

# MORZE

## ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 6.

Warszawa, czerwiec 1930 r.

Rok VI.

TREŚĆ NUMERU: 1. Gdańsk i dostęp Polski do morza — *Henryk Tetzlaff*; 2. Z Hawru do Gdyni — *W. Abramowski*, Inżynier-Pułkownik; 3. Morze — *Stefanja Ottoma*; 4. Daleki Wschód — *Michał Leszczyński*; 5. Budownictwo okrętowe we Francji — *Ol. Q.*; 6. Armja morska jako gwarantka bezpieczeństwa Polski — *W. Kosianowski*; 7. Z Sekcji Marynarki Wojennej L. M. i R.; 8. Kronika; 9. Dział Oficjalny Ligi Morskiej i Rzecznej. PIONIER KOLONJALNY: 10. Prace Związku Pionierów Kolonjalnych — *Dr. W. Rosiński*; 11. Łądem, morzem i rzekami. (Wrażenia z podróży do Peru) — *Dr. med. Zdzisław Szymoński*; 12. Związek gospodarczy Francji i Belgji z kolonjami — *W. R.*; 13. Polacy w Anatolji — *Tadeusz Nivoński*; 14. Przegląd Kolonjalny — *Zest. Dr. Jan Rozwadowski*; 15. Kronika Kolonjalna; 16. Z BIEGIEM RZEK POLSKICH — Dodatek regionalno-turystyczny — Krótki rys turystyczny Województwa Kieleckiego. — *M. Walentowski*.

19 ILUSTRACJI I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

## GDĄŃSK I DOSTĘP POLSKI DO MORZA

Opinia polska od dłuższego czasu patrzy z pewnem pobłażaniem na dzikie łamańce, jakie wyczyniają nacjonałiści gdańscy, aby za wszelką cenę wmówić w świat fakt rzekomej krzywdy, jaką cierpi wolne miasto Gdańsk z powodu swego związku z Rzeczpospolitą Polską. Jest to jeden z fragmentów zacieklej, na licznych frontach z furją przez Niemców prowadzonej walki przeciw stanowi sprawiedliwości dziejowej, jaki zatriumfował w Europie po wielkiej wojnie światowej.

Gdy tylko ziemie Pomorza wróciły do Polski, gdy tylko Gdańsk jako Wolne Miasto znalazł się zpowrotem — zgodnie ze swą historyczną misją — pod berłem Rzeczypospolitej, rozpoczęła się zażarta, jawna i cyniczna akcja przeciw granicom zachodnim Polski. Oświeciliśmy ją niejednokrotnie na łamach naszego piśma. Dodamy tylko, że niestety — Gdańsk, który ma Polsce służyć, jako punkt wyjścia na morze, był prawie zawsze tam, gdzie chodziło o rzucenie Polsce kłód pod nogi. Czy to chodziło o jawną niemal zdradę w chwili, gdy Polska toczyła ciężką wojnę ze wschodnim barbarzyńcą o byt swój i całego świata cywilizowanego (odmowa przeładunku w

amunicji w porcie gdańskim w chwili, gdy armja polska krwawiła się pod Warszawą), czy o t. zw. Westerplatte, wojskowe miejsce przeładunkowe Polski w przyznanym jej traktatem wersalskim porcie, czy o prawo do utrzymywania w porcie gdańskim własnej poczty, czy o postój w Gdańsku polskiej floty wojennej, czy o kwestję osiedlania się obywateli polskich na terytorjum Wolnego Miasta, czy wreszcie o drobne sprawy natury administracyjnej, władze Wolnego Miasta w swem zapamiętałem pieśniactwie odwoływały się stale do swej protektorki — Ligi Narodów.

Awanturowanie się Gdańska, stale i systematyczne, było przyjmowane w Polsce w pierwszych latach po wojnie z odruchami daleko posuniętego zniecierpliwienia. Ale powoli zniecierpliwienie to poczęło zamieniać się w wyrozumiałość pobłażliwość starszego wobec niedorostka, lwa wobec muchy. Zwłaszcza, że po bliższem rozejrzeniu się, poczęto u nas rozróżniać dwa żywioły w Gdańsku: jeden — spokojny, pracowity, pragnący z pobudek czysto ekonomicznych zachować pełną swą lojalność wobec Polski, element miejscowy, wywodzący się ze sfer mieszczańsko - kupieckich

i robotniczych, i drugi — arogantki. krzykliwy, z zewnątrz do Gdańska ściągnięty, dyrygowany z Berlina, element urzędniczy, napływowy, niewiele z samym Gdańskiem mający wspólnego, raczej blisko spokrewniony z najgorszej konduity osławioną pruską hakatą<sup>1)</sup>.

Rozumowano w Polsce w ten sposób, że bieg życia nauczy gdańszczan lepiej, niż wszystko inne, iż tylko w związku z Polską leży przyszłość Wolnego Miasta. I rozbudowywano gorliwie nie tylko sam port gdański, ale także i drogi, łączące go z polskiem zapleczem. Leżał w tem, dobrze rozumiany własny interes kraju, który bez dostępu do mo-

<sup>1)</sup> Przypomnieć przy tej okazji należy słowa socjalistycznego posła do „Volla tag'u” gdańskiego M. Loops'a, który w artykule, zamieszczonym w organie swej partji z dnia 26.I.1927 r. pisał: „Gdańsk w chwili obecnej uważany jest za kolonię niemiecką, kierowany przez dyrygentów niemieckich, którzy w wypadku niepowodzenia porzucają Gdańsk, nie ponosząc żadnej odpowiedzialności za swoje czyny, pozostawiając ludność swemu losowi. Ci dyrygenci, naślani z Berlina, grający rolę ministrów, nie mają nic wspólnego z ludnością Gdańska i niczem z Gdańskiem nie są związani. Stosunki te muszą koniecznie ulec zmianie. Gdańsk nie może być rządzony przez osobników, którzy miejsce, jakie zajmują w Gdańsku, uważają za odskocznnię dla swej kariery w Niemczech”.



rza skazany byłby na obcą niewolę ekonomiczną. Ale jednocześnie była to lekcja pogładowa dla Gdańska, ile korzyści może on odnieść ze swego z Polską związku.

W ostatnich latach, dzięki najważniejszej, niezawsze zresztą w Polsce należycie ocenianej polityce obecnego Jej w Gdańsku reprezentanta — Komisarza Generalnego Rzeczypospolitej, p. Ministra dra Henryka Strassburgera, wiele różnic i przeciwności się wygładziło i utworzył się dość znośny stał stan w stosunkach polsko-gdańskich. Wprawdzie wciąż jeszcze prusactwo gdańskie kasało, gdzie się da i jak się da rękę je karmiącego, ale naogół nazewnątrz wytworzył się obraz jakiejś takiej obopólnej harmonii.

Nagle w dniu 9 maja r. b. prezes Senatu Gdańskiego uznał za stosowne wystąpić z notą do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów w Gdańsku z notą, która, gdyby nie była śmieszna, byłaby niesłychana. W nocy tej mianowicie prezes Senatu Gdańskiego doma-

ga się ni mniej, ni więcej, tylko zaniechania przez Polskę dalszego rozbudowywania portu w Gdyni, co więcej zlikwidowania szeregu jego dotychczasowych urzędzeń. A wszystko to dlatego, że Polska, mając do dyspozycji port gdański, rzekomo nie wykorzystywała go należycie, popierając Gdynię, i krzywdząc w ten sposób nieszczęsne Wolne Miasto i jego biednych mieszkańców.

Temu fałszowaniu prawdy dał rzeczową odprawę p. Czesław Peche, naczelny redaktor tygodnika „Polska Gospodarcza”, organu Ministerstwa Przemysłu i Handlu, w numerze 22 tego pisma z dnia 31 maja r. b., w artykule p. t. „Upośledzony Gdańsk”. Autor przedewszystkiem, operując ulubioną bronią Niemców — cyframi, udowadnia czarno na białem, że „Gdańskowi, jako portowi polskiemu, powodzi się więcej niż świetnie”. Bowiem obrót towarowy portu gdańskiego, ten najlepszy miernik jego powodzenia ogospodarczego, ilustruje wymownie następująca tabelka:

| Rok                | Przyróż      | %   | Wywóz        | %   | Ogółem       |
|--------------------|--------------|-----|--------------|-----|--------------|
| 1911               | 1.039.701 t. | 100 | 1.203.795 t. | 100 | 2.243.496 t. |
| 1912               | 1.141.455 „  | 110 | 1.311.757 „  | 109 | 2.453.212 „  |
| 1913               | 1.233.630 „  | 119 | 878.471 „    | 73  | 2.112.101 „  |
| 1923               | 654.929 „    | 63  | 1.062.864 „  | 88  | 1.717.793 „  |
| 1924               | 738.072 „    | 71  | 1.636.485 „  | 136 | 2.374.557 „  |
| 1925               | 690.778 „    | 66  | 2.031.969 „  | 169 | 2.722.748 „  |
| 1926               | 640.696 „    | 62  | 5.659.605 „  | 470 | 6.300.301 „  |
| 1927               | 1.517.194 „  | 146 | 6.380.420 „  | 530 | 7.897.614 „  |
| 1928               | 1.832.409 „  | 172 | 6.783.273 „  | 564 | 8.615.682 „  |
| 1929 <sup>1)</sup> | 1.792.951 „  | 172 | 6.766.700 „  | 562 | 8.559.651 „  |

Podobnie wzrastała ilość i tonaż statków, które zawijały w tym samym okresie do Gdańska.

Tak samo wzrastał udział efek-

|      |           |           |    |            |           |    |      |
|------|-----------|-----------|----|------------|-----------|----|------|
| 1923 | 3.194.232 | 654.929   | 21 | 17.674.758 | 1.062.864 | 6  | 8,2  |
| 1924 | 2.413.508 | 738.072   | 31 | 15.739.829 | 1.636.485 | 10 | 13,1 |
| 1925 | 3.410.070 | 690.778   | 20 | 13.602.706 | 2.031.696 | 15 | 16   |
| 1926 | 2.438.490 | 640.696   | 26 | 22.303.935 | 5.659.605 | 25 | 25,5 |
| 1927 | 4.903.060 | 1.517.194 | 31 | 20.356.038 | 6.380.420 | 31 | 31,3 |
| 1928 | 5.165.374 | 1.832.409 | 35 | 20.423.562 | 6.783.273 | 33 | 33,7 |
| 1929 | 5.087.938 | 1.792.951 | 35 | 21.037.919 | 6.766.700 | 32 | 33   |

„Handel morski pozostawia na swej drodze złoto” — mówi stara angielska maksyma. To też nie dziwnego, że oszczędności gdańszczan w latach ostatnich — jak wywodzi autor — szybko wzrastają. Stan rachunków oszczędnościowych w kasach gdańskich (w milionach guldenów) przedstawiał się w ostatnich latach, jak następuje:

|     |      |                        |
|-----|------|------------------------|
| Rok | 1925 | 14,7                   |
| „   | 1926 | 20,8                   |
| „   | 1927 | 30,6                   |
| „   | 1928 | 39,3                   |
| „   | 1929 | (danych nieposiadamy). |

tywny (w tonach) i procentowy Gdańska w obrocie handlu zagranicznego Polski, co ilustruje znowu poniższa tabela:

Udowodniwszy następnie, że „wielkie 30-miljonowe Państwo Polskie potrzebuje więcej niż jednego portów” i stwierdziwszy, że Polska musi nieubłaganie dążyć powiększania z roku na rok swego handlu morskiego, autor dochodzi do następującej konkluzji:

„Reasumując wszystko powyższe, możemy bez najjnniejszej obawy posądzenia o stronność stwierdzić, że: 1) rozwój Gdańska postępuje szybko naprzód, 2) przewyższy on kilkakrotnie stan gospodarczy Gdańska z 1913 r., 3) Gdańsk w niczem nie ucierpiał na tem, że Polska wybudowała i rozwija port gdyniński, 4) bogactwo Gdańska się powiększa”.

Stąd wniosek prosty:

„Cała więc nota Senatu Gdańskiego, skierowana do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, nie znajduje uzasadnienia w faktach natury gospodarczej. Należy szukać tego uzasadnienia gdzie indziej.

Jeżeli się weźmie pod uwagę całą politykę czynników nacjonalistycznych w Niemczech w stosunku do Polski, ich taktki w kierunku rewizji granic polskich, ich postępowanie w stosunku do zagadnienia traktatu handlowego polsko-niemieckiego, — to musimy przyjąć do wniosku, że źródłem noty jest tylko wyłącznie moment polityczny. A mianowicie, W. M. Gdańsk, stworzone dla współpracy gospodarczej z Polską, dla obsługiwanego zamorskiego handlu polskiego, jeszcze raz, niewiadomo który, zostało użyte przez pewne czynniki międzynarodowe za narzędzie szkoderstwa odrodzonemu Państwu Polskiemu”.

I tu tkwi sedno zagadnienia. Stwierdzić trzeba z ubolewaniem, że Gdańsk znowu dał się użyć zupełnie świadomie za narzędzie Niemiec.

W numerze 18 z dnia 3 maja r. b. niemieckiego czasopisma sfer żeglugowych „Hansa”, wychodzącego w Hamburgu i stojącego w bliskim kontakcie ze sferami gospodarczymi Niemiec, znajdujemy ciekawy artykuł p. t. „Der Wettbewerb zwischen Stettin und den Häfen der Danziger Bucht” (Konkurencja między Szczecinem a portem zatoki Gdańskiej). Jest to jeden artykuł z serii ubolewań nad konkurencją portów polskich. Gdańska i Gdyni, z portami niemieckimi. Bo nie Gdańsk, bynajmniej cierpi wskutek powstania Gdyni, ale właśnie Szczecin, robiący dzisiaj niesłychanie bokami, ale Królewiec, ale częściowo nawet Hamburg i Brema, a więc *wszystko porty niemieckie*.

Udział obrotu towarowego Gdańska i Gdyni w obrocie handlu zagranicznego Polski rośnie w gwałtowny sposób. Kiedy bowiem w r. 1924 przez porty polskie. Gdańsk i Gdynię, szło 10,5% całego eksportu towarowego z Polski, to w roku 1928 eksport z Polski przez granicę morską wynosił już 35,1% całego eksportu Polski, a w 1929 r. 44%.

Podobnie import do Polski przez granicę morską w r. 1928 wynosił 28,7% całego importu, a w 1929 r. 35%.

Wzrost ilości towarów, przechodzących przez granicę morską Polski, przypisać należy właśnie powstaniu i rozbudowie portu w Gdyni. Dzieje się to po części również dzięki temu, że towary



importowane i eksportowane do krajów zachodniej Europy, które dawniej szły drogą lądową kolejami, dziś często przerzucają się na morskie szlaki handlowe. Ale wzrost ten jest przede wszystkim wynikiem tego, że towary, które przechodziły dawniej w drodze z Polski i do Polski przez porty niemieckie, dziś w lwiej swej części idą przez Gdańsk i Gdynię. I to doprowadza Niemców do bezsilnej wściekłości. Na widok odpływu zysków z tranzytu polskich towarów krew im uderza do głowy.

Natężenie i stały wzrost handlu zagranicznego Polski, przy jednoczesnym coraz wyraźniejszym przesuwaniu się w górę procentu udziału handlu morskiego w tym handlu zagranicznym, wymownie świadczy o tem, że Gdańsk i Gdynia mogą obok siebie całkiem wygodnie prosperować. Co więcej Gdynia, przyczyniając się do ściągnięcia całego handlu zamorskiego Polski na polskie wybrzeże, tem samem przyczyniać się będzie pośrednio do coraz świetniejszego rozwoju także portu gdańskiego, gdyż oba porty stanowią niejako swe uzupełnienie. Pracy dla nich będzie dość. Daj Boże, by jej tylko mogły podolać!

