ma-
terjały męskie, sukna
i kamgarny. Specjal-
ny dział przyborów kra-
:: :: wieckich :: ::

NASZE SKŁADY:

KATOWICE,
RYNEK 5 róg ul. Zamkowej, tel.
11-09. Ul. 3-go MAJA 10, tel. 20-27.

3 4-4'0.11

ZWIĄZEK OFICERÓW REZERWY RZECZYPOSPOLITEJ

Warszawa, ul. Królewska 23. Tel. 125-46

URZĄDZA:

dnia 1-go lipca 1930 r. reprezentacyjną 20-dniową

Wycieczkę do Belgji, Paryża i Hawru.

Zwiedzenie Ostendy, Brugge, wystaw w Antwerpi i Liège, Brukseli, z pobytem 6-ciodniowym w czasie święta narodowego w Paryżu.

Całkowite koszta uczestnictwa, przejazdu statkiem z Gdyni do Ostendy i z Hawru do Gdyni, oraz kolejami: III kl.—790 zł. i II kl.—890 zł.

dnia 11-go sierpnia 1930 r. 23-dniową

Wycieczkę do Italji oraz Jugosławji

Wiedeń, Wenecja, Padwa, Bolonia, Florencja, Rzym, Neapol, Pompeja, Capri, Bari-Raguza statkiem, Sarajewo, Budapeszt, Kraków.

Całkowite koszta uczestnictwa z wyżywieniem i kwaterą w wykwinnych hotelach: III kl. — 1150 zł. i II kl. — 1350 zł.

Kierownik wycieczki: ppłk. rez. M. Dlenstl-Dąbrowa.

Prospekty wysyła oraz informacji udziela Sekretarjat Kierownictwa wycieczki codziennie godz. 17—19, Królewska 23, Warszawa, Związek Oficerów Rezerwy Rzeczypospolitej.

490-II-V

GORNOSŁĄSKA CENTRALA GAZOWA WIELKIE HAJDUKI

SKŁADY:

Katowice, ul. Wojewódzka (Gazownia) Tel. 2407

Katowice, ul. Pocztowa 10, Tel. 2249.

GAZ

dla domostwa i przemysłu

APARATY GAZOWE: kuchnie, piece kąpielowe, piece ogrzewalne i t. d.

INSTALACJA GAZOWA

KOKS, SMOŁA.

136-475-II

Zakłady Przemysłu Metalowego

Bracia SZAJN

SPÓŁKA AKCYJNA

W BĘDZINIE

TELEFONY: 4-01, 4-02 i 4-04.

WYRABIAJĄ:

Gwoździe. Druty żelazne. Druty specjalne do spawania autogenicznego i elektrycznego: w kęgach i sztabach. Druty do spawania z surowca oryginalnie szwedzkiego. **Drętwiny i linki żelazne:** zwykłe i ocynkowane. **Siatki do ogrodzeń. Nit-y. Wkręty (śruby). Zatyczki. Podkówki do obcasów.** Drut miedziany elektrolityczny, goły o średnicach: od 0,5 mm. do 13 mm. Gołe kable miedziane (linki) o przekrojach: od 10 do 410 mm² Druty miedziane półokrągłe i płaskie.

8318-471-II.

GAZOWNIA MIEJSKA w BIELSKU

Prędko, czysto **GAZ** tanio, wygodnie

do gotowania, do pieczenia | do oświetlania, do opalania
do smażenia, do prasowania | dla motorów dla przemysłu
w każdej chwili ciepła woda.

8275-393-XII-II

„OSTOJA” Węgiel KATOWICE

MARJACKA 24 — TELEFON 1984

8291-448-XII

Hamburska Hala Ryb Katowice,

Poprzeczna 4.

Właściciel: M. SPIESS.

8295-451-II.

„ZDRÓJ TYSKI” KATOWICE,

ul. Kościuszki 2.

8287-413-II

TOWARZYSTWO AKCYJNE

Wyrobow Wełnianych i Gumowych

F. W. SCHWEIKERTA

W ŁODZI

Skład: ul. Piotrkowska Nr. 147.

Fabryka: Wólczańska 215/23.

1/6-442-II

„Czy podróżujesz po morzach, czy po lądzie, czy też bujasz w powietrzu, nie zapomnij o tem, że poszczególnym rodzajom lokomocji użyczają siły i światła światowej sławy

Akumulatory „PETEA”

Akumulatory „PETEA” samochodowe, radjowe, stabilne i t. p. są najżywotniejsze, najefektowniej-
sze, najtrwalsze i tanie; zostały też nagrodzone na licznych wystawach i pokazach.

Osobny dział akumulatorów radjowych, budzi wprost zachwyty!

Nie zapomnij włączyć: **Tylko „PETEA”.**

Polskie Towarzystwo Akumulatorowe S. A. w Białej k. Bielska.

8274-396-II

Oddziały i zastępstwa we wszystkich większych miejscowościach.



Przyjeżdżasz do Gdańska—zamieszkać tylko
w **Hotelu CONTINENTAL**

(naprzeciwko Dworca Głównego), tel. Nr. 286-51 i 263-06

Znajdziesz tam:

Dobrą polską obsługę. Doskonałą opiekę.
Pierwszorzędny komfort.

Pierwszorzędna Winiarnia - Restauracja
Znakomita kuchnia.

Ceny umiarkowane

POKOJE Z TELEFONAMI, ŁAZIENKĄ I WODĄ BIEŻĄCĄ

Bufet Śniadankowy

Sala wystawowa.

Pokoje konferencyjne.

8505-4 4 II-VIII.

KAROL SCHWERIN

KATOWICE, RYNEK 4. TEL. 10-48.

DOM TOWAROWY

Sprzęty domowe i kuchenne. Szkło i porcelana.
Towary galanteryjne i zbytkowe. Wózki dla dzieci.
Zabawki. Łóżeczka dla dzieci.

!!! Ściśle stałe ceny !!!

8305-460-II.

Concordia - Import - Eksport

Spółka Akcyjna

KATOWICE, SOKOLSKA 4

NR. TELEF.: 205 I 566. P. K. O. 300.210.

Hurtownia towarów kolonialnych,
:-: aptecznych i drogeryjnych :-:

8310-463-II.

HOTEL I RESTAURACJA

„WYPOCZYNEK”

KATOWICE, ul. ŚW. JANA 10

Tel. 481.

WŁAŚCICIEL

Tel. 481.

ANTONI RADECKI

Pierwszorzędny lokal na miejscu ze znakomitą
kuchnią polsko-francusko-wiedeńską.

Piwa, pielegnowane wina i likiery.

Specjalność: Wydaje obiady, jak również
wszelkie potrawy o każdej porze poza dom.

8301-416-I

Pierwsza Śląska Fabryka Margaryny

ILONA, PARVEOL, BLAUBAND,

Paweł Hoffmann i S-ka

Katowice, ul. Wojewódzka 38, telef. 23-54.

F304-459-II.

DOM HANDLOWY

Adolf PFÜTZNER i Synowie

Lwów, ul. Słowackiego 4, tel. 20-75.

(naprzeciw Główniej Poczty).

Poleca wszelkie artykuły laboratoryjne,
chemiczne, fizyczne i lekarskie.

IDEALNA PASTA DO ZĘBÓW

KREM PERŁOWY

IHNATOWICZ

L W Ó W

82-489-II.

Hurtowa sprzedaż śledzi
i Mathiasów angielskich

STEINHAUER i S-ka

Sp. z ogr. odp.

Katowice, Jagiellońska 14.

8303-458-II.

THE BRITISH AND POLISH TRADE BANK A. G.

Gdańsk — Dominikswall 6.

TELEFON 283-51.

Adres telegraficzny: TRABANQUE.

Kapitał akcyjny G. 5.000.000.—

Instytucja założona przez Bank Gospodarstwa Krajowego w Warszawie
oraz Anglo-International Bank Ltd. w Londynie.

PRZEPROWADZA WSZELKIE TRANZAKCJE BANKOWE:

Kredyty rembursowe, Lombard, Dyskonto weksli, Inkaso w kraju i zagranicą.

1-1-43-11

BANK ŚLĄSKI S. A.

Banque de Silesia S. A.

KATOWICE, TRZECIEGO MAJA 9

TELEFON 19-48.