W całej tej historii jest jeszcze inne, znacznie szersze i głębsze tło. Jak już powiedzieliśmy jest to tylko jeden z fragmentów walki Niemiec o t. zw. korytarz pomorski, o odcięcie Polski od morza. Parusza się wszystkie sprężyny, wydaje się wielkie pieniądze, przekupuje się obcych dziennikarzy, byle tylko udowodnić, że Niemcom dzieje się wskutek przyłączenia do Polski Pomorza wołająco o pomstę do nieba krzywda. Jednym z przejawów tej zajadłej propagandy jest książka, która ukazała się ostatnio w języku angielskim p. t. „The finits of polly” (Owoc szaleństwa)<sup>1)</sup>. Anonimowy autor tego paszkwila na Polskę niewątpliwie za niemieckie srebrniki powtarza wszystkie niemieckie niedorzeczności na temat Gdyni i dostępu Polski do morza.

Odpowiedzią na ataki niemieckiej propagandy antypolskiej był ostatnio odczyt Min. Strasburgera, Komisarza Generalnego Rzeczypospolitej w Gdańsku, wygłoszony w dniu 23 maja r. b. w słyn-

nym na świat cały i poważanym przez międzynarodowe koła nauki Instytucie Carnegiego w Paryżu. Świetny ten wykład o prawach Polski do morza, wygłoszony w obecności szeregu znakomych uczonych i polityków, znalazł już głośnie echo w całej prasie zagranicznej.

Min. Strasburger rozprawił się przede wszystkim z różnymi nieczesnymi projektami zastąpienia t. zw. korytarza pomorskiego, łączącego Polskę z morzem, jakimiś efemerydami w postaci rozmaitych gwarancji swobodnego tranzytu dla towarów polskich przez porty niemieckie i t. p. Prelegent postawił zagadnienie na właściwej płaszczyźnie, stwierdzając, że dziś korytarz pomorski łączy 30-miljonową Polskę z morzem, a oddziela 2-miljonowe Prusy Wschodniej od Rzeszy. Czyż może być do pomyślenia sytuacja odwrotna, aby korytarz niemiecki, który Niemcy pragnęliby stworzyć, miał służyć 2 milionom mieszkańcom Prus Wschodnich, a być barjerą, oddzielającą od całego świata 30-miljonowy naród polski, nie mówiąc już o tem, że przecież korytarz ten jest zamieszkały w 85 proc. przez ludność polską?

Ekonomicznie więc ziemie pomorskie są bez porównania ważniejsze dla Polski, niż dla Niemiec.

Min. Strasburger mówił dalej:

„Wysuwana też była przez przeciwników dzisiejszej sytuacji politycznej inna koncepcja: oddania administracji polskiego Pomorza czyli t. zw. „korytarza” organowi neutralnemu np. Lidze Narodów. Jakie zadanie miałby do spełnienia ten organ neutralny? Jeżeli chodzi o ludność, to jest ona, jak już powiedziałem, w 85 proc. polska, a interesy mniejszości niemieckiej zagwarantowane są przez traktaty mniejszościowe. Jedyne zadaniem, jakie organ ten miałby do spełnienia w zakresie interesów niemieckich byłaby zatem kontrola tranzytu i komunikacji.

Jednakże autorzy tego projektu zapominają, że istnieją już międzynarodowe gwarancje, zabezpieczające Niemcom całokowity i swobodny tranzyt przez ziemie polskie. Konwencja polsko-gdańsko-niemiecka z dnia 21 kwietnia 1921 reguluje w sposób wyczerpujący wszystkie szczegóły tego tranzytu, dotyczącego ruchu, taryf, kontroli etc. Nad wykonaniem zobowiązań Polski czuwa trybunał, złożony z przedstawicieli niemieckich, gdańskich i polskich, któremu strony zainteresowane mogą przedkładać wszelkie zażalenia. W ciągu dziewięciolecia swego istnienia trybunał miał do rozpatrzenia zaledwie jedną sprawę!”

O Gdańsku prelegent mówi, że „ze stanowiska ekonomicznego załatwienie sprawy gdańskiej nie jest zupełnie zadowalające i wywołuje szereg trudności i komplikacji gospodarczych” oraz że:

„Poza trudnościami gospodarczymi Polska ma do zwalczania szereg przeciwności politycznych. Niektóre czynniki w Gdańsku i poza Gdańskiem patrzą na problemat polsko-gdański nie ze stanowiska gospodarczego, lecz politycznego, nie traktując Gdańska jako konieczny dla Polski dostęp do morza, lecz korzystają z tego zagadnienia, jako z lewaru, służącego do podważenia stabilizacji gospodarczej i politycznej w najslabszym i najdotkliwszym dla Rzeczypospolitej miejsku”.

Po odparciu również cyframi argumentów niemieckich o rzekomym upośledzeniu Gdańska prelegent zakończył swój odczyt następującą konkluzją:

„Nikt w Polsce nie może się obawiać jakiegokolwiek ograniczenia w przyszłości dostępu państwa naszego do morza, o ile wierzy w egzystencję Polski, ponieważ dostęp do morza jest warunkiem jej egzystencji. Jednakże wysuwanie jakichkolwiek projektów jest w tym względzie niebezpieczne i szkodliwe przede wszystkim ze stanowiska gospodarczego”.

Odczyt ten, powtórzony w obszernych streszczeniach i komentowany szeroko przez prasę zagraniczną, będzie miał niewątpliwie duże znaczenie w roztapianiu tych czarnych barw, jakimi Niemcy usiłują zamazać potężny obraz zdecydowanej i z charakterem prowadzonej pracy Polski na morzu.

Na zakończenie jeszcze jedna uwaga. Jak wspomniałem nota Senatu Gdańskiego do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, gdyby nie była śmieszna, byłaby niesłychana.

Nie trzeba však stwierdzać, że wszelkim obcym czynnikiem, bez względu na to w jaki sposób i skąd by one nie podchodziły do sprawy, wara od tego, co Polska n aswem suwerennem terytorjum robi.

Mimo wszystko nie wątpimy, że ludność Wolnego Miasta Gdańska, pragnąca spokoju, pracy i dobrobytu, potrafi otrząsnąć się z nalu tu pruskiej hakaty, pchającej ją w podejrżane awantury, które muszą zawsze skończyć się kompletnem niepowodzeniem.

HENRYK TETZLAFF.

<sup>1)</sup> Książka została wydana przez londyńską firmę wydawniczą „Hutchinson and Co” (Publishers) Ltd. Warto zapamiętać sobie w Polsce nazwę tej firmy.



## Z HAWRU DO GDYNI

Najpoważniejszą podróżą z Polski do Francji i odwrotnie jest bezsprzecznie podróż morzem. To też, usadowiwszy się w Hawrze na pokładzie statku „Virginie”, należącym do francuskiego towarzystwa „Compagnie Generale Transatlantique”, wyruszyłem do Gdyni razem z grupą powracających do kraju z różnych krańców świata rodaków. Ogromna większość pasażerów, wobec braku miejsc w kl. II-ej, zmuszona była wykupić bilety kl. III-ej. Cała podróż z Hawru do Gdyni trwała niespełna 4 dni.

Podróż na statku pasażerskim, kiedy morze jest względnie spokojne, sprawia niezwykłą przyjemność. Jedzie się niby w jakimś hotelu, dającym wszelkie wygody komfortowej willi morskiej; zaś zwykle dobre wyżywienie, rozrywki towarzyskie na pokładzie (tańce, śpiewy chóralne a nawet brigde) i nieskończone spacery po różnych zakamarkach okrętu, wszystko to w świeżym morskim powietrzu, pozostawiają w duszy niezatarte wspomnienia.

Przyjechaliśmy z Paryża do Hawru o godz. 5 rana. Przewieziono nas zaraz autobusami Towarzystwa do jego hotelu przy jednej z uliczek Avenue d'Amsterdam.

Po odświeżeniu się i doprowadzeniu siebie po męczącej podróży nocnej do porządku, zasiedliśmy na koszt Tow. Okrętowego do pierwszego śniadania, a o godz. 12-ej w tymże hotelu podano nam obiad z 5 potraw z winem a discretion. Po obiedzie wszystkich uczestników podzielono na dwie kolejki i w bardzo wygodnych autobusach powieziono na przechadzkę, podczas której pokazano nam wszystko, co było godne uwagi w Hawrze: jego okolice, rozkoszne, pełne najrozmaitszej zieleni wille i precudownie prezentujące się z wysokiego brzegu morze.

Na brzegu morza, w perspektywie bulwaru de Ville, oglądaliśmy wzniesiony niedawno pomnik: „Aux Soldats Havrais et a la Victoire Française (1914 — 1918).

Pomnik ten wykonany według projektu Pierre Poisson'a, w swej zwartej pełnej życia i ruchu grupie, pozostawia niezatarte wrażenie.

Wspaniale wygląda też ratusz (L'hotel de Ville), schowany w głębi wspaniałego ogrodu publicznego.

Wycieczka samochodami nie była wówczas zapowiadana i niektórzy z towarzystwa od samego rana na własną rękę zwiedzali piechotą Hawr,

przypuszczając, że w ten sposób poznają go lepiej, lecz było to oczywiście tylko złudzeniem i niczem w porównaniu z przejażdżką, podczas której w ciągu półtorej godziny pokazano nam szczegółowo cały port, miasto, jego okolice, a najbardziej morze, którego byliśmy najwięcej ciekawi, a które tak nieskończenie bawiło oko i przykuwało do siebie czarami nieustannie falującego granatu wód.

Było już pod wieczór, gdy księżyc okrył srebrnym całunem daleką przestrzeń morską. Odblask fal przeszedł w błękit, a w końcu w ciemny granat. Morze falowało. Pokryte rozkoszną luską odbijających się w niem srebrnych promieni księżycza nieznacznie pod tą luską się pieściło. Pasażerowie, oddawna już zgrupowani na pokładzie, stali w niemym zachwycie wobec rozścielających się przed ich oczyma czarów.

„Virginie” z dumnie powiewającą na przednim maszcie banderą polską, przy pomocy dwóch holowników odbiła od mola „C. G. T.”, w drogę do Polski. Bez wszelkiego kołysania się kadłub statku prześlizgnął się pomiędzy potężnymi sylwetkami stojących w porcie okrętów i wszedł do avant-portu, z którego już po wyładowaniu niektórych niefortunnych pasażerów - emigrantów amerykańskich, o godz. prawie 9 wyszedł przy pomocy już tylko własnej śruby na pełne morze. Wysoki ostry dziób począł pruć lekko wzburzoną przez wiatry powierzchnię wody. Od strony Hawru dolatywał jeszcze miarowy poszum fal rozbijających się o niewidzialne już dla nas molo avanportu.

Mijaliśmy okręty, zebrane ze wszystkich końców świata, statki frachtowe i luksusowe, małe cargo i olbrzymie transatlantyckie paquebot'y pod banderami wszystkich prawie krajów i narodów.

Kadłub okrętu zaczął potrochu knylić się i drzeć od przytłumionych miarowych uderzeń maszyny.

Na wzgórzach, otaczających Hawr, migwały ogniki pozapalanych jeszcze przy słońcu latarni morskich.

Tuż za rufą, nad spienionym przez śrubę białym szerokim warkoczem piany, mimo, że już wieczór zapadał, krążyło, niby specjalnie przydzielone do nas, stadko mew, nieodrywające się od statku aż do kanału Kilońskiego.

Na „Virginie” — dużym (o wyporności 12.000 ton), jednokominowym statku, kołysanie mało dawało się odczuwać. Odczuliśmy je trochę

tylko na przestrzeni od La Manche do wejścia do kanału Kilońskiego. Najbardziej kołysało na tak zw. falach głębokich, kiedy z wierzchu morze było prawie spokojne.

Na pokładzie, prócz powracających do kraju Polaków, znajdowała się spora garstka towarzystwa francuskiego z kilku paniami. Obie grupy nie łączyły się między sobą, mimo, że studenci francuscy jechali zwiedzać Śląsk i nieraz na dziobie okrętu podejmowali próby nauczenia się nawet naszego hymnu narodowego. Separacja ta trwała w ciągu całej podróży.

Zwykle, kołysania się podłużnego statku prawie się nie odczuwa, natomiast kołysanie się z boku na bok jest już gorsze, ale najgorzej jest, kiedy statek kołysze się po przekątnej t. j. wzdłuż i na boki, bo człowiek stąpa wówczas nie tam, gdzie chce, lecz gdzie go przechylenie statku rzuci.

Pierwszy z tych stanów dał się nam zlekka odczuć przy wejściu do kanału La Manche. W męskich kółkach rozmowa toczyła się wartecko o przedmiotach, niemających nic wspólnego z chorobą i nikt nie zauważył, że okręt zaczyna coraz gwałtowniej wspinać się i opadać na fale. Dopiero naprężony stan pań, oczekujących choroby, które według nich nikt się nie mógł oprzeć, rozstrząsanie szczegółów i środków zapobiegawczych, zaczęły oczywiście działać fascynująco i na mężczyzn. Nadmiar złego dzwonek rozpoczął zwoływać na obiad do jadalni w głębi okrętu, do której schodząc, zauważyliśmy, że z nogami dzieje się coś niesamowitego i troska osiadła na czołach. Zaczęło się ciche i potajemne samoobserwowanie. Uwaga została zwrócona na obserwację kołysania się okrętu i... co za tam idzie — na chorobę morską. Tymczasem uchronienie się od choroby w dużej mierze zależy od samych podróży i głównie od skrupulatnego wykonania niektórych przepisów. Nowicjusz, który czuje, że się z nim dzieje coś niedobrego, winien położyć się poziomo, spokojnie na plecach, najlepiej na leżaku, postawionym w poprzek okrętu, jak najbliżej środka i ciepło się okryć. Niebawem dozna on ulgi, gdyż ruchów okrętu nie będzie zupełnie odczuwał.

Jednakowo, spokojnie, przerywane godzinami posiłku, przebywanie na pokładzie, (możliwie wyżej), z niczem niezamoconą uwagą, wdechaniem głębokie powietrza morskiego i wyzbycie się fascynującego towarzystwa,



nietylko nie przysparza choroby, lecz nawet przy kołysaniu się po przekątnej, działa kojąco na nerwy, przycisza troski, rozmarza i zaostża apetyt do ostatecznych granic. To też osobników, stale przebywających na pokładzie można było też stale spotkać i w jadalniach. A karmiono na „Virginie” wyśmienicie. W pokarmach nie robiono różnicy między II-gą a III-cią klasą i prócz śniadania rannego o godz. 7 posiłek podawano jeszcze dwa razy: o g. 12-ej w dzień, — le dejeuner — co odpowiada naszemu obiadowi i o 6-ej w. le diner—nasza kolacja. Do menu posiłków dołączano wina czerwonego w nieograniczonych ilościach.

Podczas pierwszych dwóch posiłków wszystkie miejsca w jadalniach były zajęte, lecz już przy następnym obiedzie jadalnie świeciły pustkami. Dopiero przy wejściu „Virginie” do kanału Kilońskiego, gdy wszystko uspokoiło się, do posiłku zaczęto siadać normalnie.

Na drugi dzień w niedzielę rano o g. 10 zadzwoniono na zbiórkę do jadalni kl. I-ej, gdzie miała się odbyć Msza Św. Jednak żaden ze znajdujących się w liczbie pasażerów trzech księży nie mógł jej odprawić, gdyż Zarząd „C. G. T.” „zapomniał” zabrać na pokład ornat i utensylje dla Ołtarza. Wobec tego zamiast Mszy Św. odmówiliśmy w podniosłym nastroju jedną część Różańca Św. i odśpiewaliśmy chóralnie: „Boże coś Polskę”, oraz niektóre inne pieśni nabożne, w czem uczestniczyła też i francuska, katolicka załoga okrętu, z oficerami na czele. Nastrój był tak poważny i skupiony, — że wszelkie objawy zdenerwowania z powodu choroby morskiej zniknęły, jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej.

O godz. 4-ej po południu zaczęliśmy się zbliżać do kanału Kilońskiego. Minęliśmy na brzegu niemieckim Cuxhaven z całym lasem budynków koszarowych i z nudnym, pozbawionym ruchu ludzkiego, jednostajnym widokiem łąk nadbrzeżnych. W porcie nie było widać ani imponującej ilości okrętów, ani szczególnego ruchu. Dalej poruszaliśmy się już nieco wolniej i wkrótce zupełnie niespostrzeżenie stanęliśmy u wejścia do pierwszego jazu kanału.

Po znacznem rozkołysaniu się na wodach Morza Niemieckiego, „Virginie” nicoczekiwanie uspokoiła się. Wywieszono banderę francuską i statek majestatycznie, ledwie poruszając śrubą, wszedł jak potulna łusica do avantportu kanału.

Na brzegu witają nas niemieccy urzędnicy portowi. Razem z nimi zebrała się spora grupa pań niemieckich. Za chwilę spuszczone na okręt kładkę i

## M O R Z E

*Z mgłamicznego chaosu, z mlecznej drogi pyłu,  
Wylonila się ziemia, jak ogniowa kula —  
A ojcomska dłoń Twórcy, Najpiernsza Przyczyna  
W pieluchy atmosfery glob-dziecię otula...  
I niebytu chłód śmierci międzyplanetarny  
Nie może jej zagasić, zmelna tylko chłodzi:  
Z płomienistej kąpeli ziemia się wynurza,  
By pograć w potopóm deszczowej powodzi...  
Mijają tysiąclecia i wieków tysiące —  
Żywiol wodny zwyciężył ognia panowanie  
I rozlały się wody, po wszej ziemi rwące  
W bezkresnym, nieujęłym niczem oceanie...  
I nie było na świecie nic, nic okrom wody —  
A ponad nią — Duch Boży...*

*I nasienie żywota najpiern woda roziała.  
Ryczała morska głębia, gdy wyszła z niej „sucha”  
Gdy wyszedł ład, a na nim rozysztkie Ducha dzieła --*

*I dotąd gniewnym rykiem raz po raz wybucha...  
A wtedy drży stworzenie, co żyje na ziemi,  
Nadbrzeżny ład przed morzem gnie się, w toń zapada...  
A tym, co w sojusz weszli z falami morskimi,  
Kolysać im się dali — biada! trzykroć biada!...  
Ten straszliwy jęk wichru, to mycie otchlani,  
Huk piorunów, trąb morskich zuchwałych dolata,  
Jako groźba złowroga, że w moc jej są zdani,  
Jako zero ostateczny, jak skończenie świata.*

*A kiedy się uciszy i uśmiechnie w słońce —  
Toń morza tak się staje piękną niepojęcie,  
Taką grają muzyką fale czarujące,  
Że zda się, cud i szczęście mieszka w ich odęcie...  
Że w blaskach i tęczach urok ziemi gaśnie,  
Że jest marzeń spełnieniem, samem niebem wlaśnie...  
I pełnią upojenia dyszy pierś żeglarza —  
I pieśnią morza, z poszumem oceanu fali  
Pęd ku nieskończoności serce mu rozżarza,  
Dusza ogniem potęgi i mocy się pali...*

*Morze starsze od ziemi, jako sam czas stare —  
Zagubiło w odmętach prabytu swą miarę  
I dlategoś tak groźne, nawet w ciszy dumne,  
Że stanomisz dla bytu wszech stworzeń kolumnę,  
Że na wodzie istnienie życia się opiera,  
Że od ciebie zaczyna się żywota era!...*

*Synowie ziemskich krain! jesteście szczęśliwi,  
Jeśli morze u brzegów waszych ma swe rołości —  
Bo ono nawet słabych rozmocni i ożyni  
I nad innych wam odda berło królewskości!*

STEFANJA OTTOWA

rozpoczął się targ cygarami. Z pokładu dają się słyszeć słowa: „Panowie nie kupujcie u szwabów, oni od Polski nic nie biorą!” Słowa te jednak pozostają głosem wołającego na puszczy, targ idzie w najlepsze. Dwadzieścia pięć cygar „Bismarck” sprzedają po 15 fr. Z rąk niemieckich przechodzą na pokład niezliczone ilości pudełek. Widząc dobry popyt, sprzedawcy podwyższają ce-

nę z 15 na 20 i do 25 fr. Nic nie pomagają ostrzeżenia i prośby z pokładu „Nie dawajcie tej ceny, to podłość, oni sprzedadzą i tak po 15 fr.” Pudełka idą i idą.

Patrząc na niezliczoną ilość zakupionych pudełek, mimowoli myślałem o katastrofie, oczekującej z ich powodu na komorze polskiej w Gdyni. Nic się jednak nie stało, wszystko odbyło się



w porządku i cygara leciutko „prześliznęły się” do kraju.

Targ na cygara przerwało dopiero wejście „Virginie” z awanportu do kanału.

Po spokojnej i cichej wodzie morskiej „Virginie” wplynęła, jak królowa, do kanału. Podziwiamy spotykane mosty o przedziwnej konstrukcji i imponującej wysokości. Z obydwu stron biegną w nieskończoną dal łąki jeszcze zielone, a zapach traw i lasu sosnowego, połączony z zapachem morza, — odurza. upaja i przenosi myśl w krainę marzeń; brzegi są prawie bezludne, a wzrokiem chciałoby się przeniknąć tę dal czarowną, która przykrywa nam hen, gdzieś daleko Danję i Niemcy. Potrochu nizi- na zapelnia się pagórkami, wylania się wysoki brzeg. Przed nami i poza nami ani jednej fali. „Virginie” ledwie- ledwie, gdzieś głęboko pod wodą, porusza śrubą, a że porusza, to się odczuwa w słabych, niedoszczególnych, miarowych, pchnięciach naprzód.

Z łądu nadszedł zimny powiew, lecz żadna siła nie mogłaby nas spędzić z pokładu. Zapada wieczór i za chwilę na długości 97 km., zapaliły się, jak ogniki świętojańskie lampki elektryczne, a po- śród nich od czasu do czasu wylaniał

się jakiś większy znak morski — zielo- ny, czerwony, niebieski.

Mdlejące ostatnie promienia słońca, rozsiane poza nami, gasił coraz zwiąk- szający się mrok nocy. Tajemniczy kraj, wyczarowany na tle zachodzącego słońca, zmienił się, niknął i rozwiewał się bez śladu, jak rozpraszają się bez śladu najczystsze marzenia młodości. Wkrótce księżyc oświetlił wszystko, co pozostało jeszcze w cieniu: zakamarki nadbrzeżne, jary, gąszcza i przyćmił swym blaskiem cudowną panoramę e- lektryczną.

Na tle tego światła każdy spotykany okręt wyglądał jak widmo z bajki czarodziejskiej, przesuwające się obok o ślepiach czerwonych i zielonych, o lus- ce przetykanej światłem.

W oddali widać moc światła. Zbliża- my się prawdopodobnie do Kielu.

Brzegi zapadają się we mgłę, ostry wiatr z północy bałwani mętą wodę.

Niezapomniana noc! Niezapomniana podróż!

Było już prawie nad ranem, gdy ze- szliśmy do kabin, a gdy wyszedłem z powrotem o 6-ej na pokład, było już morze Bałtyckie, szare, z mnóstwem białych pianek na falach, szybko prze- lewających się jedna za drugą.

Znikły już głębokie fale podwodne i „Virginia” szła, jak księżna, równo i prosto przed siebie. Na pokładzie czu- liśmy się jak na posadźce w salonie, to też wśród pasażerów zapanowały ruch, gwar i ożywienie nie do opisania.

Przygotowywano się spiesźnie do spotkania swoich i do zejścia na brzeg ojczysty.

Przed 9-ą byliśmy już na wodach mo- rza polskiego.

Z wielkiego morza brzeg polski wy- dawał się szarawy, bezludny, pozbawio- ny ruchu i mocno uspiiony. I tak już by- lo do samej Gdyni.

Dopiero po wspaniałem zatoczeniu łuku naokoło półwyspu Helskiego wje- chaliśmy o godz. 10-ej zrana do wnętrza portu Gdyńskiego.

Poranek był przepiękny. Dzień zapo- wiadał się cudowny, niegorący, Gdy- nia wyświeżona i wyelegantowana po niedawno przebytych deszczach przy- witała nas jasną, żywą jeszcze zielenią brzegów i zapachem traw, ściętych na otawę na dalekich, rozciągniętych pod wzgórzami łąkach.

Wspaniałe słońce wstawało nad mia- stem i zapowiadało miłe i ciepłe przy- jęcie w kraju.

W. ABRAMOWSKI,  
Inżynier-pulkownik.

## DALEKI WSCHÓD

Było to na wiosnę 1929 roku, kiedy po raz pierwszy „robilem” Daleki Wschód. „Robilem” ści- ślej mówiąc, niech oznacza to, że pełniłem obowiązki oficera po- kładowego, na statku obsługują- cym linię Marsylja — Daleki Wschód.

Daleki Wschód! Nie zdawałem sobie nigdy dokładnie sprawy z tego, dlaczego mnie to słowo tak pociągało i czarowało zarazem, dlaczego wywoływało urok i przywodziło na myśl rzeczy fa- scynujące, lekkie, kolorowe.

O Dalekim Wschodzie marzy- łem zawsze, jak o najciekawszym i najpiękniejszym kącie świata, o krajach, które, zdawało mi się, nie danem mi będzie oglądać.

Przez przypadek tylko, (wszystko w życiu dzieje się przez przypadki) jadę na Dale- ki Wschód — ów wymarzony Daleki Wschód.

W Marsylji lało, jak z cebra. Był dzień odjazdu, przyjmowano więc pasażerów, załatwiano osta- tnio sprawy z agentami, a cały ten tłum ludzi, kotłował się w strugach szarego deszczu. między

statkiem a rozmokłym bulwa- rem.

Deszcz nasycił wszystko i wszystkich, mieszał się z kłębamii czarnego dymu, rozmazywał kontury okrętów i topił w brud- nej mgłę nieprzeliczone dachy magazynów, dźwigów, masztów i kominów. Nawet znikła w sza- rudzie smukła wieża sławnej No- tre Dame de la Garde, opiekun- ki marynarzy.

Opuściliśmy basen de La Jo- liette przy ogłuszającym akom- panjamentem syren, przy rozpa- czliwym powiewaniu rozmokłych chusteczek i parasoli zostających na wybrzeżu, przedefilowaliśmy przez cały port i wkrótce wycho- dziliśmy na morze, które roztr- piał się w szarudze, zda się, cały świat ogarniającej.

Szary nastrój bynajmniej dłu- go nie trwał. Zresztą wiosna jest porą najpiękniejszą na morzu Śródziemnem.

Już nazajutrz morze było spo- kojne, wyglądzone jak staw i błę- kitne, jak kawałek nieba, prze- świecający wśród chmur. Minę- liśmy cieśninę Bonifacego między

ojczyzną osławionej Vendetty i górzystą Sardynją, w dwa dni później majestatyczny Strombo- li z pióropuszem pary, Messynę, podziwialiśmy ośnieżoną Etnę, Reggio — miasteczko południo- wych Włoch i, nieprzerwanie prując wciąż jednakowo błękitne i spokojne wody Śródziemnego morza, zbliżyliśmy się do Port- Saidu, bramy na Daleki Wschód.

„Jeżeli chcesz odnaleźć kogoś, kto podróżuje, to masz dwa pun- kty na naszym globie, w których wystarczy usiąść i czekać, a twój znajomy prędzej czy później przyjdzie z pewnością: są to do- ki Londynu i Port Said.

W ten sposób scharakteryzo- wał Kipling, Port Said i schar- akteryzował go genialnie.

„Wystarczy tylko usiąść i cze- kać”. Rzeczywiście, Port Said jest jak wielka hala stacji kole- jowej, przez którą przewija się mnóstwo ludzi wszelkich ras i kolorów, jest ośrodkiem tłumy, który podróżuje. Statki stoją wzdłuż farwateru, biorą węgiel i idą, idą nieprzerwaną linią w dół lub w górę kanału.



Opuściliśmy Port Said w szeregu statków i weszliśmy do prostego, jak strzała, kanału, mając po dwóch stronach rozpalone bezkresne piaski pustyni, z prawej Saharę, z lewej Arabję.

Pilot, Polak, p. K., który od 10 lat pilotuje w kanale Suezkim, wprawił mnie w niemałe zdumienie, pozdrawiając po polsku. Przyglądając się później jego wizerunkowi, rozmyślałem o tych wszystkich Polakach, którzy pracują w różnych kątach naszego globu i, aczkolwiek może nigdy w Polsce nie byli, przekazują jak najdroższy klejnot swoim dzieciom naszą mowę. „J. K.....ewski, capitaine au Long Cours Port Said“ nigdy w Polsce nie był, urodzony gdzieś we Francji, a od wczesnej młodości mieszka w Port Saidzie, a jak świetnie mówi po polsku, jak dobrze jest o Polsce poinformowany. „Mój dom — powiada do mnie — to kawałek Folski“. W Ismaila piloci się zmieniają, pożegnałem się więc z nim, lecz spotkanie to na zawsze zostanie mi w pamięci.

Wieczorem mineliśmy Suez, przecięliśmy wydłużoną zatokę tejże nazwy i rozpoczęliśmy żeglugę po morzu Czerwonym. Sławne ono z roli, jaką odgrywało w historii, sławne z... i t. d., lecz uważam, że najslawniejsze powinno być chyba z gorąca. Temperatura 35° w nocy, w dzień w cieniu 36°, w słońcu 57° C. Oddycha się gorącym powietrzem, ślepie od blasku słońca, a poruszenie każde męczy okrutnie.

To też nazajutrz statek obudził się w nowej szacie. Wszystko, co było ciemne — europejskie, zniknęło, zastąpione przez biel niepokalaną. Ubrania, kaski, leżaki, ponaciągane wszędzie daszki z płótna, wszystko białe, wesole, albo topi się w olśniewającym blasku słońca, albo niknie w uroku fioletowego cienia.

W zatoce Adeńskiej temperatura się obniżyła, lecz dopiero wejście do oceanu Indyjskiego dało możliwość oddechu pełną piersią.

Po dobrych kilku dniach żeglugi dostrzeżliśmy palmy malutkiego atollu Minikoi, leżącego pośrodku olbrzymich archipelagów Laonediwów i Maldiwów. Drogi parowców prowadzą do Colombo na północ lub południe Minikoi; ma się do wyboru kanał 9-go stopnia lub 8-go. My przeszliśmy, mając atoll na północ.

Od Minikoi zostaje jeszcze jeden krok do Colombo.

Z Cejlonem załatwiliśmy się szybko. Zaopatrzone statek w węgiel, wodę i nazajutrz ruszyliśmy w dalszą drogę, okrążając wyspę od południa.

Idziemy bardzo blisko brzegu. Przez szkła dobrze widać dziewczą dzunglę, wybrzeże zbitej masy roślinności, ponad którą unosi się sinawe szczyty gór.

Zdublowawszy<sup>1)</sup> Cap Doudra, wzięliśmy kurs prosto na północny cypel wyspy Sumatra, t. zw. Tête d'Achem. Przecięliśmy w cztery dni olbrzymią zatokę Bengalską w najszerszym jej miejscu i nocą wślizgnęliśmy się do cieśniny Malacca. Żeglujemy wzdłuż północnych wybrzeży Sumatry. Cieśnina spokojna, jak staw. Brzeg dobrze widoczny. Palmy, palmy bez końca, jedne nikną, a nowe pojawiają się przed dziobem statku, jak osobno stojące pałeczki, które szybko łączą się z sobą, tworząc czarny pas puszczy. Ponadto, podobnie jak na Cejlonie, lecz o daleko dziwniejszych kształtach, fantastycznych nieomal, sine szczyty gór.