Załatwia wszelkie czynności bankowe

8315-468-11.

Bank Spółdzielczy

Spółdz. zap. z nieogranicz. odpow.

w Mysłowicach, ul. Powstańców 15

TELEFON № 54. (Naprzeciw Dworca Kolejowego).

Załatwia wszelkie czynności bankowe a to:

Otwiera rach. bież. i czekowe. **Udziela** pożyczek członkom na dogodnych warunkach. **Dyskontuje** weksle kupieckie. **Inkasuje** weksle, rachunki, listy przewoz. etc. **Uskutecznia** przekazy w kraju i zagranicą. **Przyjmuje** wkłady oszczędnościowe w złotych i do . am.

8309-4 0-II-IV

FABRYKA FILCÓW LANDAU I WEILE

Spółka Akcyjna

ŁÓDŹ, UL. KĄTNA 6.

863-483-11.

ANGIELSKO-SZWEDZKO-POLSKI
PRZEMYSŁ GUMOWY

Sp. Akc. „GENTLEMAN“

Łódź, ul. Limanowskiego № 156.

8637-476-11.

Skład Farb, Pokostu, Lakierów
oraz wszelkich przyborów malarskich

KOSEL I SKA W ŁODZI

ul. Przejazd Nr. 8.

Filja: Piotrkowska 98.

8 2-440-11.

„SKF“

SZWEDZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE

Spółka z ogr. odp.

Oddział w Łodzi

ul. Piotrkowska 142, tel. 220-90.

8 38-486-11.

Kupiecki Bank Spółdzielczy

SPÓLDZ. Z OGR. ODP.

w Warszawie, Ś-to Krzyska 41

TEL. ZARZĄD 255-19. EKSPEDYCJA 36-97.

KAPITAŁY WŁASNE 350.000 ZŁ.

Odpowiedzialność członków zł. 1.500.000.

Załatwia wszelkie czynności w zakresie bankowości wchodzące

Kolektura Loterii Państwowej.

49-433-11.

ul. Świętojańska
GDYNIA

P A M

Langermarkt 15
GDAŃSK

POLSKA AGENCJA MORSKA S z. o. o.

TELEFONY:

Gdynia 1506, 1507.

Gdańsk 24305, 24306.

POLISH SHIPPING AGENCY LTD.

ADR. TELEGRAF.

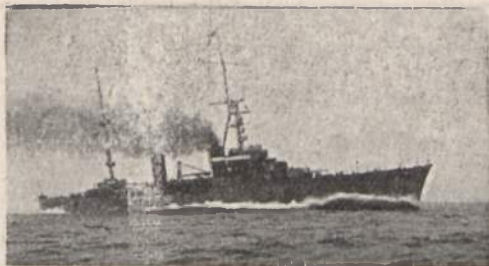
PAM-GDYNIA

PAM-GDAŃSK

Frachtowanie ładunków masywnych w obrocie importowym i eksportowym. Odprawa okrętów w Gdyni i w Gdańsku.

Pośrednictwo w asekuracji okrętów i transportów morskich.

PRZEDSTAWICIELSTWA: TOW. OKRĘTOWE „CHARGEURS REUNIS“ W PARYŻU. „AMERICAN SCANTIC LINE“ NEW YORK.



STOŹCNIE I WARSZTATY:
NANTES
 (L. I.)
LE TRAIT
 (S. I.)
LA COUR-NEUVE
 (SEINE).



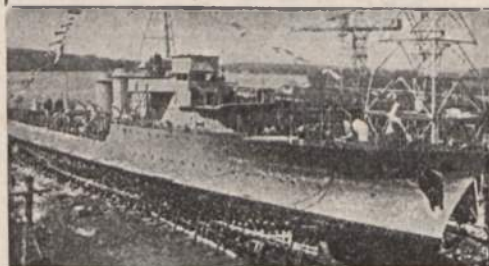
Maszyny i łotły dla krążownikóv „DUQUESNE” i „TOURVILLE” (3 węzł.) — najszybszych w świecie (Atel. et Chant. de Bretagne i Ste. Gle. de Constructions Mécaniques).

KONTRTORPEDOWIEC „TIGRE” (36,7 węzł.) — NAJSZYBSZY OKRĘT TEJ KLASY W ŚWIECIE. (Atel. et Chant. de Bretagne).

— **ATELIERS ET CHANTIERS DE BRETAGNE** —
 — **ATELIERS ET CHANTIERS DE LA SEINE MARITIME (Worms & Cie)** —
 — **SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES** —

Dawne Z kłady E. Garnier i Faure Beaulieu — Aparaty Rateau.

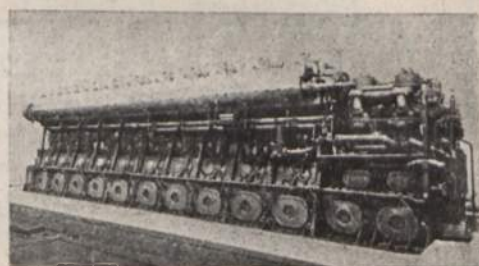
Krążowniki, Kontrtorpedowce, Torpedowce, Awizo, Kanonierki, Łodzie podwodne. Statki pasażerskie, towarowe, statki cysternowe, Trawlery, Holowniki, Jachty, Pogłębiarki. Turbiny systemu Rateau i Bauer-Wach; Motory Diesla typu M.A.N.



ZARZĄD GŁÓWNY:
PARIS (8-e)
 55,

**BOULEVARD
 HAUSSMANN.**

WSZELKIE ZAPYTANIA
 NALEŻY KIEROWAĆ
 OD TYM ADRESEM.



Torpedowiec „BASQUE”, 1495 ton, zbudowany przez Atel. et Chant. de la Seine Maritime (Worms & Cie) dla francuskiej floty wojennej.

Motor typu M. A. N. o sile 3000 HP. do łodzi podwodnych. Wylącznosc na Francji: Ste. Gle. de Constr.-Mécan.

432-II-XII

Société Provençale de Constructions Navales

ZARZĄD GŁÓWNY:

3, rue de La Baume — Paris (8°)

Adres teleg.: PROVENAVA-47-PARIS, R. C. Seine 55.020.
 Telef.: Elysées 54-84 i 96-01.

Stocznie: **LA CIOTAT (B. du R.)**.

Warsztaty: **MARSEILLE**
 67, Chemin de La Madrague.

BUDOWA i NAPRAWA:

STATKÓV PASAŻERSKICH, TOWAROWYCH,
 LICHTUG, BERLINEK, HOLOWNIKÓV,
 YACHTÓV, STATKÓV CYSTERNOWYCH,
 STRAŻNICZYCH, SZALUP, MASZYN OKRĘTO-
 WYCH, WIND OKRĘTOWYCH, ŻÓRAWI,
 ZBIORNIKÓV, SZKIELETÓV STATKÓV.

Basen Radoub w LA CIOTAT

456.II.XII

BERNARD DULNY ARCHITEKT

(b. kierownik Państw. Urzędu Budowlanego)

PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANE I BIURO ARCHITEKTONICZNE

WYKONYWA WSZELKIE
 PRACE WCHODZĄCE
 W ZAKRES BUDOWNICTWA

G D Y N I A,

ul. Starowiejska, telefon 1820.

186-444-II

BANK HANDLOWY W ŁODZI

SPÓŁKA AKCYJNA

Założony w r. 1872-lm.

Instytucja Centralna (Al. Kościuszki 15).

Oddziały: w Warszawie, Lublinie, Radomiu
i w Kielcach.

Agentury: w Chełmie, Zamościu i Ostrowcu

Magazyny tranzytowe w Lublinie oraz

Składy Towarowe w Łodzi pod firmą

„Składy Towarowe WARRANT, Sp. Akc.“

Wynajem kasetek (safes)

w skarbcu opancerzonym:

w Łodzi, Lublinie i Radomiu.

Adres telegraficzny: „Łódźbank“.

107-439-II

DLA PODRÓŻUJĄCYCH DO POLSKI

Najkrótsza, najwygodniejsza i naj-
przyjemniejsza linja okrętowa.

Okręty „Compagnie Générale Transatlantique“, pierwsze
w służbie komunikacyjnej z Gdynią:

„POLONIA“ i „VIRGINIE“.

Częste połączenia między Havre i Gdynią—
Ryga/Kłajpeda.