Widzi się bardzo daleko.

Spotykamy kilka dżonek.

Któregoś dnia nad ranem weszliśmy do Singapore.

Osiągamy tutaj najbardziej południową szerokość i odtąd będziemy się stale wznosić na północ, wzdłuż półwyspu Sjamskiego.

Singapore leży prawie na równiku, 100 km zaledwie na północ, a, rzecz ciekawa, gorąco nie jest takie nieznośne.

Statek zalany kolorową masą ludzi. Przeważają między handlarzami piękne typy mężczyzn z Malabar, w swych malowniczych strojach. W biodrach owinięci tkaniną sięgającą do kostek w rodzaju spódnicy, o nagicz, szerokich barach, wąskich biodrach i kędzierzawej, gęstej, lśniącej czuprynie. dobrze zbudowani, o pięknej muskulaturze pod ciemno - brudną skórą, robią bardzo sympatyczne wrażenie.

Około południa ludek deszcz, lecz jakże odmienny od naszych! Deszcz tropikalny ma duże zalety, odświeża powietrze i im gwał-



Singapore. Domki na polach.

<sup>1)</sup> Okrążywszy.





Saigon. Rzeka i dżonki w dzielnicy chińskiej.

towniejszy, tem krócej trwa. Miało się wrażenie, że pękło dno niebieskie i morze wody całą masą waliło w dół.

Właśnie w ten ulewny deszcz wyprowadzono statek na morze i rozpoczęliśmy żeglugę po wodach morza Chińskiego.

Jesteśmy więc ze wschodniej strony kontynentu europa-azjatyckiego. Statek stoi zakotwiczony w zatoce kokosowej przy Cap Saint Jacques, etapie przymusowym przed Saigonom. Oczekujemy tutaj na pilota rzeczno-ego, który przeprowadzi statek przez labirynt rzek, by dostać się do Saigonu, położonego o 50 mil w głębi lądu.

Godzina druga rano. Po obydwu burtach statku ciągną się czarne, roztopiające się w mrokach nocy, tajemnicze pasma ziemi, przed dziobem kilka smug głęboko odbijających się światel, a za rufą ledwo widoczne smugi rozchodzących się fal.

Gorąca, ciemna, lecz gwiazdzista noc tropikalna otacza statek.

W powietrzu była zupełna cisza, nasycająca wszystkie kąty, ciemne przejścia i pokłady statku.

Jedynie w sternicy tliło się życie. Wykrzywiona, spocona twarz marynarza, oświetlona słabem, żółtym światłem lampki kompasowej, robi niesamowite wrażenie, przypominając raczej szatana, dzierżącego symboliczne koło sterowe, niż poczciwego bretona, zmęczonego wylężoną uwagą na wskazania ledwo widocznej w ciemnościach ręki pilota.

Statek, prowadzony przez rze-

cznego pilota w kierunku Saigonu, pruł tajemnicze wody Soirapu, jednej z niezliczonych krętych rzek północnej części obrzymiej delty Mekongu.

W powietrzu czuło się rzeke. Zapachy pobliskich pól ryżowych, lub oszałamiający zapach puszczy, były ze wszystkich stron.

Godziny mijały podobne do siebie, jak trzy punkciki żarzących się w sternicy papierosów, wymownie świadczących o tem, że nie tylko Czas czuwa.

Czas zaś robił swoje. Najpierw pogasił gwiazdy, potem rozproszył ciemności, zarysował żagle dżonek, brzegi rzeki i położył wreszcie niebo. Położył tak jaszkrawo że na chwilę wszystko wokół nas poszarzało i zrobiło się

tak szaro-zielone, jak nieraz podczas zaćmienia słońca.

Niebo z żółtej barwy, szybko przeszło w krwawą purpurę na wschodzie, a w przezroczysty szmaragd, ponad lekkimi chmurami, na zachodzie, nasyciło barwami i świeżością poranku wody rzeki, zda się, zrosiło dziewiczy las po brzegach srebrzystą rosą, rozciągnęło przepyszny wachlarz chmur na północo-zachodzie i w końcu ześrodkowało się w złocistej belce roztopionego złota, wykwitłej nad karłowatą, nieprzebitą ścianą puszczy.

Narodziny słońca...

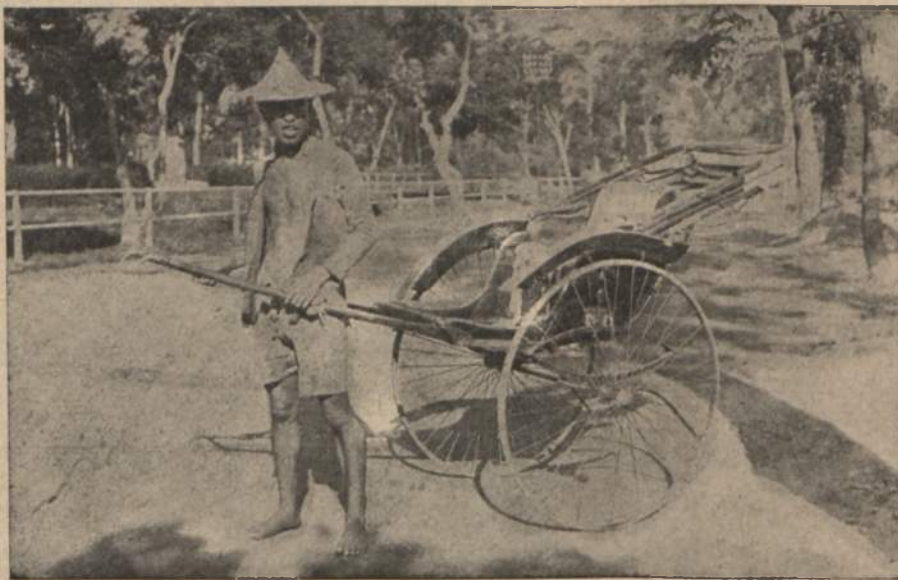
Wschód był gwałtowny i szybki. Okres między zupełną nocą a blaskiem dnia, tak krótki, taką szeroką skalę barw i tonów przetoczył, że trudno je uporządkować i odczuć.

Lekki zamęt kolorów, subtelny, potem nagły blask dnia, oto charakterystyczny wschód na Dalekim Wschodzie, wschód w państwie Wschodzącego Słońca.

Dzień zrobił się bardzo szybko, blask słońca przyprószył wszystkie barwy, a mimo 7 godziny rano, miało się wrażenie, że jest południe.

Mijamy kilka statków, stojących na kotwicy na rzece, widać kilka domów czy magazynów, oto wszystko. Powiadają, że to Saigon.

Wykonaliśmy piękny manewr na rzece i cumujemy się przy wybrzeżu. Grupa ludzi w białych ubraniach i kaskach oczekuje chwili, kiedy statek dotknie brzegu i można będzie wejść na pokład.



Saigon. „Pousse-pousse” — biegacz torkański, jedyny środek komunikacyjny.



Rozglądam się wokoło, szukam owego osławionego miasta. Na próżno! Wszędzie las, na drugim brzegu rzeki palmy, zbita masa roślinności, trochę dzonek. Z tej strony to samo, z tą różnicą, że jest kilka parowców, a w głębi rzeki, na zakręcie, siny krążownik, cały pod dachem z płótna.

Ale miasta ani śladu.

W tej chwili przeleciał przez wybrzeże *pousse-pousse*<sup>1)</sup>, jeden, drugi, trzeci, dziesiąty...

Okazuje się, że miasto jest tuż, tuż, o pięć minut drogi od statku, ukryte w drzewach, za którymi nikną raz po raz *pousse-pousse'y*.

Saigon jest to jeden wielki ogród, ogród o niezliczonej ilości gatunków drzew, przeważnie o przepięknych flamboyants, w rodzaju spłaszczonej, rozłożystej naszej akacji o wiecznie kwitnących olbrzymich kwiatach wszelkich odcieni czerwieni — od płomiennej purpury do subtelnych tonów płatków róży.

Miękki, leciutki, jednoosobowy powozik bambusowy na rowerowych kołach unosi mnie lekko do ukrytego w cieniu drzew miasta. Przede mną nagie, brązowe plecy, muskularne ramiona i oślepiające rondo pseudo-kapelusza, biegacza tonkińskiego, który równym, dobrym klusem, prawie bez wysiłku biegnie w dyszelkach powoziku.

Egzotyczna zaiste komunikacja i kapitalny podział pracy. Jeden człowiek siedzi wygodnie, chroniony od promieni zabójczego słońca, a drugi w potokach żaru, lecącego z nieba, biegnie, ba! pędzi i unosi za sobą wygodnie ułożonego swojego uprzywilejowanego brata.

Tak zdawałoby się napozór.

W Indochinach, a na Wschodzie wogóle, inni ludzie, inne stroje, wreszcie zupełnie odmienne poglądy i zwyczaje. Nietylko „biali” korzystają z przywileju jeżdżenia. Ale tenże sam biegacz, jeśli ma ochotę użyć przejażdżki i wydać 20 sous, to woła swego towarzysza „na służbie”, rozpięra się z miną lorda w powoziku, a znając świetnie tajemnice zawodu i prawa komunikacji, popędza kopaniem w plecy swego kolegę do szybszego biegu; tylko za 20 sous.

W dzień na ulicach ruchu nie ma. Słońce indochińskie jest złe; to nie jest to samo słońce, które

<sup>1)</sup> Biegacz, który ciągnie mały powozik.



Charakterystyczna ulica w dzielnicy europejskiej Saigonu.

opala pięknie skórę na Côte d'Azure, to nie jest to samo słońce, co praży w Algierze. Tam ono jest gorące, lecz nie zabija...

W Indochinach słońce ma promienie chemiczne, które wywołują proces śmiertelny w naszym mózgu. To też tutaj za dnia żaden Europejczyk nie uchylił w dzień kasku, nawet przed najpiękniejszą znajomą. Gdy dobrze wie, że jeżeli moment byłby zakrótki do „zabicia”, to dostałby silnego porażenia.

Widziałem wypadek, gdy boy chciał przenieść kawę przez pokład nieocieniony, zapomniawszy nałożyć kask. Dobięgał do końca pokładowego tarasu, upadł razem ze swoją kawą, nieprzytomny, porażony zabójczymi promieniami.

Europejska dzielnica żyć zaczyna po zachodzie słońca, a anamicka i chińska żyje swem tajemniczym życiem nocnym.

Wieczór, właściwie noc zapada około 10 godziny.

*Pousse-pousse* mknie bezszelestnie po dochodzącym do doskonałości asfalcie drogi, wysadzonej flamboyants. Przecinamy wspaniałe, oświetlone, szerokie, o osmiu jezdniach bulwar Charnier. Kierujemy się ku sławnej rue Catinat, gdzie koncentruje się życie Saigonu. Ruch uliczny robi wrażenie obrazu filmowego w chwili, gdy muzyka gra prześtała.

Bezszelestnie przesuwa się po pysznym asfalcie auta, migają rowery, pedzą w różnych kierunkach poussy, a tłum w barwnych, lekkich, jedwabnych kimonach, charakterystycznych strojach anamickich, o wąskich rękawach,

powiewających, szerokich spodniach lub luźnych, lśniących, czarnych jedwabnych Chińczyków, przesuwa się bezszelestnie na wszystkie strony.

Kawiarnie zalane powodzią elektryczności, kryształów, palm, o niezliczonej ilości ogromnych wentylatorów, są miejscem spotkań „białych”, którzy dosłownie hiel swoją reprezentują.

Miasto anamickie żyje w nocy. Żyje, lecz życiem zupełnie odrębnym, życiem ulicy.

Wzdłuż wąziutkiej ulicy i chodników porozkładane maty, na których nagie, brązowe, drobne ciała anamitów śpią, rzucone w bezwładnych, dziwnych pozach.

Tłum handlarzy, „latających restauratorów”, przewija się między śpiącymi, a z domów bez ścian od ulicy, zawieszonych matami, dolatują dźwięki brzęczącej, monotonnej muzyki, lub czasem cała gajna tonów rozkosznego śmiechu kobiecego. Anamitki są bardzo wesołe.

Grupa ludzi w powiewnych kimonach klęci się pośrodku jezdni.

Przyczyna — dziecko, śpiące pośrodku jezdni, zostało przejechane. Nie jest to rzecz niezwykła. Chodzi tylko o wysokość odszkodowania dla rodziców maleństwa, którzy dziś nieźle zarabiają.

Targ został ukończony, rodzice odchodzą do swego zajęcia. Tłum się rozproszył, a pośrodku jezdni siedzi maleństwo, zapłakane, krwawiące, na które nikt uwagi nie zwraca.

MICHAŁ LESZCZYŃSKI



# BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

W zakresie budownictwa okrętowego we Francji zaszło w ciągu ostatnich tygodni parę doniosłych wydarzeń, mianowicie w marcu i w kwietniu r. b. zostało spuszczone na wodę 8 wielkich statków na stocznich prywatnych, a poza tem został wykończony największy motorowiec francuski „Lafayette” o pojemności 25.600 ton rej. brutto i oddany przez stocznnię „Société des Chantiers et Ateliers de St. Nazaire Penhoët” swym armatorom, towarzystwu żeglutowemu „Compagnie Générale Transatlantique”, po uprzednim odbyciu prób, które dały wyniki zupełnie zadowalające.

Statek ten, zajmujący drugie miejsce między największymi motorowcami kuli ziemskiej, należy do typu pocztowo-pasażerskich i ma odbywać rejsy między Hawrem i Nowym Jorskiem łącznie z „Rochambeau” i „Grasse”.

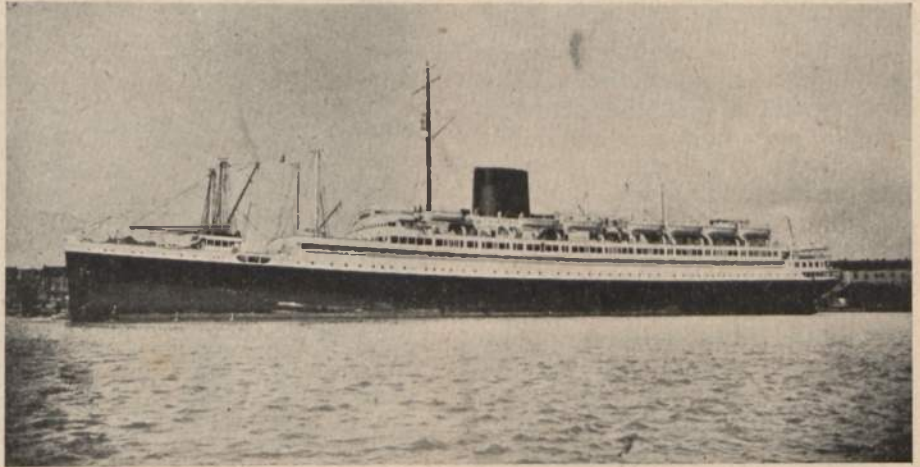
Pierwsza podróż „Lafayette” odbędzie z Hawru w dniu 17 maja; będzie to pierwszy motorowiec kursujący na szlaku Hawr — N. Jork; oprócz tego, na „Lafayette” jest cały szereg ulepszeń w zakresie komfortu wszelkich urządzeń; między innymi zasługuje na szczególną uwagę wielkie zastosowanie elektryczności, przede wszystkim w mechanizmach pomocniczych na pokładzie, w opalaniu pieców kuchennych, w piekarniach, ciastkarniach i t. d.