W sezonie letnim komunikacja do Leningradu

Na żądanie wysyła się bezpłatnie
prospekty i rozkłady jazdy

Po informacje zgłaszać się:

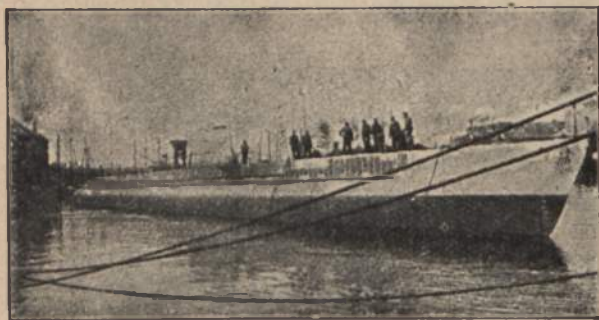
„Cie Gle Transatlantique“

Paris—6, rue Auber

oraz do Oddziałów

398—XI-IV.

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



„Wilk“, pierwsza z serii 3 łodzi podwodnych, budowa-
nych dla marynarki polskiej według planów stoczni i za-
kładów „AUGUSTIN NORMAND“.

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH.

SPECJALNOŚĆ: BUDOWA ŁODZI PODWODNYCH.

WSZELKIE ŚRODKI I PRZYRZĄDY DO WYŁAWIANIA MIN.

MOTORY DIESLA VICKERS-NORMAND.

372. VIII-II.

UNION DE CINQ CHANTIERS FRANÇAIS DE CONSTRUCTIONS NAVALES

ZWIĄZEK PIĘCIU FRANCUSKICH STOCZNI BUDOWY OKRĘTÓW

na morzu Północnym, w Kanale La Man-
che, na Atlantyku i na morzu Śródziemnym

6 BIS, RUE AUBER, PARIS

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

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

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

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

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



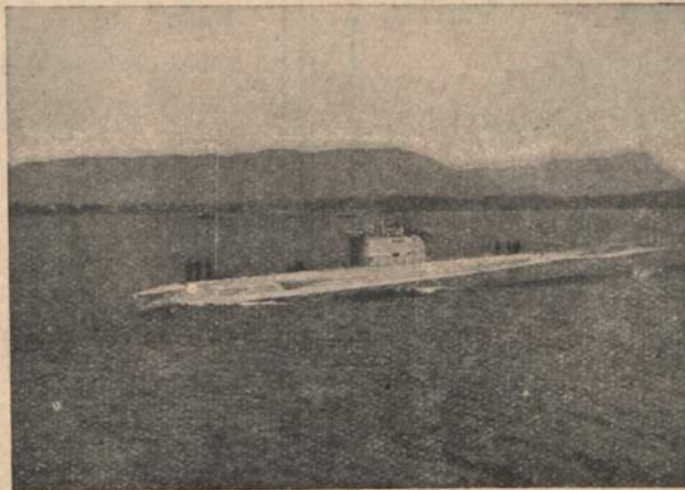
Wszelkie okręty wojenne i statki handlowe, krą-
żowniki, torpedowce, łodzie podwodne, statki lu-
ksusowe, statki -cysterny do nafty, statki parowe
i motorowe.

373. VIII-XII.

SCHNEIDER & C^{IE}

ZARZĄD: 42, RUE D'ANJOU, PARIS

Artylerja morska.
Wieże. Płyty pan-
cerne. Rury torpe-
dowe. Urządzenia
portowe i wyposa-
żenie. Rezerwoary
:: dla płynów ::



Maszyny morskie i
turbiny. Kompresory
powietrzne. Śruby okrętowe.
Motory elektryczne i osprzęt. Spe-
cjalne odlewy ze-
:: :: liwne :: ::

„Katsonis”, łódź podwodna o wyporności 605 ton, zbudowana dla greckiej floty wojennej.

Łodzie podwodne (typu Schneider-Laubeuf). Motory typu Burmeister i Wain, 4-o i 2-u taktowe (o pojedynczym i podwójnym działaniu, dla wszelkich statków handlowych, budowanych we Francji). 2-u taktowe motory typu Schneider i P. O. Schneider dla łodzi podwodnych.

WARSZTATY: Le Creusot, Breuil, „Henri-Paul”, La Londe-Les-Maures, Havre, Harfleur, Hoc Bordeaux, i t. d. STOCZNIE: Chalons s/Saône.

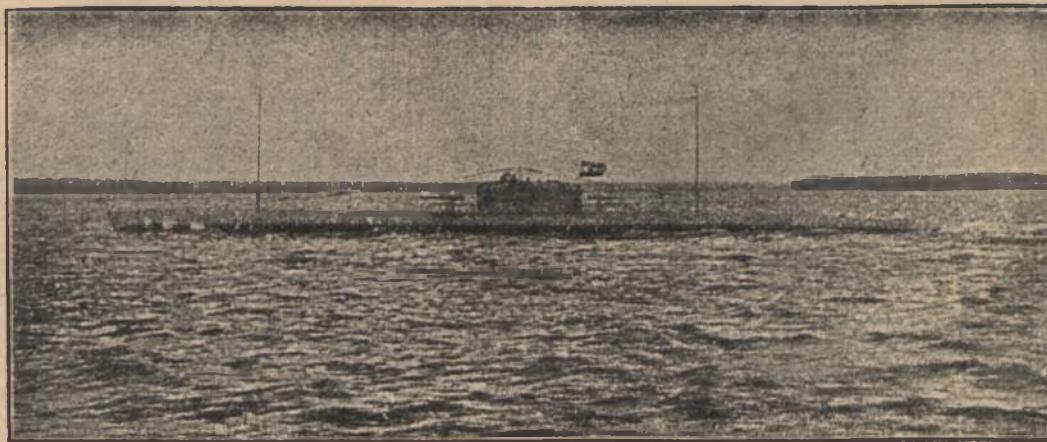
431—II—XII.

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu”.

ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

4, RUE DE TÉHÉРАН, P A R I S

STOCZNIE I ZAKŁADY W ST. NAZAIRE I W NANTES — ZAKŁADY W ST. DENIS (PARYŻ)
BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH



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

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

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

Dom Handlowy i Komisowy KAZ. BUDREWICZ i ST. WIRPSZA

Sp. z o. odp.

Gdynia, ul. Portowa — Tel. 1330.

Rach. bież Komun. Kasa Oszczędności, Gdynia
„ „ Polski Bank Przemysł. Filja Gdynia
„ „ Adres Telegr.: B u d w i r

PRZEDSTAWICIELSTWA:

Zjednoczona Fabryka Żarówek, Warszawa
Żarówki „Tungsram“ najrozmaitsze od najslabszych do najsilniejszych.

Fabryka Kabli, Sp. Akc. Kraków
Wszelkie kable, przewody i druty dla telegrafu, telefonów i światła elektrycznego.

K. Szpotański i S-ka, Sp. Akc. Warszawa
Aparaty elektryczne wysokiego napięcia i niskiego napięcia.

„Marywil“ Fabryka Wyrobów Szamotowych i Kamionkowych, Radom
Rury kamionkowe glazurowane, kanalizacyjne i kształtki do nich, cegła i glina szamotowa.

A. Rottenberg, Radom
Urządzenia sanitarne fajansowe.

Tow. Akc. Zakład Metal. Konrad Jarnuszkiewicz i S-ka, Warszawa
Łóżka metalowe, Meble metalowe, Urządzenia dla Szpitali, Lekarzy i Dentystów, Wózki i tacki portowe.

A. Zwierzchowski i S-ka, Poznań
Liny stalowe i konopne od najcieńszych do najgrubszych, rozmaite siatki druciane, sieci rybackie.

„Sirius“ Fabryka Maszyn i aparatów, Warszawa
Pompy odśrodkowe, turbinowe, dla fabryk, domów, wodociągów, kanalizacji, dla kotłów, do osuszania i nawadniania, smoki i wentyle.

Suchedniowska Fabr. Odlew. i Huta Ludwików, Kielce
Odlewy żelazne i stalowe od najmniejszych aż do 3500 kilo sztuka.

Tow. Akc. Zakład. Metalowych Borman, Szwede i Sp. Warszawa
Urządzenia: Gazowni, Chłodni, Gorzelni i t. p.