Należy również podkreślić, że dwa z pośród czterech silników głównych, będących typu M. A. N. dwutaktowego i o podwójnym działaniu i rozwijających moc 4.500 K.M., były wybudowane na stoczni Penhoët, a trzy z pośród pięciu silników pomocniczych zostały wybudowane w „Société Générale de Constructions Mecaniques”.

Przewidziana szybkość 18.25 węzła została łatwo osiągnięta podczas prób.

Jeżeli przejdziemy do serii spuszczeń na wodę, o których była mowa powyżej, to przede wszystkim warto odnotować spuszczenie ropowca „Niger” o nośności 9700 ton, które się odbyło 14 marca na stoczni w Bordeaux, należącej do „Société des Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud-Ouest et de Bacalan Reunis”; dwa silniki tego ropowca, przeznaczonego dla marynarki wojennej, typu Burmeister & Wain zostały zbudowane przez zakłady „Société Schneider et Compagnie”, posiadające prawo do budowania tych silników, ta sama stocznia spuściła na wodę w dniu 1 kwietnia awizo o długości 59 metrów, pędzone dwoma silnikami Sulzera, które będzie utrzymywało komunikację pocztową między Francją a Ameryką Płdn. w związku z linją lotniczą, należąca do towarzystwa „Compagnie Générale Aéropostale”. Statek wspomniany otrzymał nazwę „Aéropostale I” i wchodzi w skład serii 4 statków tego samego typu, z których drugi z kolei „Aéropostale III” był spuszczoney 4 kwietnia w Nantes na stoczni „Ateliers et Chantiers de Bretagne”.

W dniu 16 marca zakłady „Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime” (Worms et Compagnie) spuściły na swojej stoczni w Trait pod Rouen parowiec „Charles Schiaffino”, zamówiony przez towarzystwo „Schiaffino” w Algierze. Spuszczenie odbyło się w obecności p. Lu-



Statek pasażerski „Lafayette”, najmniejszy motorowiec francuski z silnikami Diesla.

dwika Rollin'a, ministra marynarki handlowej, który był również w dniu 12 kwietnia na stoczni Grand Quevilly (Rouen), stanowiącej własność towarzystwa „Chantiers et Ateliers de St. Nazaire Penhoët”, na puszczeniu parowca, pędzonego ropą, „Brumaire” o nośności 10.500 ton, zamówionego przez „Compagnie Nationale de Navigation. Na tej stoczni Grand Quevilly założono kil innego ropowca, który będzie się nazywał „Pluviose”; ma być on budowany dla tego samego towarzystwa żeglutowego i będzie poruszany maszyną parową Lentza.

Na zwrócenie specjalnej uwagi zasługują prace, dokonane przez „Société des Chantiers et Ateliers de Saint Nazaire Penhoët” w Rouen w zakresie naprawy statków. Odwiedziny, jakie złożył p. Ludwik Rollin w dniu 12 kwietnia w ośrodku napraw, zorganizowanym przez Izbę Handlową w Rouen, a zaopatrzoną przez 5 doków pływających 4500—8000 ton, stanowią ważny dzień w rocznikach portu Rouen, będącego obecnie pierwszym portem francuskim pod względem wywozu i przywozu.

Jednocześnie w kwietniu odbyło się na stoczni „Chantiers Navals Français” w Blainville koło Caen spuszczenie pierwszej we Francji wielkiej łodzi motorowej morskiej, zaopatrzonej w silniki Diesla. Łódź otrzymała nazwę „Heureux”; była ona zamówiona przez towarzystwo rybackie „Société Anonyme de Pecheries Industrielles”. Długość jej wynosi 70 metrów, napęd daje silnik Sulzera o 800 K.M., zbudowany przez zakłady „Chantiers et Ateliers de Loire”. Należy zaznaczyć, że wszystkie mechanizmy pomocnicze na tej łodzi łącznie z windami są poruszane elektrycznością.

Przechodząc wreszcie do spuszczenia przez stocznnię „Chantiers de Penhoët” parowca „Atlantique”, przeznaczonego dla towarzystwa żeglutowego „Compagnie Sud-Atlantique”, trzeba odnotować, że odbyło się ono 15 kwietnia. Jest to największy statek, zbudowany we Francji po „Ile de France”; zacznie on służbę w roku przyszłym na szlaku z Bordeaux do Ameryki Płdn.; ma on długość 225 metrów (taką samą, jak „Pa-

ris”), szerokość 28 metrów (taką samą, jak „Ile de France”) i pojemności około 4000 ton rej. brutto. „Atlantique” będzie największym, najbardziej luksusowym i najszybszym ze wszystkich parowców, jakie kursują na szlakach do Ameryki Płdn. Zostało to zaświadczone w przebiegu ceremonii spuszczenia, które się odbyło w St. Nazaire i na którym byli obecni p. Ludwik Rollin, minister marynarki handlowej, oraz ambasadorowie i posłowie różnych państw południowo-amerykańskich.

Kończąc tę notatkę o budownictwie okrętowym we Francji w chwili obecnej, warto wspomnieć, że zakłady „Chantiers et Ateliers de St. Nazaire Penhoët” doprowadziły do końca prace nad krajoznikiem tureckim „Yavouz Sultan Selim”. Pomimo wielkich trudności, związanych z wykonaniem tych prac, udało się towarzystwu francuskiemu uruchomić w Ismith w Turcji stocznnię reperacyjną, zaopatrzoną we wszelkie niezbędne urządzenia, która uzyskała zupełnie zadowolenie przedstawicieli rządu otomańskiego.

Ol. Q.

---

---

Zapisujcie się  
do Ligi Morskiej  
i Rzecznej!

Prenumerujcie  
„Morze“!

---

---



# MARYNARKA WOJENNA

## ARMJA MORSKA JAKO GWARANTKA BEZPIECZEŃSTWA POLSKI

Od p. Komandora W. Kosianowskiego, Szefa Wydziału Wojskowego Komisarjatu Generalnego Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku, otrzymujemy cenne uwagi o konieczności posiadania przez Polskę silnej marynarki wojennej, które drukujemy poniżej.

Redakcja.

Należy na wstępie stwierdzić fakt pocieszającego objawu, jakim jest widoczny wzrost zainteresowania społeczeństwa w stosunku do spraw morskiej polityki Polski.

Wyraża się to przez coraz częściej spotykane artykuły, rozprawy i notatki, ukazujące się w prasie, jak też przez dające się odczuć coraz częściej oznaki sympatii dla marynarki. Wszystko to jednak jest tymczasem w granicach sentymentu, a potrzebne są czyny, oparte na prawdziwym, głębokim zrozumieniu istotnych potrzeb państwa.

W dodatku, obserwując pilnie prasę, widzimy, że w dziedzinie morskiej, jest niestety jeszcze dużo tak zwanego „mydła“. Dużo się spotyka nieprawdziwych wiadomości lub wprost śmiesznych w swej naiwności notatek. Czasem zjawiają się artykuły poważne i rzeczowe, ale często można napotkać również rozprawy, pełne nielogiczności lub poprostu bzdur.

Wracając do kwestji, bezpośrednio dotyczącej morskich spraw naszej Ojczyzny, powinniśmy postawić sobie pewne pytania, na które musimy, odpowiedzieć poważnie, po głębokim zastanowieniu się i po przestudjowaniu danej dziedziny. Lekko-myślne, pohopne załatwienie się ze sprawami morskimi, zemściło się już na Polsce w jej historycznej przeszłości. Słowa francuskiego biskupa A. d'Etampes de Valencay, wypowiedziane w 16-ym wieku, a brzmiące: „Bez morza nie można ani korzystać z pokoju, ani prowadzić wojny“, nie znajdowały oddźwięku w sercach i umysłach dawnych Polaków. Dzi-

siaj na szczęście jest lepiej, chodzi jednak o to, aby było całkiem dobrze.

Rozważając kwestję potrzeby lub zbędności „Morskiego rozwoju Polski i wzmocnienia jej siły zbrojnej na morzu“, nie starajmy się być nadzwyczajnymi „wynalazcami“ w tej dziedzinie tak dalece znanej i już gruntownie zgłębionej. „Wynalazcami“, którzy, owszem uznają korzyści władania morzem, to znaczy brzegiem morskim, lecz którzy potrafią (w ich mniemaniu) obronić kraj za pomocą zastosowania samego lotnictwa lub trujących gazów. A niestety, bywali tacy publicyści, którzy, nie posiadając dostatecznej wiedzy, natomiast dostateczną ilość tupetu, chcieli być ultrapatryotami, strzegącymi interesów biednej szkatuły państwa i głosili, że wydawanie pieniędzy na flotę wojenną jest wyrzucaniem pieniędzy do wody.

Aby udowodnić i głęboko uzasadnić, że tak nie jest, że dla rzeczywistej i skutecznej obrony państwa, posiadającego dostęp do morza, konieczna jest flota wojenna, trzeba byłoby bardzo obszernego opracowania tematu. Postaramy się jednak sprawę przedstawić w skondensowanej formie.

Postawimy więc sobie trzy konkretne pytania:

Pierwsze, — Czy marynarka wojenna jest Polsce potrzebna?

Drugie, — Jeśli jest potrzebna, to dlaczego?

Trzecie, — Jeśli uznamy, że jest potrzebna i wiemy dlaczego jest potrzebna, to jaka ma być marynarka wojenna?

Otóż na pierwsze pytanie odpowiadamy w jak najkategoryczniejszy sposób — tak!

Odpowiadamy krótko, gdyż odpowiedź na drugie pytanie będzie umotywowaniem twierdzenia, że Marynarka Wojenna w Polsce jest potrzebna.

Gdybyśmy chcieli na drugie pytanie odpowiedzieć też krótko,

moglibyśmy powiedzieć następująco:

Marynarka Wojenna jest potrzebna, aby stworzyć kompletne i absolutnie pewne podstawy dla obrony Państwa, albowiem gdy się ma morskie wybrzeże i morskie interesy, — interesy te i bezpieczeństwo kraju nie mogą być zapewnione wyłącznie, choćby najlepszą nawet, armją lądową.

Takie suche twierdzenie, mogłoby być mało przekonujące. Należy jednak uprzytomnić sobie, jaką rolę odegrałaby silna wojenna flota w wypadku jakiegoś zbrojnego konfliktu. Należy zgóry zaznaczyć, że błędne jest, niestety dość rozpowszechnione, mniemanie, jakoby Marynarka Wojenna mogła być przyrównywana do jakiejś, do pewnego stopnia, odmiennej broni i że broń ta jest podczas wojny wykorzystywana przez armję tak, jak naprzykład kawalerja albo czołgi, oraz że okręty są środkami, wykorzystywanymi wyłącznie do obrony jakiegoś odcinka frontu. Odcinka, że tak powiem „mokrego“, na którym używa się tego właśnie rodzaju broni, jako dostosowanego do „terenu“. Błędem jest to, — co niektórym ludziom niezorientowanym się zdaje, że okręty stoją lub chodzą przy brzegach bronionego kraju, „odstrzeliwując się“ od nieprzyjaciela, i że na tem polega ich zadanie.

Tak nie jest. Przedewszystkiem Marynarka Wojenna nie jest bronią, a armją. Jest ona siłą ruchomą, mającą wielkie zadanie i szerokie horyzonty operacyjne. Jest armją morską, tak jak jest na lądzie armja lądowa. U nas chwilowo nie jest to jeszcze ujęte w ramy pojęć organizacyjnych, ale tłumaczy się to tem, że gdy z niczego zaczęto tworzyć marynarkę, nie można było postawić tak wówczas drobnego organizmu na należyte wyżynę. Zresztą myślano, że znaczenie Marynarki



ściśle jest związane z ilością kilometrów posiadanego brzegu.

Zaprzyjaźniona i związana z nami sojuszem Francja, inaczej nie nazywa swojej siły zbrojnej, jak siłą, składającą się z „Armée de terre” i „Armée de mer”.

Marynarka więc nie jest bronią, lecz jest armją — armją morską, która tylko łączy się z armją lądową w koncepcjach strategicznych.

Marynarka wojenna ma zadanie całkiem odrębne, walczy w odrębnym terenie, zastosowuje odrębną taktykę i wreszcie sama w sobie posiada różne bronie. Różnymi broniąmi są już to nawet różne kategorie okrętów, połączonych w zespoły. A więc oddziały okrętów linjowych, których zadaniem jest staczać decydujące walki, oddziały okrętów brzegowej obrony t. zw. monitorów, oddziały krążowników, mających możność krążenia miesiącami po dalekich morzach i niszczenia nieprzyjacielskich sił lub transportów. Dalej oddziały kontrtorpedowców i torpedowców, i wreszcie całkiem odrębną bronią jest broń podwodna z jej podwodnymi łodziami, minami i torpedami. Ma się rozumieć, podobnie jak armii lądowej, nieocenione usługi oddaje armii morskiej potężna współczesna broń — lotnictwo. Tylko dla armii morskiej potrzebne jest lotnictwo specjalne — lotnictwo morskie. Najmłodsza broń, jaką jest broń chemiczna, także ma zastosowanie w armii morskiej.

Jak z tego widać, posiada marynarka wojenna różne rodzaje broni, zupełnie odrębne, albo też równoległe do broni armii lądowej, a więc: artylerię, lotnictwo, broń chemiczną, — i nawet piechotę, która bądź to znajduje się na okrętach, jako przeznaczona dla desantów — bądź, wchodząc do resortu marynarki, stacjonowana jest na wybrzeżu dla pełnienia służby i walki brzegowej w wypadku obcego desantu. Jest więc marynarka wojenna pełnowartościową samodzielną armją morską, stojącą obok armii lądowej i tworzącą niezbędną część składową ogólnej siły zbrojnej państwa.

Jak już wyżej powiedziano, są ludzie, którzy myślą że marynarka jest przeznaczona dla obrony brzegów i że, aby to czynić, wystarczy pływać przy brzegach

i odstrzeliwać się od nieprzyjaciela. Ludzie, tak myślący, rozumują w następujący sposób: „Skoro mamy mały brzeg, krotkie wybrzeże — to niepotrzebna jest nam wielka marynarka, wystarczy mała”. Od tego błędnego rozumowania już tylko jeden krok do dalszego rozumowania, wręcz zgubnego, gdyż szkodzącego interesom państwa. Skoro ktoś mówi, że dla małego skrawka wybrzeża wystarczy mała flota — znajdują się tacy, co powiedzą, że wogóle można obejść się bez marynarki. I niestety tacy się znajdują. Jakis rok temu, zaczął pewien przygodny publicysta forsować w prasie myśl, w której udowadniał, że lotnictwo, gazy i artylerja brzegowa, zdołają odeprzeć wszelkie ataki obcej floty, w razie napadu jej na nasze wybrzeże. Kilkoma rzeczowemi artykułami, napisanemi przez doświadczonych morskich oficerów, zbiło się w prasie te brednie. W rezultacie marynarze nawet byli zadowoleni z niefortunnego występu tego wroga marynarki, gdyż, pisząc artykuł, umieszczony w jednym piśmie, sprowokował zjawienie się kilku artykułów w innych piśmiech. Przysłużył się więc celom propagandy. Niestety jednak do dziś spotykamy jeszcze ludzi, którzy są zdania, że wystarczy dobrze ufortyfikować wybrzeże — a bezpieczeństwo Polski na morzu będzie zagwarantowane. Cytują oni przytem słowa wielkiego wodza — Napoleona, który powiedział, że „lepsza jest jedna armata na lądzie niż dziesięć na okręcie”, lub aforyzm Nelsona o szaleństwie porywania się z okrętami przeciw brzegom. Wprawdzie istotnie podczas wojny światowej mieliśmy przykłady, kiedy flota nie mogła uporać się z dobrze umocnionemi brzegami — (Dardanele, Flandria) — to jednak nie można z racji tego powiedzieć: Umocnijmy nasze brzegi — a będziemy mieli gwarancję wygrania wojny.

Jest rzeczą pewną, że musimy umocnić nasze brzegi morskie. Im lepiej to zrobimy, tem będzie większa gwarancja bezpieczeństwa naszego tak ważnego ośrodka, jakim jest Gdynia i tem lepiej będą ubezpieczone flanki naszej armii lądowej. Jednak trzeba pamiętać o starej morskiej zasadzie — że „własnego wybrzeża należy bronić za pomocą floty

na pełnem morzu”. Słynne jest powiedzenie lorda Fishera, odzwierciadlające zresztą angielskie pojmowanie tych spraw: „Granica morska państwa znajduje się nie u własnych, lecz u nieprzyjacielskich brzegów. Flota nasza winna tam być w 5 minut po wypowiedzeniu wojny”.

Weźmy przykład z dość odległych czasów — czasów wojny hiszpańsko-amerykańskiej. Otóż silnie uzbrojone brzegi amerykańskie nie oddały ani jednego bodaj wystrzału, gdyż hiszpańska flota, która miała je atakować i forsować, została rozbita przy Sant Jago de Cuba.

— Walka przybrzeżna — albo walka samego brzegu z atakującą flotą jest walką ostateczności, jest to ostatnia faza wojennych zmagañ. Jasne musi być dla każdego — że nie jest rzeczą zbyt korzystną godzić się od razu na dopuszczenie nieprzyjaciela do własnych wybrzeży, i przyjąć na siebie rolę tylko biernej obrony.

Ale przecież to jeszcze nie wszystko. Chodzi nietylko o to, aby obronić wybrzeże, aby nie pozwolić na zbombardowanie milionowej wartości urządzeń portowych — aby nie dopuścić do wysadzenia desantu, któryby uderzył w plecy wojska lądowe.

Bezpośrednia obrona brzegów. — obrona portów i obiektów portowych jest zadaniem ogromnej wagi, — ale to nie jest jeszcze wszystko. Skoro się prowadzi wojnę, to trzeba pamiętać, że należy postępować w myśl zasady, że zwycięża ten, kto bije mocniej i uderza wcześniej. Pojęcie zaś biernej obrony, absolutnie przeczy tej zasadzie. A przecież ten krótki frazes mówi, krzyczy wprost o konieczności aktywnej działalności, i gdzie, jak gdzie — a właśnie w wojnie morskiej zapominanie o tej zasadzie, mści się okrutnie. Natomiast postępującemu zgodnie z nią przynosi niewątpliwie sukcesy.

Otóż, aby nietylko nie dopuścić do wysadzenia przez nieprzyjaciela desantu na naszym wybrzeżu, ale aby nawet nie dopuścić do możliwości zbombardowania naszych portów z odległości — flota nasza musi operować na morzu tam właśnie, w oddali od własnych brzegów, a raczej jak to lord Fisher doradza, przy nieprzyjacielskich brzegach, — szachować nieprzyjaciela stale,



zadając mu gwałtowne, szybkie i silne ciosy.

Musimy teraz przejść do sprawy bardzo ważnej, a zupełnie niebranej pod uwagę przez tych ludzi, którzy, mówiąc o obronie kraju, myślą, że wystarczy od strony morza ustawić pewną ilość armat, zdolnych zwalczać napadającą flotę. Należy w tym miejscu wytknąć wielki błąd tym, którzy tak bezkrytycznie i jednostronnie biorą słowa Napoleona, — tak jakby naprawdę tylko chodziło o obronę samego wybrzeża. Z tym podstawowym niejako celem wiąże się cel o kolosalnej doniosłości — sprawa wolności linii

komunikacyjnych na morzu. Chodzi o wolność morskich dróg, o zapewnienie swobodnego ruchu dla naszych transportów a o przerwanie linii komunikacyjnych nieprzyjaciela. Chodzi o uniemożliwienie przewozu bądź wojsk nieprzyjacielskich, bądź jakichkolwiek potrzebnych mu surowców lub gotowych materiałów wojennych. Dzisiejsze czasy tem się też różnią od czasów napoleońskich, że zużywamy w jednym miesiącu wojny materiałów więcej niż wówczas w okresie kilkuletnim. (C. d. n.)

W. KOSIANOWSKI.

## Z Sekcji Marynarki Wojennej L. M. i R.

**ODEZWA SEKCJI MARYNARKI WOJENNEJ L. M. i R.** — Społeczeństwo nasze wykazuje coraz to żywsze zainteresowanie dziedziną polskiej polityki morskiej. Jednakże ujmuje tę sprawę zwykle tylko pod gospodarczym punktem widzenia.

Niepowodzenie konferencji rozbrownieniowej w Londynie i coraz intensywniejsze zbrojenia morskie naszych sąsiadów, stwarzają dla Polski konieczność posiadania odpowiedniej siły zbrojnej na morzu. Będzie ona gwarancją nietykalności granic, pozwoli na zawieranie korzystnych przymierzy, utworze drogę banderze handlowej, wzmocni znaczenie mocarstwowe Polski, stać będzie na straży naszej „wolności morskiej”, bez której Naród istnieć nie jest w stanie.

Dotychczasowy wysiłek naszych organizacji społecznych, prowadzących propagandę morską, szedł w kierunku stworzenia marynarki handlowej. Dziś

jest ona faktem dokonany. Natomiast nasze wybrzeże, nasze komunikacje morskie pozostają w dalszym ciągu bez obrony.

Dlatego też przy Lidze Morskiej i Rzecznej powstała Sekcja Marynarki Wojennej. Zadaniem jej jest:

1. Wpływać na odnośne czynniki państwowe w celu ustalenia i wykonania potrzebnego nam programu morskiego;
2. poruszać tak na terenie parlamentarnym jak i na łamach prasy wszelkie sprawy, związane z rozbudową naszej floty wojennej;
3. Wprowadzić swych przedstawicieli do komisji morskiej Sejmu;
4. stworzyć odnośny fundusz rozbudowy Polskiej Floty Wojennej, którego pierwszym zadaniem będzie ofiarowanie naszej armji morskiej odpowiedniego okrętu szkolnego;
5. stworzyć patronaty nad poszczególnymi okrętami i opiekować się mo-

ralnie marynarzami floty wojennej;

6. prowadzić usilną propagandę morską i podtrzymywać stały kontakt między społeczeństwem a flotą.

Biuro Sekcji mieści się w lokalu Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej — Warszawa — Królewska 9 m. 6 (tel. 315-88). Telefon kierownika sekcji 54-96 (godz. 14—16).

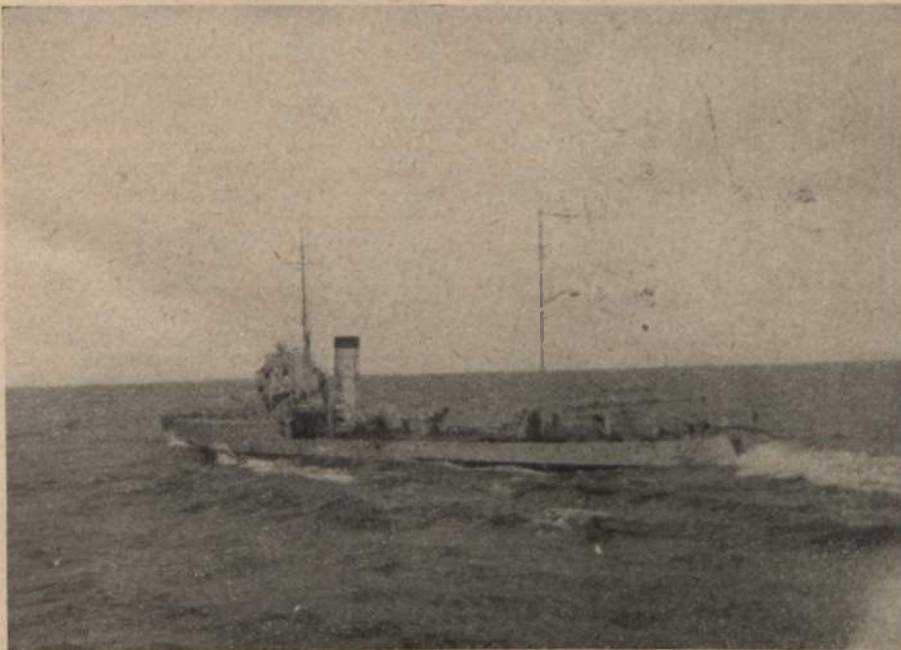
**ODZEW Z ZAGRANICY.** — Jest rzeczą charakterystyczną, że wśród Polaków, przebywających na obczyźnie, zrozumienie dla spraw morskich jest stosunkowo znacznie większe niż w kraju. Świadczy to, że wciąż jeszcze jesteśmy narodem nawskroś lądowym, nierozumiejącym korzyści, jakie z morza czerpać można. I dopiero wyjście na szeroki świat poglądy te zmienia.

Od chwili utworzenia sekcji Marynarki Wojennej (przed trzema tygodniami) nie otrzymaliśmy jeszcze ani jednego dowodu zainteresowania, czy sympatii z kraju. Natomiast mnożą się listy od Polaków, przebywających zagranicą. Rywalizują ze sobą obywatele nasi, przebywający we Francji, Włoszech, Niemczech, Anglii. Napływają ofiary i wyrazy sympatii — wszystko z zagranicy. Ostatnio zaś otrzymaliśmy list od p. Eustachego Jażdżika ze Splitu w Jugosławji. Oto treść tego listu:

„Stale mieszkając nad morzem Adrjatyckiem w Splicie, oceniam, jakie korzyści ma Jugosławja z drogi morskiej na szeroki świat i jakie korzyści będzie miała nasza Ojczyzna z Bałtyku, — jeżeli wszyscy obywatele zrozumieją i ocenia znaczenie morza dla Państwa Polskiego. Choć tak bardzo oddalony od kraju, śpieszę choć małym datkiem wesprzeć propagandę marynarki wojennej, załączając jednocześnie czek i kilka krutek pocztowych „Jadrska Straža” z okrętami jugosłowiańskiej, floty prosząc o wysłanie podobnych z naszymi okrętami. Mam nadzieję doczekania się w porcie adrjatyckim Split naszych okrętów handlowych a pewny jestem, że niezadługo eskadra polskiej marynarki wojennej przybędzie w gościnę na Adrjatyk, jak to było z oddziałem floty niemieckiej”.

Niestety, — jeśli w społeczeństwie naszym nie obudzi się wreszcie właściwe zrozumienie, czem jest dla narodu flota wojenna, p. Jażdżik długo jeszcze oczekiwać będzie wizyty floty polskiej na jugosłowiańskich wodach. Oby więc te proste słowa, będące odzwierciedleniem myśli trzęwego patrioty, nie padły w próżnię, a zbudziły wewnątrz kraju szerokie echo. Budujmy flotę wojenną! i Polska na morze! — oto hasła chwili dzisiejszej. Wszystkie pisma prosimy o przedruk niniejszej notatki

**„ISKRA” NA WYSPACH KANARYJSKICH.** — O. R. P. „Iskra”, zagłowiec szkolny marynarki wojennej, przybył w dniu 10 czerwca r. b. do Las Palmas na wyspy Kanaryjskie, skąd po kilkudniowym pobycie odplynie do St. Jago na wyspę Kubę. O. R. P. „Iskra”, dowodzony przez kpt. De Waldena, ma na pokładzie 22 podchorążych młodszego kursu szkoły podchorążych marynarki wojennej w Toruniu.



Torpedowiec O. R. P. „Krakowiak”.



# KRONIKA

## GDYNIA I WYBRZEŻE

**RUCH PORTOWY GDYNI W KWIETNIU.** — W miesiącu kwietniu zawinęło do portu 140 statków o pojemności 126.027 netto ton rej., przywożąc 27.189,9 ton różnych ładunków (w marcu 139 statków o poj. 128.358 n. t. r. z ładunkiem 29.494 ton). Na ładunek przywieziony m. in. składały się 10.589,3 ton złomu żelaznego z Gandawy i Mariuger, 315,2 t. żelaza z Antwerpji, 15.342,1 t. ryżu nieluskanego z Rangoonu, 400 t. kamienia brukowego z Malmaus i Lysekil i 543,3 t. drobnicy z Londynu i Rygi.

Opuściło port 141 statków o pojemności 125.607 netto ton rejestrowych, wywożąc 212.984,8 ton różnego ładunku. (W marcu: 130 statków o poj. 127.686 ton z ład. 200.608 ton). Na ładunek wywieziony złożono się: 196.625 ton węgla eksportowego (z czego 91.773,5 t. do Szwecji, 41.224 t. do Danji, 31.482 t. do Finlandji i 12.885 t. do Łotwy), 9.873,5 t. węgla statkowego, 397,5 t. ryżu polerowanego do Amsterdamu, 303,1 ton mąki ryżowej do Oslo, 3.533,5 t. cukru do Hull i Sztokholmu, 143,9 t. celulozy do Londynu, 1.933,3 wytlóków buraczanych do Nowego Jorku, 167,8 ton drobnicy do Rygi.

Obrót ogólny w kwietniu wyniósł 240.174,7 ton towarów, 1780 worków poczty amerykańskiej i 598 pasażerów.

**Z PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ.** — Od dnia 1 do 10 maja odbywały się w Państwowej Szkole Morskiej egzaminy państwowe dla kończących w roku bieżącym teoretyczny kurs nauk.

Do egzaminów przystąpiło: na wydziale nawigacyjnym 26 uczniów i 2 eksternistów, na wydziale mechanicznym 18 uczniów i 3 eksternistów.

Na podstawie wyniku piśmiennych i ustnych egzaminów uzyskali absolutorjum następujący uczniowie: Na wydziale nawigacyjnym — Balczunas Wiktor, Borakowski Henryk, Cielewicz Romuald, Godecki Jan, Dybek Tadeusz, Filosz Ludwik, Gostomski Adam, Gładysz Bronisław, Gubała Bronisław, Jasicki Tadeusz, Karśnicki Tadeusz, Kotwica Stefan, Lekki Władysław, Łukawiecki Edward, Majewski Leopold, Modzelewski Stanisław, Neuman Władysław, Niejołow Aleksander, Ostapowicz Kazimierz, Pełka Antoni, Poinc Witold, Rembowski Kazimierz, Rybiański Zbigniew, Szcypiorski Kazimierz, Szudziński Franciszek. Eksterniści Góra Zygmunt i Jędrzejewski Bohdan złożyli egzaminy z wynikiem dodatnim.

Na wydziale mechanicznym: Bastrzycki Bronisław, Góral Józef, Gwiazda Stanisław, Jastrzębski Zygmunt, Lech Franciszek, Pieńkowski Jerzy, Perzanowski Jerzy, Słowikowski Wiktor, Szozda Bolesław, Zwaliński Wiktor. Z eksternistów Tumiłowicz

Leon złożył egzaminy z wynikiem dodatnim.

Egzaminy praktyczne, po których złożeniu uczniowie otrzymują świadectwa ukończenia Szkoły, odbędą się w październiku, po zakończeniu letniej praktyki. Do egzaminów tych poza uczniami wymienionymi dopuszczeni zostali: Nowicki Juliusz na wydziale nawigacyjnym, Kasprzak Stanisław, Nikitin Henryk, Nowosielski Jan, Stanisak Mieczysław, Wejtko Jan oraz eksternista Glibowski Czesław — na wydziale mechanicznym.

Po ukończeniu egzaminów uczniowie wydziału nawigacyjnego odplynęli w dn. 14 maja na starym statku szkolnym „Lwów” do Nakskov, gdzie zostaną zaokrętowani dla odbycia letniej praktyki na nowym statku szkolnym „Dar Pomorza”. Statek ten uda się w pierwszą podróż swą do Gdyni, dokąd przybędzie w połowie czerwca. Po krótkim postoju „Dar Pomorza” uda się w podróż na zachód, przyczem ma zawinąć również do Guillvinea, w pobliżu którego omal nie uległ katastrofie podczas holowania go z St. Nazaire do Nakskov.