Stephan, Frolich & Klüpfel, Piotrowice, p. Katowice
Fabr. wyrob. blaszanych, patent. kubły do śmieci, spec. dla zakładów oczyszczania miasta.

Czesław Adamski, Solec Kujawski
Słupy tel. i do oświetlenia — surowe i impregnowane.

**CEGŁA, PAPA DACHOWA, LEPNIK,
KARBOLINEUM, PŁYTKI GLAZUROWANE
DO WYKŁAD. ŚCIAN, DACHÓWKA i t. p.
ARTYKUŁY BUDOWLANE.**

Ceny fabryczne, bezwzględnie konkurencyjne.

159-445-II.

JÓZEF SCHWARZ HURTOWNIA RUR i ŻELAZA

Sp. z o. o.

Gdynia, Szosa Gdańska.

Telefon Nr 13-03.— Adres telegraf: „RUROHURT“.

Utrzymujemy stale na składzie: rury gazowe, czarne i pocynkowane, rury kotłowe i wiertnicze, rury żelazne lane wodociągowe, kielichowe i kolniczkowe, rury zlewowe i fasony, rury ołowiane, rury mosiężne, łączniki do rur, czarne i pocynkowane, armatury do wody, pary i gazu, blacha ołowiana i cynkowa, cyna do lutowania, radiatory i rury żebrze do centralnego ogrzewania, urządzenia łazienkowe i sanitarne, fajanse, wanny i piece kąpielowe oraz wszelkie artykuły instalacyjne.

Posiadamy wyłączną sprzedaż i reprezentację następujących koncernów i fabryk:

1. Zjednoczone Odlewnie Rur „Węgierska Górka“, „Poręba“, „Ostrowieckie Zakłady“;
2. Towarzystwo Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza;
3. „Cebeo“ Centralne Biuro Sprzedaży Odlewów Ogrzewalnych w Warszawie;
4. St. Weigt i Ska, Fabryka kotłów do centralnego ogrzewania;
5. „Sam“ Sp. Akc. Münstermann, Katowice, Fabryka armatur. 457-II

ŁUSZCZARNIE RYŻU w GDYNI



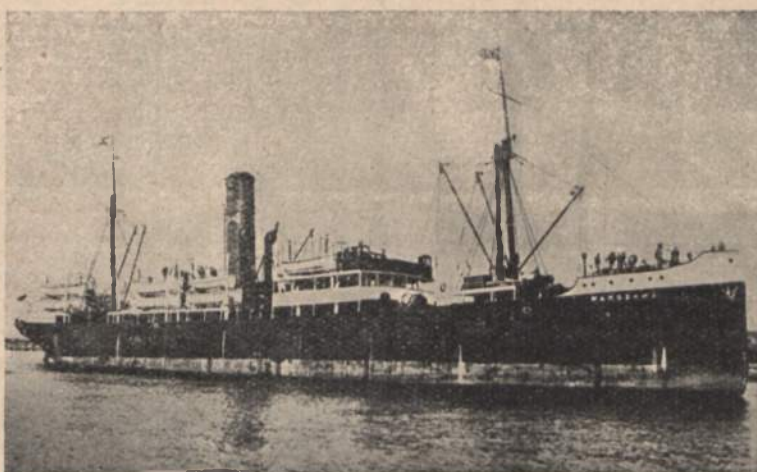
RYŻ, GRYSIKI
P U D E R
MAKA PASTEWNA

BIURO SPRZEDAŻY:

“POLRYŻ” — KRAKÓW

Karmelicka 6. — Telefon 40-39.

185-480-II



s/s „Warszawa“.

POLSKO-BRYTYJSKIE TOWARZYSTWO OKRĘTOWE S.A.

w Gdyni, ul. Portowa,

Telefony: 1530 i 1531. — Adres telegraficzny: „POLBRIT“.

Regularna, pośpieszna i bezpośrednia komunikacja tygodniowa pomiędzy Polską a Anglią statkami pasażersko-towarowymi, wyposażonymi w nowoczesne urządzenia chłodnicze.

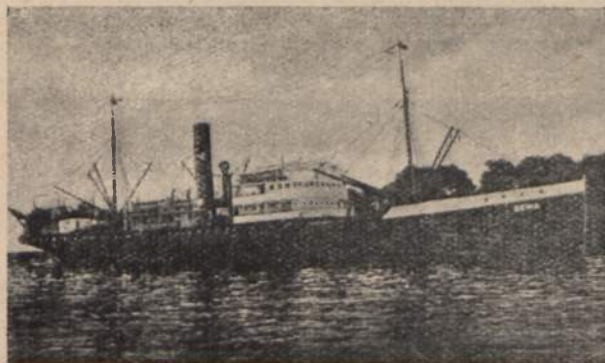
Odjazd z Gdańska (Neufahrwasser) w piątek każdego tygodnia popołudniu.

Przyjazd do Londynu i Hull we wtorek każdego tygodnia.

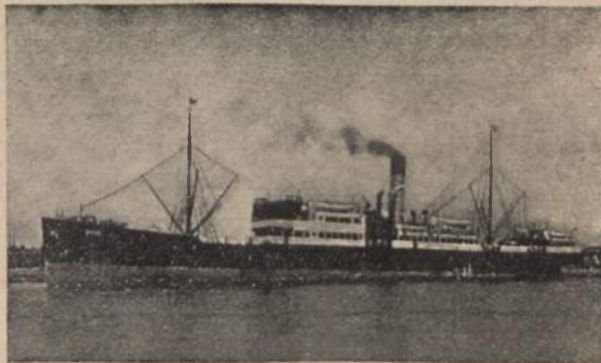
Odjazd z Londynu w piątek każdego tygodnia popołudniu.

Odjazd z Hull w sobotę każdego tygodnia popołudniu.

Bilety nabywać można w Gdyni: P. P. „Żegluga Polska“, ul. Świętopelka, tel. 1030—1033, adr. teleg. „Polmorsk“. — w Gdańsku: Ellermann, Wilson Lines Agency Co. Ltd. Gr. Gerbergasse 11/12, tel. 249-41, 249-42. ADR. teleg. „Wilson's Danzig“.



s/s „R e w a“.



s/s „Ł ó d ź“.

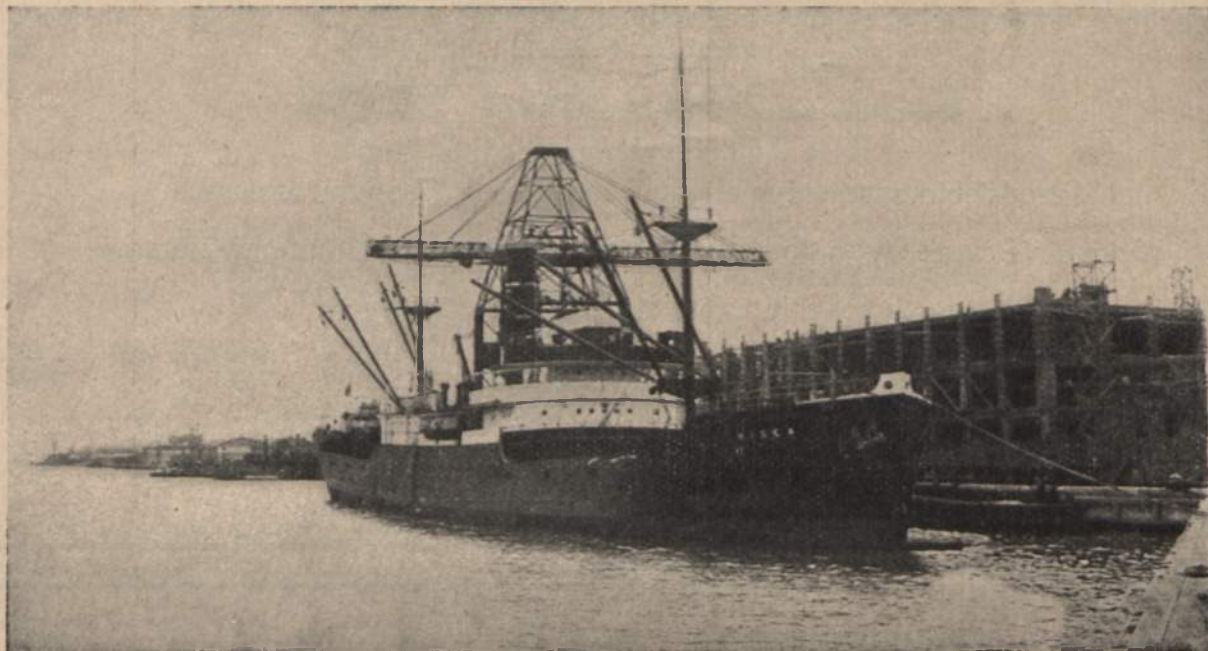
P. P. „ŻEGLUGA POLSKA”

G D Y N I A

Adres, teleg. „POLMORSK”
Scott's, Bentley's, The Boe Code.

Konta bankowe:
Bank Gospodarstwa Krajowego w Gdyni
P. K. O. Warszawa Nr. 39.605.

Flota Przedsiębiorstwa składa się z 9 statków towarowych o łącznej nośności 29,540 ton
i z 5 statków pasażerskich o łącznej pojemności 1,879 ton brutto.



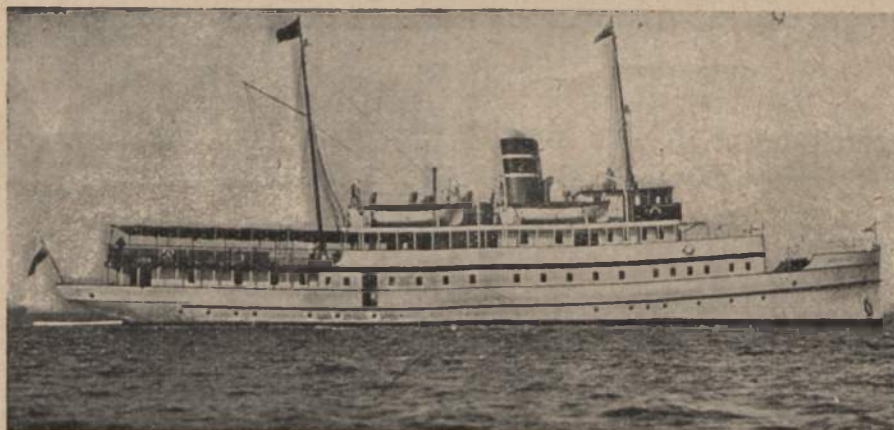
S/s „Wista” (nośność 5.100 t.) w porcie gdynskim.

Statki Przedsiębiorstwa utrzymują stałą, comiesięczną komunikację z portami Afryki Północnej.

Od wiosny 1930 r. Przedsiębiorstwo zaprowadza regularną linię co 2 tygodnie do portów
Łotwy, Estonji i Finlandji.

Statki pasażerskie Przedsiębiorstwa utrzymują regularną komunikację między Gdańskiem, Sopotami,
Gdynią, Helem, Jastarnią i Orłowem.

W sezonie letnim wycieczki turystyczne po Bałtyku luksusowo urządzone statkiem „Gdynia”.



Statek pasażersko-turystyczny „Gdynia”.

Telefony w Gdyni: Centrala 1030, 1031, 1032, 1033.

TOWARZYSTWO AKCYJNE
ZAKŁADÓW PRZEMYSŁOWO-BUDOWLANYCH
Fr. MARTENS i Ad. DAAB
W WARSZAWIE

Zarząd: przy ul. Wiejskiej Nr. 9, tel. 55-84 i 65-94
Fabryka: przy ul. Czerniakowskiej Nr. 171/3, tel. 203-59

Rok założenia 1866

Przedsiębiorstwo Inżynieryjno-Budowlane i Fabryka Stolarska.

Wykonanie wszelkiego rodzaju budowli w generalnem przedsiębiorstwie.

Wykonanie ustrojów żelazo-betonowych.

Projektowanie i wykonanie wszelkich robót inżynieryjnych jako to: budowli fabrycznych, mostów, wiaduktów, tuneli, portów, dróg bitych i żelaznych i t. p.

Wykonanie robót stolarskich budowlanych i urządzeń wewnątrz wszelkiego rodzaju.

20-4 7-II

POLSKIE KOPALNIE SKARBOWE
NA GORNYM ŚLĄSKU
Sp. Dzierżaw. W KATOWICACH Sp. Akcyjna

WĘGIEL, KOKS, BRYKIETY

z kopalń: Król, Bielszowice, Knurów

WYDOBYCIE ROCZNE. 3.000.000 TON

Oprócz tego siarczan amonu z koksow-

- - - ni w Knurowie, G. Śląsk. - - -

KRÓLEWSKA HUTA, G. ŚLĄSK

Rynek 9 do 15. Tel. 636 do 640.

Adr. telegr.: „Skarboferme“.

135-474-II

„ROBUR“

Związek Kopalń
Górnośląskich

Spółka z ograniczoną poręką

6284 - 412 - II

G I E S C H E

SPÓŁKA AKCYJNA

KATOWICE G. Śl., ul. Podgórna 4.

Telefony: 4-30, 6-83, 12-09, 23-31.

Adres telegraficzny: „GIESCHE — KATOWICE“.

WĘGIEL KAMIENNY — CYNK SUROWY — CYNK RAFINOWANY — CYNK PRASOWANY — BLACHA CYNKOWA — KUBKI CYNKOWE — KADM — OŁÓW — BLACHA OŁOWIANA — RURY OŁOWIANE — DRUT OŁOWIANY — GLEJTA OŁOWIANA — PLOMBY OŁOWIANE — WEŁNA OŁOWIANA — ŚRUT — MINJA — CYNA DO LUTOWANIA — KWAS SIARKOWY WSZELKICH STOPNIOWOŚCI — OLEUM 20%.

8:88-414-II.

L. ALTMANN

HURTOWNIA ŻELAZA

Założona w r. 1865.

KATOWICE, RYNEK 11

Telefony Nr. 24, 25, 26.

NAJSTARSZE I NAJWIĘKSZE PRZEDSIĘB. ORSTWO.
PROWADZĄCE WYROBY HUT ŻELAZNYCH I ME-
TALOWYCH WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

STALE WIELKI WYBÓR I SKŁAD
NARZĘDZI I PRZYBORÓW

dla kopalń, hut, warz. ztatów maszynowych i elek-
trycznych. Maszyny do obróbki metali. Aparaty
i części składowe do autog. spawania i cię-
cia metali. Beagid. Żelazo, blacha, dźwigar-
y, rury. Metale. Artykuły budowlane.
Przybory do gazu, wodociągów
i kanalizacji. Żarówki
„Osram“. Okucia
budowlane.

Skład naczyń i narzędzi domowych i kuchennych.

8311-464-II

GÓRNOŚLĄSKI HANDEL ŻELAZA

SPÓŁKA Z OGR. ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

KRÓLEWSKA-HUTA

ULICA PIASTOWSKA Nr. 4

Biuro sprzedaży wyrobów Górnośląskich
Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury,

TOWARZYSTWO AKCYJNE

Telefon N-ry 160, 185 i 186.

Konto żyrowe: Bank Polski Królewska Huta.

Konto czekowe: P. K. O. Nr. 301013 Katowice.

Żelazo walcowane, blachy, żelazo fasonowe,
szyny, zwrotnice, koła, żelaza lane i kute,
rury gazowe, warzelniane, flanszowe, fittingi,
blachy cynkowane, blachy karbowane i t. p.
Śruby, nity, gwoździe druciane, łańcuchy.
Artykuły budowlane.

8326-469-II-III

Towarzystwo Handlowe Sp. z o. o.

„TEHAG“

Katowice, ul. Matejki Nr. 1-3.

Biuro sprzedaży wyrobów Górnośląskich
Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury,

TOWARZYSTWO AKCYJNE

Adres telegraficzny: „TEHAG“ — Katowice.

Telefon N-ry: 2510, 2511 i 2512.

Konto żyrowe: BANK POLSKI, Katowice.

Konto czekowe: P. K. O. Nr. 301.190 — Katowice.

SPRZEDAŻ:

wszelkich wyrobów walcowni,
a mianowicie: żelaza sztabowe-
go, dźwigarów, szyn, blach, rur
gazowych i kotłowych, blach
falistych, bednarki, klozetów ko-
palnianych w wykonaniu czar-
nem i pocynkowanym.