Uczniowie wydziału mechanicznego odbędą praktykę, I kurs na statkach przybrzeżnych, II kurs na statkach „Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego” i P. P. „Żegluga Polska” oraz w warsztatach Marynarki Wojennej w Gdyni i na Stoczni Gdynskiej, III kurs — na statkach „Pol-

skiego Transatlantycznego Towarzystwa Okrętowego”.

W związku z przeniesieniem Szkoły do Gdyni, Dyrekcja Szkoły rozpoczęła urzędowanie w nowym gmachu w dniu 27 maja.

**ZAPISY DO INSTYTUTU HANDLU MORSKIEGO I TECHNIKI PORTOWEJ W GDYNI.** — Towarzystwo Szkoły Handlu Morskiego i Techniki Portowej w Gdyni, rozpoczęło zapisy kandydatów na kurs pierwszy Instytutu Handlu Morskiego i Techniki Portowej w Gdyni, który jest uczelnią, należącą do kategorii średnich szkół zawodowych typu wyższego.

Instytut posiada trzy wydziały: eksportowo-importowy, bankowy i budowlano-drogowy. Nauka trwa trzy lata (sześć semestrów).

Kandydaci, zgłaszający się do Instytutu, muszą posiadać nie mniej niż 16 lat oraz muszą złożyć świadectwa ukończenia sześciu klas średniego zakładu ogólnokształcącego, względnie pełnej szkoły wydziałowej, lub szkoły, zawodowej, uznanej za odpowiednią przez Ministerstwo W. R. i O. P. Słuchacze po ukończeniu pełnego Kursu nauki i złożeniu egzaminu końcowego otrzymują dyplom ukończenia Instytutu. Dwa pierwsze semestry tworzą cykl zakończony — ogólnie handlowy i uprawniają do otrzymania świadectwa ukończenia jednorocznej Szkoły przysposobienia handlowego. Do Instytutu będą przyjmowani także słuchacze wolni.

Kandydaci zgłaszający się do Instytutu muszą składać podania na imię Dyrektora Instytutu od 10 września r. b.

Do podań należy dołączyć: 1. Świadectwo przynależności do Państwa Polskiego lub do Wolnego Miasta Gdańska; 2. Życiorys własnoręcznie napisany; 3. Świadectwo szkolne; 4. Metrykę urodzenia oraz 5. Dwie fotografie z ostatniej doby.

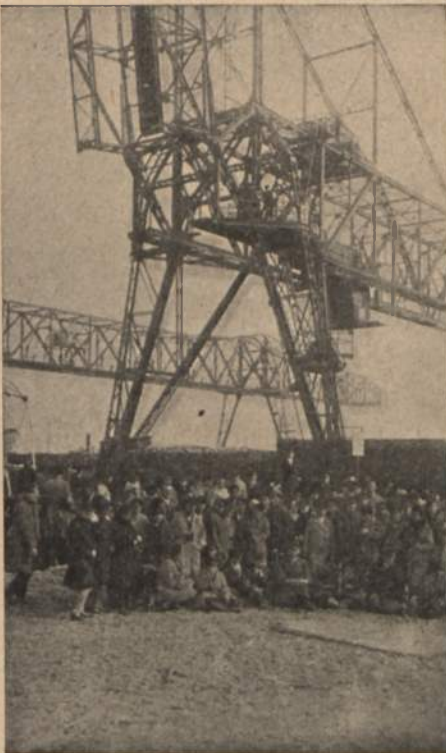
Oplaty za naukę w Instytucie wynoszą: wpisowe 5 zł., czesne 50 zł. miesięcznie i opłata na doraźne pomoce naukowe 10 zł. miesięcznie. Wstępne egzaminy odbędą się 11 i 12 września. Początek zajęć w Instytucie — 15-go września.

Szczegółowe informacje o organizacji Instytutu można otrzymać: a) w sekretarjacie Instytutu — Gdynia, Szosa Gdańska; b) w Dyrekcji P. Szkoły Przemysłowej w Bydgoszczy — Bydgoszcz, ul. Św. Trójcy 11.

Podania o przyjęcie do Instytutu należy przesyłać do sekretarjatu Instytutu (Gdynia, Szosa Gdańska).

Towarzystwo Szkoły Handlu Morskiego i Techniki Portowej w Gdyni pozostaje pod Wysokim Protektoratem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.

**LINJA KOLEJOWA GÓRNY ŚLĄSK—GDYNIA.** — Ministerstwo Komunikacji ustaliło datę częściowego otwarcia ru-



*Wycieczka bydgoskiego Liceum Handlowego w Gdyni.*



chu na budującej się magistrali kolejowej Górny Śląsk — Gdynia na 15 listopada r. b. W dniu tym oddane mają być do użytku odcinki: Nowe Herby — Zduńska Wola i Bydgoszcz — Gdynia.

Na odcinku Nowe Herby — Zduńska Wola ukończono dotychczas 85% robót ziemnych i 83% mostów i przepustów. Rozpoczęto już również układanie szyn od strony stacji Nowe Herby. Budowa stacyjnych budynków ma być rozpoczęta w dniach najbliższych.

Na odcinku północnym, Bydgoszcz — Gdynia, roboty są bardziej zaawansowane. Szyny są ułożone już prawie na całej długości odcinka (90%) i 30% budynków stacyjnych znajduje się już pod dachem.

**PRZYWÓZ ZŁOMU ŻELAZNEGO DO GDYNI** w ostatnich czasach wzmógł się bardzo. Obecnie przybywa do Gdyni miesięcznie około 30.000 ton złomu. We wtorek, 13 maja, weszło do portu gdynskiego 7 statków ze złomem żelaznym z Londynu i z Gandawy.

**OTWARCIE KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ GDYNIA — KONSTANCA.** — Od 15 maja uruchomiona została bezpośrednia komunikacja kolejowa między Gdynią a Konstancą nad morzem Czarnym. Pociąg przebiega przestrzenią 2.123 kilometrów w ciągu 50 godzin szlakiem Poznań — Kraków — Lwów — Bukareszt.

**BANDERA POLSKA JUŻ NA TRZECIM MIEJSCU W GDYNI.** — W pierwszym kwartale 1950 r. wśród statków, które zawinęły do Gdyni, bandera polska stoi już na trzecim miejscu z 46.971 t. r. n. Pierwsze miejsce nadal zajmuje bandera szwedzka (102.931 t. r. n.), drugie zaś niemiecka (69.549 t. r. n.). Na czwartym miejscu stoi bandera amerykańska (43.125 t. r. n.).

**DOM MARYNARZA SZWEDZKIEGO W GDYNI.** — W Gdyni w lokalu Centrali Prowiantowej założony został ostatnio szwedzki klub marynarski, który ma za zadanie opiekę kulturalną nad marynarzami statków szwedzkich, zawijających do Gdyni. Lokal klubu składa się z 3 pokoi. Na czele klubu stoi pastor szwedzki z Gdańska. Klub powstał z inicjatywy i przy pomocy dyrektora N. Korzóna, konsula szwedzkiego w Gdyni.

**DOBRE POŁOWY NA PEŁNEM MORZU.** — W ostatnich dniach 2 kutry motorowe rybaków polskich udały się na połów flonder na północ od Bornholmu. Po kilkudniowej nieobecności i po 2 dniach właściwych połowów powróciły one do domu, przywożąc po 1.000 kg. zgórá ryby każdy, wartości około 700 złotych.

**KOLONJA ROBOTNICZA W GDYNI.** — Z domeny państwowej Witomino, będącej przedmieściem Gdyni, wydzielono 200 parcel od kolonję robotniczą. Starostwo grodzkie w porozumieniu z kierownictwem budowy domków czteroizbowych zajmie się budową tej kolonji, przeznaczoną w pierwszym rzędzie dla robotników ekmitowanych z dzielnicy portowej. Przy każdym domku będzie ogródek. Kolonja ta

stworzy warunki życia o wiele lepsze, niż w dotychczasowej dzielnicy portowej.

**PODNIESIENIE BANDERY I CHRZEST S. S. „DAR POMORZA“.** — W auli Urzędu Wojewódzkiego w Toruniu odbyło się w dniu 22 maja plenarne zebranie Woj. Komitetu Dziesięciolecia Niepodległości na którym między innymi poinformowano zebranych, że uroczysty chrzest i podniesienie bandery na statku „Dar Pomorza” nastąpi w Gdyni w dniu 6 lipca b. r.

**ZWIEKSZENIE POLICJI PORTOWEJ.** — Wobec ciągłych kradzieży węgla z wagonów, gdyska policja portowa została zwiększona do liczby 23 osób. Policja ta ma specjalne umundurowanie, zbliżone do stroju marynarzy i podlega kapitanowi portu.

**BUDOWA DRÓG W PORCIE GDYNSKIM.** — Kierownictwo budowy portu przystępuje do budowy dróg w porcie, które będą łączyć rozdzielone baseny oraz magazyny portowe z miastem.

**ANTYPOLSKA PROPAGANDA PRASY NIEMIECKIEJ.** — W obozie emigracyjnym w Wejherowie zdarzyło się przed niedawnym czasem kilka wypadków odry wśród dzieci. Fakt powyższy jest całkiem zrozumiały, tembardziej, że do obozu przybywają rodziny z najbardziej nawet odległych zakątków kraju. Oczywiście władze sanitarne obozu poczyniły odpowiednie zabiegi, które nie tylko wykluczyły dalsze rozpowszechnianie się choroby, ale ją w zarodku zlikwidowały. Nieliczne te wypadki wystarczyły zupełnie szowinistycznej prasie niemieckiej do kolportowania wiadomościami o rzekomej „epidemji” w obozie wejherowskim, oraz o rzekomem przeniesieniu tej choroby na okręty Polskiego Transatlantycznego Tow. Okrętowego. Te wysrane z palca plotki świadczą, jak baczna uwagę zwracają nasi sąsiedzi z zachodu na fakt zorganizowania polskiej linii okrętowej Gdynia — Ameryka. Przypominamy przy tej okazji, że swego czasu, gdy zarysowywała się ewentualność nawiązania normalnych stosunków handlowych między Polską, a Rzeszą, natychmiast niemieckie linje okrętowe zwróciły się do Urzędu Emigracyjnego z prośbą o przyznanie im konesyj na przewóz polskich emigrantów. Oczywiście, w tych warunkach fakt zawiązania Polskiego Transatlantycznego Towarzystwa Okrętowego Linja Gdynia — Ameryka stał się poważną zaporą dla niemieckich apetytów. Oto prawdziwe źródło plotek o „epidemji” w Wejherowie.

## GD A Ń S K.

**POLSKIE BIURO INFORMACYJNE DO SPRAW WYCIECZKOWYCH.** — Gmina polska w Gdańsku otwiera w najbliższych dniach biuro informacyjne do spraw wycieczkowych i turystycznych, które udzielać będzie bezpłatnie wszystkim przybywającym do Gdyni i Gdańska wycieczkom polskim wszelkich potrzebnych informacji, dostarczać przewodników i kwater, za-

łatwiać formalności paszportowe u władz polskich, gdańskich i zagranicznych. Biuro informacyjne gminy polskiej w Gdańsku przyjmuje też zamówienia na udział w wycieczkach zagranicznych na statkach Żeglugi Polskiej i sprzedaje bilety na przejazd statkami żeglugi przybrzeżnej. Wszystkie zapytania należy kierować pod adresem: Biuro Informacyjne Gminy Polskiej w Gdańsku Dworzec Główny

**EMIGRACJA PRZEZ GDANSK.** — Od stycznia do kwietnia r. b. wyjechało przez Gdańsk do Nowego Yorku 2.172 emigrantów. Przez Gdańsk — Londyn wyemigrowało w tym czasie 6.832 emigrantów, przez Gdańsk — Hull 1.323 i przez Gdańsk — Kopenhagę 1.514. Razem liczba emigrantów którzy wyjechali przez Gdańsk w ciągu 4 pierwszych miesięcy wynosi 11.841 osób.

## L I T W A

**TRAKTAT HANDLOWY I ŻEGLUGOWY Z JAPONJĄ.** — Dnia 2 maja r. b. podpisany został w Berlinie traktat handlowy i żeglugowy między Litwą a Japonją. Traktat podpisali: poseł Litwy w Berlinie Sidzikauskas i poseł Japonji — Nugoka.

**ROZBUDOWA PORTU W KŁAJPEDZIE.** — Dnia 12 maja upłynął termin składania ofert na wykonanie robót koło rozbudowy portu w Kłajpedzie. W związku z tem odbyło się w Ministerstwie Komunikacji w Kownie posiedzenie specjalnej komisji, która zajęła się zbadaniem ofert, złożonych przez 60 firm. Prace komisji potrwać prawdopodobnie kilka tygodni. Przy wyborze odpowiedniej oferty odgrywać będzie rolę nie tylko wysokość ceny robot, ale także i warunki kredytowe, udzielane przez daną firmę.

Całość robót w Kłajpedzie będzie kosztowała według przewidywanego kosztorysu około 9 milionów litów. Jedną trzecią prac wykona rząd we własnym zakresie, na co wstawiono już w bieżącym budżecie 1,5 milj. litów. Koszty robót, które będą oddane firmom prywatnym z przetargu wyniosą ogółem 5,8 milj. litów.

Jak słychać z miarodajnej strony, już dzisiaj największe szanse na uzyskanie robót ma firma Hojgard et Schulz.

## L O T W A

**PRZEBUDOWA PORTU W LIBAWIE.** — Środkowe i północne wejścia do portu zostały obecnie już tak dalece oczyszczone z zatopionych statków, że głębokość pierwszego wynosi 30 stóp, drugiego zaś 27 stóp. Dochód osiągnięty ze sprzedaży wydobytego złomu nie tylko pokrył koszty wydobycia, ale dał jeszcze 20.000 latów czystego zysku.

Przy bagrowaniu szlaku żeglownego na wewnętrznej redzie portu natknięto się na kamienie, które obecnie wydobywane są przy pomocy nurków.

Pozatem odnawiane są poszczególne części nabrzeży portowych.

**RADJOSTACJA NADAWCZA NA PLYWAJĄCEJ LATARNI MORSKIEJ LYSERORT.** — Departament Morski



udzielił w tych dniach warsztatom głównym Departamentu Poczty zamówienia na ustawienie w jak najkrótszym czasie radiostacji nadawczej na pływającej latarni morskiej Lyserort. Nowa radiostacja będzie mogła rozpocząć swą służbę za 2—3 miesiące. Będzie ona przekazywała statkom, znajdującym się na morzu, różne wiadomości hydrograficzne, meteorologiczne i t. p.

#### ESTONJA.

**FLOTA HANDLOWA ESTONJI NA 1-go STYCZNIA 1930 ROKU.** — Estońska flota handlowa liczyła z początkiem roku 48 parowców z 29.982 t. r. n. pojemności ładunkowej, 45 motorowców z 5.171 t. r. n. i 249 żaglowców z 10.000 t. r. n. ładowności. Tonaż estoński wzrósł w ostatnim roku (1929) o 8.557 t. r. n., wynosząc obecnie 48.157 t. r. n. Flota estońska jest obecnie jednak jeszcze mniejsza niż polska i prawie 4-krotnie ustępuje flocie lotewskiej.

#### FINLANDJA

**ZNÍZKA OPŁAT PORTOWYCH DLA STATKÓW TURYSTYCZNYCH W HELSINGFORSIE.** — Dyrekcja portu w

Helsingforsie na skutek petycji miejscowej izby handlowej zniżyła do połowy opłaty portowe dla statków turystycznych.