8317-470-II-III

BIURO INŻYNIERSKIE

KSAWERY GORYANOWICZ

KATOWICE,

ul. Gen. Zajączka Nr. 14.

TELEFON 31-71.

BUDUJE:

Koleje normalne, Kolejki,
Drogi bite i nowoczesne
mosty, Konstrukcje żelbetowe

SPORZĄDZA:

Projekty, Plany,
Kosztorysy.

8293-449-II

FABRYKA LIN I DRUTU

DAWNIEJ

„A. DEICHSEL“ Sp. Akc.

W SOSNOWCU

Telefony: 77 i 311

Liny stalowe dla przemysłu górniczego i naftowego. Liny stalowe dla kolejek linowych. Liny dla lotnictwa. Liny do wind. Liny okrętowe. Liny konopne. Drut żelazny i stalowy, ocynkowany, polerowany — wszelkich wytrzymałości. Drut kolczasty. Siatki druciane ogrodzeniowe i inne.

8264 — 386-II.

„NATRONAG“

Fabryka Celulozy Sp. Akc. w Kaletach

Papiery natronowe z czystej celulozy sodowej o **niedoścignionej wytrzymałości** od 18 gr na mkw wzwyż, naturalnie brązowe i kolorowe, chemicznie obojętnie reagujące — najodpowiedniejszy środek do bezpiecznego opakowania wszelkiego rodzaju towarów, ze względu na swą trwałość **najtańszy** w użyciu.

Papier „Strongoack“ — papier **mocny** i giętki — **tani** środek do wszelkiego opakowania i nadający się znakomicie do wyrobu tanich i mocnych torebek wszelkiego rodzaju.

Papier krępowany — do podklejania tkanin, wykładania worków — chroniący przed rozkurzem i posiadający odporność i elastyczność tkaniny tekstylnej.

Papier przędzalniczy — do wyrobu taniej i mocnej przędzy papierowej.

Papier kablowy — do kabli i przewodów elektrycznych — wolny od cząstek metalowych, o korzystnym stopniu torsi i stałej dielektrycznej.

Papier parafinowany odporny na wilgoć i wodę do opakowania środków wybuchowych i t. p.

Worki papierowe — z czystego papieru natronowego, wytrzymałość i przepuszczalność na powietrze według normalji ogólnie przyjętych, o ilości ścianek od pojedynczej do 6-ciokrotnej, w dwu gatunkach:

Otwarte z dnem krzyż wem o dowolnej pojemności,
szyste płaskie z samoczynnym zaworem patentu „Bates“

Najtańsze opakowanie do cementu, nawozów sztucznych, chemikalji i t. p.

8'90—447—II.

SPÓŁKA AKCYJNA
„FERRUM”

KATOWICE-ZAWODZIE. — Tel. Katowice 22, 23, 375, 1485.

Reprezentacja w Warszawie:
JULJAN BYGIEWICZ
Hortensja Nr. 6.

Reprezentacja w Krakowie:
Dr. O. KITAJ
Wygoda Nr. 11.

Reprezentacja w Poznaniu:
Inżynier S. DUCHOWSKI
Pocztowa Nr. 21.

Fabryka drobnych wyrobów żelaznych: czarne śruby, nakrętki, nity, podkładki w wykonaniu handlowym, jak również do celów budowy nawierzchni kolejowej

Odlewnia stali: 3 piece martynowskie i 1 urządzenie bessemerowskie wytwarzają bloki i odlewy stalowe wszelkiego rodzaju i wszelkiej jakości o wadze sztuki do 10.000 kg.

Fabryka osi: osie do wozów ciężarowych, jak: osie prążkowane, osie z przyśrubowanymi kapturkami, osie z nakrętkami, osie ryskie, osie galicyjskie i osie kombinowane.

Zakład do spawania na gazie wodnym: dostarcza spawanych rur z żelaza kowalnego z nasuwkami i kołnierzami, oraz rurowych zbiorników o średnicy 300 do 3000 mm. i o wytrzymałości na ciśnienie do 200 atmosfer do kanalizacji wody, pary, gazu i t. p.

Specjalność: Rurociągi turbinowe - wysokoprężne

8279 407.11.

FITZNEROWSKA FABRYKA ŚRUB I NITÓW

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

HUTA LAURA-SIEMIANOWICE. TELEFON 50 i 51.

Produkcja żelaza chyli się dwóm przeciwstojącym kierunkom o tyle, o ile z jednej strony celem osiągnięcia racjonalnej gospodarki pewna liczba spokrewnionych gałęzi fabrykacyjnych się zjednoczy, albo z drugiej strony się całego szeregu gałęzi fabrykacyjnych pozbawi, aby przez to się tem intensywniej jednej głównej produkcji poświęcić. Jedno jak drugie leży w naturze produkcji wzgl. w stosunkach z tejeże wynikających i tak np. odrzuciła fabrykacja maszyn wyrób drobnego żelaziwa, odstępując ową gałąź produkcji nieomal zupełnie fabrykom specjalnym, które tylko z ich strony, wskutek umożliwionej przez to produkcji masowej fabryki maszyn i wagonów korzystniej obsługiwać mogą, niżby to swoje zapotrzebowanie same wyrabiać musiały.

Taka fabryka specjalna powstała w roku 1869 Fitznerowska Fabryka Śrub i Nitów Sp. z ogr. odp. w Hucie Laura — Siemianowicach. W roku 1874 przejął p. R. Fitzner, brał założyciela p. W. Fitznera ów zakład, rozszerzając wytwórczość jego na wszelkie żelaziwa drobne, potrzebne do budowy nawierzchni kolejowych. Fabryka ta została w roku 1887 jeszcze znacznie powiększona i znajduje się dzisiaj na wysokiej stopie sprawności.

Produkcja tejeże firmy obejmuje wszystkie owe liczne środki techniczno-pomocnicze i przymocownice, które fabryki maszyn, wagonów i kotłów wzgl. zakłady budowy mostów i stocznie i t. d. potrzebują a mianowicie:

nity, śruby, sworznie, naśrubki wszelkiego rodzaju z żelaza i metalu w czarnym i obrobionym wykonaniu, jak również śruby kotwicowe i budynkowe, maszynowe, zamkowe, kluczowe, kołowe, plugowe, klamerkowe, pokładowe, haftownicze, sworznie hamulcowe, pociągowe, końcośruby, podkładki i zatyczki.

Dalej dostarcza firma ta wszelkiego żelaziwa drobnego potrzebnego do budowy nawierzchni kolejowych jak:

gwoździ hakowych, wkrętów do podkładów, śrub łubkowych, hakowych, ściągaczy torowych, pierścieni sprężynowych i t. d., wykonanych tak według przepisów kolejowych, jak według jakich-bądź wzorów.

Pozatem wykonywa się w tejeże fabryce wszelkie w zakres wchodzące materiały do budowy przewodów telefonicznych i telegraficznych i oprócz tego wszelakiego rodzaju roboty kowalsko-fasonowe, fasonowo-tokarskie.

Ale i dla budowy przewodów telefonicznych i telegraficznych, wykonywa firma najrozmaitszego rodzaju haki izolatorowe, poprzeczniki, kousole i wszelkie inne konstrukcje żelazne.

Do wyrobu zużywa się tylko najlepsze żelazo górnośląskie, którego wyłącznie Zjednoczone Huty Królewska i Laura dostarczają; materiały te z powodu swojej znakomitej jakości nadają się szczególnie do wyrobu wyżej wymienionych artykułów fabrykacyjnych.

8302.415.11

FRIEDENSHÜTTE S.A.

Zarząd Główny: KATOWICE, Zamkowa Nr. 3

Zakłady wytwórcze:

Huta „Pokój” w Nowym Bytomiu — Huta „Baildon” w Katowicach — Kopalnie węgla kamiennego: „Pokój” w Nowym Bytomiu, „Wolfgang” i „Hr. Franciszek” w Rudzie, „Eminencja” w Katowicach — Kopalnia rudy żelaznej i łomy dolomitu w Tarnowskich Górach — Elektrownia „Mikołaj” w Rudzie.

Przedsiębiorstwa, należące do Koncernu:

Ferrum S. A. Katowice — Zjednoczone Fabryki maszyn, kotłów i wagonów L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper S. A. Kraków — Polskie Zakłady Babcock - Zieleniewski S. A. (dawn.: W. Fitzner i K. Gamper) Sosnowiec — „Gótohur” Córnoślaska fabryka budowy rurociągów Sp. z o. o., Tarnowskie Góry — W. Fitzner, Fabryka kotłów parowych zakłady spawania wodno-gazowego i warsztat mechaniczny Sp. z o. o., Siemianowice — Suchedniowska Fabryka Odlewów i Huta Ludwików S. A., Kielce — Ruda Krajowa Sp. z o. o., Katowice.

131-473-II.

„Oberschlesisches Kraftwerk”

SPÓŁKA AKCYJNA
KATOWICE

„Oberschlesisches Kraftwerk” Sp. Akc. posiada na polskiej części Górnego Śląska centralę elektryczną w Chorzowie. Centrala zbudowana została w roku 1898 i wytwarzała początkowo 850 kw., obecnie zaś posiada park maszynowy o ogólnej sprawności 81.000 Kw. Największa turbina parowa wytwarza 18.000 kw, a w kotłowni znajduje się 36 kotłów parowych, mających 20.018 m² powierzchni ogrzewalnej.

Roczna produkcja w roku 1927 osiągnęła cyfrę 423.000.000 KLW.

8269-399 - II.

Śląski Zakład Kredytowy

BIELSKO

ul. Kolejowa 16

TELEFON 16-97.

8280-408-II.

MAGISTRAT
M. BIELSKA

8281-409-II.

POLSKIE ZAKŁADY GARBARSKIE

O R A Z

FABRYKA OBUWIA

„MARCO”

KRAKÓW — LUDWINÓW

8312-465-II.

**BIELSKO-BIALSKA SPÓŁKA
ELEKTRYCZNA I KOLEJOWA S. A.**

BIELSKO

ul. Blichowa Nr. 64.

Telefon 16-16.

**KOMUNIKACJA TRAMWAJOWA
I AUTOBUSOWA.**

8277-406-II

W Krakowskiej
Gazowni Miejskiej
mieści się

SEKRETARJAT

Krakowskiego Koła
Ligi Morskiej
i Rzecznej

TELEFON 16 LUB 72.

8313-465-II.

ZAKŁAD KONSTRUKCYJNY ŻELAZA

FRANCISZEK FONFARA

KATOWICE II.

KRAKOWSKA 16.

8283-411-II.

POWSZECHNY BANK ZWIĄZKOWY W POLSCE S. A.

KAPITAŁY WŁASNE PRZESZŁO ZŁ. 10.000.000.—

L W Ó W, W A R S Z A W A, K R A K Ó W,
Bielsko-Biała, Cieszyn, Drohobycz, Przemyśl, Stanisławów, Tarnów.

ZRZESZONY Z INSTYTUCJAMI:

BANQUE BELGE POUR L'ÉTRANGER w Brukseli.

BANQUE COMMERCIALE DE BALE w Bazylei.

WIENER BANK VEREIN we Wiedniu.

Adres telegraficzny: „BANKDION“.

12-438-II

Spółka Akcyjna Do Eksploatacji Państwowego Monopolu Zapałczanego w Polsce

P O L E C A:

**zapałki książeczkowe
oraz czerwone impregnowane
format 1/2 i 3/4**

BIURA:

W A R S Z A W A, ul. Królewska Nr. 3.

165-434-II.

Dlaczego przedwcześnie zanika uroda?

Ponieważ 90% ludzi cierpi na utratę włosów.

Czyszczenie zębów stało się potrzebą i dbamy, by tak szczoteczka jak i pasta do zębów były odpowiedniego gatunku. Dowodzi to, że pielęgnowanie zębów wykonujemy z nadzwyczajną starannością. Aczkolwiek uwłosienie większy posiada wpływ na wygląd zewnętrzny człowieka niż uzębienie. Pytamy Szanownego Czytelnika, czy z równą troskliwością doбира środków do pielęgnowania włosów. Należy za-



Woda jest szkodliwa. Czego więc wymagają korzonki włosów?? (Patrz treść).

znaczyć, że rozpoznanie sztucznych zębów nie jest tak łatwym, jak odróżnienie peruki od własnych włosów — co więcej peruka staje się często przyczyną pośmiewiska dla otoczenia, niemniej jak i łysina. Pomimo to nie staramy się o stwierdzenie, co jest przyczyną utraty włosów u każdego człowieka, jakoteż nie dbamy o zapoznanie się ze środkami nie-



Postaraj się o nowy porost włosów. Za pomocą czego?—Patrz treść

zbędnymi do właściwego pielęgnowania podglebia włosów, celem zabezpieczenia mu potrzebnej energii rozrodczej aż do późnej starości.

Najbardziej polecanym przez lekarzy środkiem do pielęgnowania włosów jest „Silvikrin-Shampoo” i „Silvikrin-Fluid”, albowiem środki te przyczyniają się do utrzymania włosów w przepysnej bujności.

8'04-425-11.

Używanie wody przy układaniu włosów jest szkodliwe, bo podrażnia naskórek głowy, przyczynia się do osłabienia włosów i pociąga za sobą utratę tychże. Dlatego też rzeczą ważną dla każdego, korzonki włosów, jakoteż i podglebie ciągle odświeżać i czyścić higienicznym środkiem, za który uważać można „Silvikrin-Fluid” i „Silvikrin-Shampoo”. Zaznaczyć należy, że w wypadkach dolegliwości uwłosienia wymagana jeszcze specjalna kuracja, dla której polecicie można „Silvikrin-kurację włosów w komplecie”, który to środek pobudza porost włosów i jest niezbędny dla ludzi z wątlm uwłosieniem.

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

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

Po zaznajomieniu się z niniejszą treścią każdy Czytelnik, posiadający łupież lub cierpiący na zanik włosów, powinien zapoznać się z „Silvikrin-kuracją-włosów w komplecie”.

Składniki Silvikrinu, obfitujące w siarkę molekularną, stanowią specyficzne pożywienie niezbędne dla korzonków włosów. Bliższe objaśnienia osób kompetentnych podajemy w naszej broszurze „Wypadanie i regeneracja włosów”, którą wysyłamy na żądanie bezpłatnie.

Prosimy poniższy kupon wyciąć i przesłać w kopercie zaopatrzonej w znaczek pocztowy do Silvikrin-Vertrieb, Gdańsk 500, Böttcherg. 23/27.

SILVIKRIN-VERTRIEB, Gdańsk 300.

Proszę o przesłanie mi bezpłatnie:

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

Nazwisko

Miejscowość

Ul. i L. Domu

Poczta



CHCESZ SIĘ WZBOGACIĆ?

Kup Los 5-ej klasy Loterji Pańs wowej!

Szanse kolosalne! — Co drugi los wygrał!

Dwie premje!

Ciągnienie trwa 5 tygodni: od 6 marca do 10 kwietnia włącznie.

NAJWIĘKSZA, NAJSTARSZA I NAJSZCZĘŚLIWSZA KOLEKTURA W POLSCE

E. LICHTENSTEIN i S-ka

Warszawa — Centrala Kolektury: M rszałkowska 146

Oddziały naszej kolektury:

Bieleńska 3	Nal-wki 42
Krak.-Przedm. 37	Targowa 40
Królewska 39	Puławska 33
Łódź — Piotrkowska 72	Otwock — Warszawska 21
Łódź — Piotrkowska 11	Wilno — Wielka 44

Konto P.K.O 9374. Firma egz, od 1635 r.

Zamówienia zamiejscowe załatwiamy odwrotną pocztą.

W os atniej 5-ej klasie premja 40⁰⁰⁰ zł. padła u nas na los naszej kolektury!

10-477-II



TOWARZYSTWO AKCYJNE

„LE RIPOLIN“

Paryż, Amsterdam, Londyn

POLEGA

Farby emaljowe

„RIPOLIN“

uznane za najtrwalsze i najpiękniejsze w całym świecie

do samochodów, wagonów, wyrobów metalowych, do drzwi, okien, podłóg, ścian, wanień, radiatorów i t. p.

„Ripolin“ nadaje powierzchni wygląd porcelanowy.

„Ripolin“ jest elastyczny, nie odpryskuje i nie marszczy się

„Ripolinem“ może każdy sam malować.

„Ripolin“ w różnych kolorach z połyskiem i matowy do domowego użytku w małych puszkach dostać można

w Składach Aptecznych i Farb

Przedstawiciel na Polskę **Marceli Lindenfeld,**
Warszawa, ul. Sienna Nr. 30.

46-435-II.

FABRYKA
MAKARONÓW

„EONA“



KATOWICE

UL. MŁYŃSKA

8289—446—II.

PLASKI ZEGAREK!! z wiecznym olejczakem się szkłem.

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

J. JAKUBOWICZ
WARSZAWA



NOWY WYNALEZK!!!
tylko 7.70 (zam. 29).
Wysyłamy pocztą za zaliczeniem elegancki zegarek siłkowy s. „Chronometr”. — Chód dzwiczny na kamieniach. Wyreg. do minuty z gwarancją za dobry chód na 8 lat.
4 szt. 29.50. Lepszego gat.: 9.50, 11.50, 15, 18, 21, 25, 35, 40, 45, 51, 60 i 65 zł. Na rękę z paskiem 14, 17, 20, 25, 30, 35, 40, 50 i 57 zł. Z franc. nowego złota „Placke D'or” niczem się nie różni od prawdziwego

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

Fabryczny Skład Genewskich Zegarków
JÓZEF JAKUBOWICZ, Warszawa, Sienna 27. Oddział 68.

Mnóstwo listów dziękczynnych. Z braku miejsca zamieszczamy niektóre:

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

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

Skład Zegarków J. Jakubowicz — Warszawa 68.

Proszę o przesłanie mi szt. zegarków

..... zł., razem zł.
za zaliczeniem pocztowym (należność wysyłam przekazem)
(Niepotrzebne skreślić)

Nazwisko

Miejscowość ul. Nr.

Pocztą

8503-401-XI-L

Najwygodniejsza droga przewozu towarów — to droga powietrzna.

Towar, wysłany samolotem, w przeciągu kilku godzin przybywa na miejsce przeznaczenia, poczem natychmiast zostaje doręczony adresatowi.

Ułatwione formalności celne.

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

Pijcie piwa

*z Browarów
Książęcego
i Obywatelskiego*

w Tychach

Górny Śląsk

8299—455—II.

CZYTAJCIE CO TYDZIEŃ

**„LE JOURNAL DE LA MARINE
MARCHANDE”**



JEDYNE CZASOPISMO FRANCUSKIE,
POŚWIĘCONE ROZWOJOWI
MIĘDZYNARODOWEJ
ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Paris — 190, Boulevard Haussmann.

378—I—XII.

Już ukazał się w sprzedaży ulicznej i na kolejach

ARTYSTYCZNY TYGODNIK
ILUSTROWANY

REDUTA

Wydawnictwo Legji Inwalidów Wojsk Polskich :—:

pod redakcją Remigjusza Kwiatkowskiego i Tadeusza Teslara.

Ciekawy, żywy, aktualny —
obfitość treści i ilustracji

Cena numeru gr. 50. Prenumerata — miesięcznie złotych 2 :—:

Każdy, kto kupuje lub prenumeruje „Redutę” składa cegiełkę na rzecz Inwalidów armji narodowej

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Nowolipie 2. Telefon 540-45.
Konto czekowe P.K.O. Nr. 21.760

Numery okazowe wysyła się na
żądanie bezpłatnie : : : :

cos. 2595/1930/2-3

MIEJSKA KASA OSZCZĘDNOŚCI

w Królewskiej Hucie — Rynek-Ratusz. Telefony przez Magistrat.

INSTYTUCJA PUPILARNEJ PEWNOŚCI

Za kapitały powierzone Miejskiej Kasie Oszczędności odpowiada cały majątek gminy miasta Król. Huty, wynoszący ca. 40 000 000 zł. oraz jego siła podatkowa. Dyskontuje weksle, wystawione na dłuższe i krótsze terminy po dogodnej stopie procentowej. Udziela pożyczek na hipoteki na dobrych warunkach. Od wkładów (depozytów), w zł. i dolarach, płaci wysokie odsetki.

INKASO WEKSLI I ZALICZEK TOWAROWYCH

8282-410-II.

PIERWSZA W KRAJU FABRYKA KARTOTEK METALOWYCH

KARTO-INDEX

patent Nr. P. 22414.

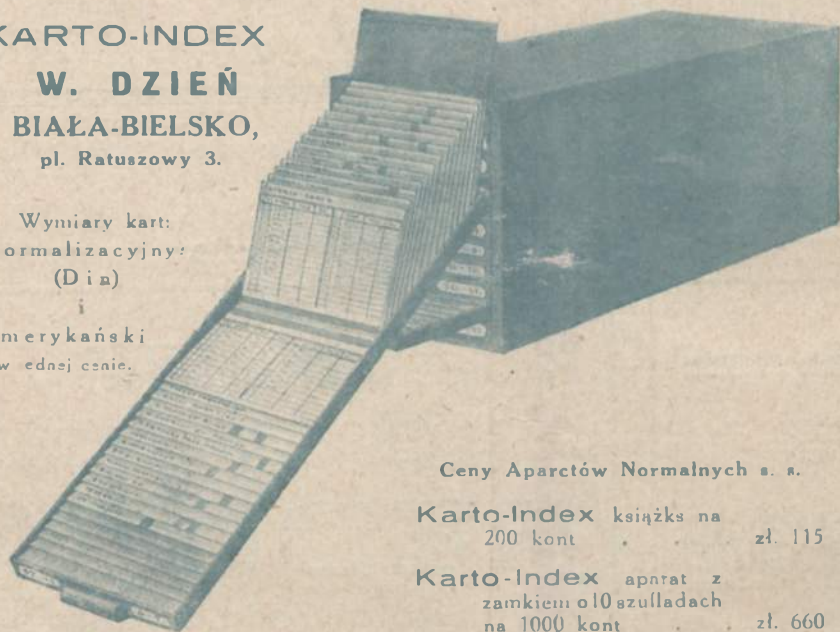
System Kart widocznych — oszczędza czas, pracę, pieniądze.

KARTO-INDEX

W. DZIĘŃ
BIAŁA-BIELSKO,
pl. Ratuszowy 3.

Wymiary kart:
Normalizacyjny:
(D i a)

amerykański
w jednej cenie.



KARTO-INDEX

aparaty z zamkami i książki nadają się do każdej gałęzi: Handlu, Przemysłu, Banków — szczególnie zaś do każdego systemu buchalterji, tak maszynowej, jak i ręcznej.

Ceny Aparatów Normalnych s. s.

Karto-Index	książka na 200 kont	zł. 115
Karto-Index	aparat z zamkiem o 10 szufladach na 1000 kont	zł. 660

Ceny Aparatów Formatu Quarto s.

Karto-Index	książka z zamkiem	zł. 165
Karto-Index	aparat z zamkiem o 10 szufladach na 800 kont	zł. 880

Przy większych zamówieniach dostarczamy aparatów o dowolnych wymiarach kart i ilości szuflad.

Biuro fabryki: W. DZIĘŃ, BIAŁA, pl. Ratuszowy 3.

8296-432 II.

PRENUMERATA: Rocznie zł. 12 —, półrocznie 6.—, kwartalnie 3.—. Członkowie L. M. i R. otrzymują czasopismo bezpłatnie

Cena ogłoszeń: 1 strona — 600 zł., 1/2 str. — 300 zł., 1/3 — 150 zł., 1/4 str. — 80 zł. **Okladka:** IV str. — 800 zł., 1/2 — 400 zł., 1/4 — 250 zł., II i III str. — 700 zł., 1/2 — 350 zł., 1/3 — 200 zł.

Konto Administracji w P.K.O. 9747. Adres Redakcji i Administracji **Warszawa, Elektoralna 2 (gmach Min. Przemysłu i Handlu)** Telefon Redakcji i Administracji 15-63.

Przedstawicielstwa: **Na Śląsk i Zagłębie Cętownskie:** Katowice, Plebiscytowa 1. — **Na Pomorze i Gdańsk:** Gdynia, ulica Portowa, dom PP. Sudziłów, W. Downarowicz. Przy inkasowaniu należności za prenumeratę przedstawicielstwa pobierają dodatkowo 50 gr tytułem zwrotu kosztów przesyłki.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF.

Zakłady Graficzne „Polska Zjednoczona”, Warszawa, Nowolipie 2.