#### NORWEGJA

**POŻYCZKI PAŃSTWOWE NA BUDOWĘ STATKÓW.** — Na stocznjach angielskich znajduje się w chwili obecnej w budowie 295.000 ton różnych statków dla norweskiej floty handlowej, na stocznjach norweskich zaś 39.593 t. Państwo udzieliło dotychczas z t. zw. „Statens Skibsfonds“ pożyczek na budowę 19 statków w łącznej wysokości 3.300.000 kr. Pożyczki państwowe udzielane są na 5 lat i oprocentowane są w stosunku 5 i pół proc. rocznie.

**LUKSUSOWY JACHT EGIPSKI „NASPERWER“**, który przed rokiem wyrzucony został na brzeg i następnie zatonał w fjordzie Trondhjem, został obecnie wydobyty i sprzedany na szmelc za 70.000 kr.

#### FRANCJA

**PROJEKT KANAŁU Z MORZA ŚRÓDZIEMNEGO DO ZATOKI BISKAJSKIEJ.** — Od czasu ostatniej

katastrofalnej powodzi we Francji południowej odżył na nowo projekt z przed 50 lat przekopania kanału z morza Śródziemnego do zatoki Biskajskiej. Kanał ten mierzyłby w linii powietrznej ponad 400 km. długości i przechodziłby przez tereny, nawiedzane powodziami. Przekopanie kanału uchroniłoby tereny te od katastrof tego rodzaju, jak katastrofa ostatnia. Zaoszczędziłoby to pozatem statków handlowym, jak i wojennym 1.800 km. drogi, jaką muszą dzisiaj przebywać, przechodząc na morze Śródziemne przez Gibraltar.

#### PERU

**PAŃSTWOWA FLOTA HANDLOWA W PERU.** — Rząd peruwiański przejął tow. okr. „Cia Peruana de Vapores“, które znajdowało się od dłuższego czasu w trudnościach płatniczych i prowadzić je będzie obecnie we własnym zakresie. Administrację przedsiębiorstwa powierzono władzom celnym. Flota przedsiębiorstwa składa się z 7 parowców o łącznej pojemności 40.000 ton brutto, 5 statków ma ponad 20 lat wieku, 2 zaś ponad 30.

# DZIAŁ OFICJALNY L. M. i RZ.

## ODROCZENIE ZJAZDU MORSKIEGO W GDAŃSKU.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Recznej zawiadamia, że projektowany na 20—22 czerwca r. b. Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Morski w Gdańsku z przyczyn wyższych, niezależnych, od naczelných organów Ligi Morskiej i Recznej musi ulec odroczeniu.

Nowy termin zjazdu zostanie później podany do wiadomości.

**SEKCJA MARYNARKI WOJENNEJ.** — Przy Zarządzie Głównym powstała Sekcja Marynarki Wojennej. W skład jej wchodzi: pp. Komandor Czczott, Redaktor W. Gebethner, Inż. J. Ginsbert (kierownik), Inż. St. de Holtorp, Mgr. Inż. B. Krzywicz (zastępca kierownika i sekretarz).

**SCHRONISKO L. M. i R. W GDYNI.** — Oddział Ligi Morskiej i Recznej w Gdyni zawiadomił Zarząd Główny, że wobec zbliżającego się sezonu wycieczkowego przystępuje do stworzenia prowizorycznego schroniska, przyczem w planie działalności Oddziału leży ewentualne przystąpienie do budowy schroniska stałego.

**NOWOZATWIERDZONE ODDZIAŁY.** — W myśl uchwały Zarządu Głównego

z dn. 4 listopada 1927 r. zostały zalegalizowane oddziały:

1) W Samborze. Na zebraniu organizacyjnym z dn. 13.4 r. b. został powołany do życia Oddział w Samborze. Do Zarządu Oddziału wybrano p. p.: Prof. Edwarda Ekerta — prezes, Romana Przewańskiego — skarbnik, Stanisława Czwakiela — sekretarz, Romana Kowaliczko — gospodarz.

2) W Gródku Jagiellońskim. Na zebraniu organizacyjnym z dn. 1.4 r. b. został powołany do życia Oddział w Gródku Jagiellońskim. Do Zarządu Oddziału zostali wybrani p. p.: Bodnar — prezes, Przednówek — wiceprezes, Maruszczak — sekretarz, Bażant — skarbnik. Członkowie Zarządu p. p.: Kaniowski, Kleberg, Wojtulewski, Smagowicz, A. Zieliński. Komisja Rewizyjna p. p.: Le Bouton, Unolt i Krysowski.

**Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW.** — Na Walnym Zebraniu Oddziału w Lublinie dn. 12.4 r. b. wybrano nowy Zarząd w składzie następującym p. p. Mec. Franciszek Stoch — przewodniczący, Dyr. Jawdiga Sasorska — wiceprzewodnicząca, Bolesław Sałyga — sekretarz, Marja Żurawska — skarbnik. Członkowie Zarządu p. p.: Sedzia Ignacy Beski, Senator Saturnin Osiński, Stanisław Jaroszyński, Jan Różycki.

Na Walnym Zebraniu Oddziału w Łodzi dn. 31 marca r. b. wybrano nowy Zarząd w składzie następującym p. p.: ppłk. Witold Walicki —

prezes, Dr. Władysław Puchalski — wiceprezes, Sedzia Wilecki Marceł — wiceprezes, Mr. Wacław Hildebrand — sekretarz, Leon Ruprecht — skarbnik, ppłk. Adam Haberling — członek prezydium, Stanisław Burjanowski, Roman Lewandowski, Dyr. Wawrzyniec Kornacki, Henryk Dąbrowski. Zastępcy p. p.: Mjr. Schirmer, Feliks Świczka, Bela Świczekówna, Olga Oberfeltowa, Dyr. Bolesław Gorczyński. Komisja rewizyjna p. p.: Mec Antoni Żelazowski, Inż. Paweł Michałkiewicz, Zygmunt Kupke, Dyr. Józef Konrad Targowski.

Na Walnym Zebraniu Oddziału w Łasku dn. 27 października 1929 r. wybrano nowy Zarząd w składzie następującym p. p.: Józef Wojtacki, Andrzej Mazur, Franciszek Strzelczyk, Antoni Stegliński, Ludwik Saniewski. Komisja Rewizyjna p. p.: Stanisław Szymański, Ireneusz Bartoszewski i Paweł Gajewski

Na Walnym Zebraniu Oddziału w Gdyni dn. 21 kwietnia 1930 r. wybrano nowy Zarząd w składzie następującym p. p.: Konsul K. Głuchowski — prezes, Dyr. Sieluzycy, Marja Janicka, Wacław Listopad, Koselnik, Kazimierowicz, Kalkstein, Franciszek Łyp, Szymański. Komisja Rewizyjna p. p.: Dyr. Berger, Ref. Kowalski, Buczkowski.

**WYCIECZKA DO JUGOSŁAWII.** — Rada Okręgowa Ligi M. i R. Okręgu Zagłębia Węglowego organizuje 4-tygodniową wycieczkę reprezentacyjną



członków Ligi do Jugosławji, celem odwiedzenia pokrewnej Lidze organizacji Jugosłowiańskiej „Jadranska Straža”.

Wycieczka obejmuje w swym programie zwiedzenie ważniejszych ośrodków kulturalnych i zabytków Jugosławji i portów adriatyckich oraz kilkotygodniowy pobyt nad Adriatykiem.

Wyjazd wycieczki nastąpi z Katowic dnia 2 sierpnia b. r.

Koszty wycieczki, obejmujące bilet kolejowy II-giej klasy, wyżywienie w drodze i w czasie pobytu w Jugosławji, mieszkanie i paszport z wizami, wynoszą zł. 955.

Zgłoszenia na wycieczkę przyjmuje Sekretariat Rady Okręg. Ligi M. i Rz. Zagł. Węgl. — Katowice ul. Plebiscytowa 1 ze względu na ograniczoną ilość uczestników, tylko do dnia 15 czerwca b. r. po uprzednim wpłaceniu zaliczki w wysokości zł. 200 do 15 czerwca b. r. Całkowita należność za udział w wycieczce winna być uiszczona do dnia 5 lipca b. r.

Do zgłoszenia na wycieczkę należy dołączyć dwie fotografie wymiaru 3 i pół x 4 cm. niezbędne do uzyskania wizy zbiorowej.

zwracają uwagę prace: kpt. inż. Jana Czarnoty o założeniu i wykonaniu podstaw geodezyjnych w Polsce, dr. Adama Gadomskiego o jurze krakowskiej, płk. wojsk francuskich Edwar-da de Martonne o pracach geograficznych w Zachodniej Afryce Francuskiej. Ciekawe jest wspomnienie historyczne kpt. Stanisława Babińskiego o Polskiej Instrukcji Mierniczej z 1839 r. Całość uzupełniają wiadomości geograficzno-geodezyjne z zagranicy i z kraju, sprawozdania, katalog książek, wydanych w języku polskim i w językach obcych w ostatnich latach z dziedziny geografji, geologii, geodozji i hydrografji, oraz redagowane przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej „Wiadomości Żeglarskie”, wśród których rzuca się w oczy doskonały przezroczystry szkic portu w Gdyni z podaniem światła orientacyjnych. Podają też „Wiadomości Służby Geograficznej” krótkie wspomnienie o s. p. gen. Mikołaju Kowal-Niedźwieckim, wybitnym astronomie i geodecie, który kierował Sekcją Pomiarów Długości i Czasu w Gł. Urz. Miar i zmarł we wrześniu r. ub. inż. W. Hubert, kpt. mar. w. s. s.

## KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

„Kronika o polskim morzu”.—Dzieje walk, zwycięstw i pracy, 1920—1930. Cena zł. 25, z przesyłką zł. 28.

Nakładem Tygodnika „Polska Gospodarcza” ukazała się z okazji przypadającej w roku bieżącym dziesiątej rocznicy odzyskania przez Polskę dostępu do morza, zbiorowa praca 50 autorów, oświetlająca gruntownie i wszechstronnie zagadnienie morza w Polsce. Książka, wydana bardzo starannie w formacie albumowym i zawierająca szereg pięknych ilustracji, będzie prawdziwą ozdobą biblioteki każdego kulturalnego Polaka.

Przeciw Propagandzie Korytarzowej. (Praca zbiorowa pod redakcją Józefa Borowika), Toruń 1930, str. 163 VII. Skład główny Gebethner i Wolff w Warszawie. Cena egz. 10 zł.

W tych dniach ukazał się nakładem Instytutu Bałtyckiego w Toruniu obszerny tom p. t. „Przeciw Propagandzie Korytarzowej”, jako praca zbiorowa 9 autorów pod redakcją p. Józefa Borowika, Dyrektora Instytutu. Tom ten stanowi część drugą wykładów, wygłoszonych w styczniu b. r. na Kursie Akademickim dla Publicystów i Dziennikarzy w Toruniu i zawiera na wstępie przemówienie p. H. Strassburgera p. t. „Nauka, polityka i prasa” ujmujące w tych 3 zasadni-

czych punktach sprawę obrony naszego dostępu do morza. Na dalszą treść tomu składają się cenne prace profesorów: J. Kostrzewskiego, A. Fischera i M. Rudnickiego, odpierające na podstawie źródłowych argumentów z dziedziny prehistorji, językoznawstwa i etnografji bezpodstawne pretensje Niemców w sprawie przynależności Pomorza. Dalej znajdujemy ogromnie ciekawe referaty pp.: K. Smogorzewskiego, E. Rueckera, T. Marskiego i T. Bierowskiego, omawiające szczegółowo organizację prasy i działalność instytutów naukowych w Niemczech na terenie propagandowym. W uzupełnieniu umieszczony jest obszerny spis niemieckich czasopism politycznych Prus Wschodnich i Wojew. Pomorskiego.

„Przeciw Propagandzie Korytarzowej” jest niewątpliwie cennym podręcznikiem dla wszystkich interesujących się zagadnieniem obrony Pomorza.

Wiadomości Służby Geograficznej. Zeszyt 1—2. Str. 184 z licznymi schematami i mapkami + Wiadomości Żeglarskie. Warszawa. 1929.

Z pewnem opóźnieniem ukazał się podwójny zeszyt „Wiadomości Służby Geograficznej”. Przedstawia się on, jak zawsze, nader interesująco i starannie. Pomiędzy innymi artykułami

Gdynia i Morze Polskie. — Osiem kompozycyj barwnych Waława Żaboklickiego. Teksty Stefana Żeromskiego. Wydał Jakób Mortkowicz.

Ukazał się w handlu księgarskim piękny album, zawierający osiem prac malarskich Waława Żaboklickiego z Gdyni i z wybrzeża. Szczęśliwy był pomysł zilustrowania i objaśnienia tych kompozycyj wersetami z Żeromskiego „Międzymorza” i „Wiatru od morza”, dwóch arcydzieł naszej literatury, polskiemu morzu poświęconych. Teksty te oraz barwne plan-sze tworzą piękną, harmonijną całość. Album wydany jest bardzo starannie. Na tle dzisiejszej szarzyzny w ruchu księgarskim, odbija się nader korzystnie.

**FRANCUSKA SP. AKC.  
PRZEMYSŁU WŁÓKIENNICZEGO**

Société Anonyme d'Industrie Textile  
CZĘSTOCHOWA.

8061-554-VI.

**TOWARZ STWO AKCYJNE  
FABRYKI SZKŁA  
DAWNIEJ  
S, REICH i S-ka  
ZAWIERCIE.**

8079-552-VI.

**ZAKŁAD WAPIENNY  
W. KANIGOWSKI  
RUDNIKI, KOŁO CZĘSTOCHOWY.**

**ROK ZAŁOŻENIA 1883.**

8068-551-VI.

**Fabryka Bleil Cynkowej  
i Huta Cynkowa „Leontyna”  
B. i J. INWALD, Będzin.**

8073-565-VI.

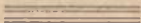
**PSY** wszystkich ras (tresowane): salonowe, myśliwskie, policyjne, owczarskie, stróże znakomite do will, osiedli fabrycznych i t. d. oraz **KOTY** rasowe poleca światowej sławy firma: „CANISPORT”. Kraków, Warszawska 17. Na odpowiedź załączyć znaczek pocztowy za 50 groszy.

524-IV-VI.



# CZĘSTOCHOWSKIE ZAKŁADY WYROBÓW WŁÓKIENNICZYCH „STRADOM“ Sp. Akc.

Warszawa, ulica Moniuszki 2. Tel. 19-35 i 204-91.

Adres telegr.: STRADOM, Warszawa.  Wielki medal złoty na P. W. K.

WYROBY JUTOWE: worki: do cukru, zboża, soli, mąki, cementu i t. p. Sienniki, wsypy, płótna: filtracyjne, tapicerskie, do opakowania i t. p. Wańtuchy, przędza jutowa.

WYROBY LNIANE: przędza, dratwa, nici, tkaniny surowe, płótna filtracyjne i t. p.

WYROBY KONOPNE: przędza, przędza na sieci, szpagat zwykły i z konopi włoskich wszelkiej grubości, tkaniny, płótna filtracyjne, brezentowe i t. p.

807 -569-VI.

## WILHELM BRASS I SYNOWIE CZĘSTOCHOWA

Farbiarnia przędzy bawełnianej na kolor turecko czerwony, czarny oksydowany, wszelkie kolory trwałe, oraz merceryzacja i farbowanie: :: :: :: pończoch :: :: ::

FABRYKA EGZYSTUJE OD R. 1880  
TELEFON 307. Adres telegr. „BRASS“.

8063-556-VI.

## Fabryka Wyrobów Lnianych „LEWLEN“

TKALNIA — BIELARNIA — APRETURA  
w Częstochowie, ul. Przechodnia 9-13

Telefony: 500 i 481.

Płótna lniane, ręcznikowe, obrusowe i przescieralowe. Płótno bielone i kremowe. Płótna sztywne lniane, jutowe i wigoniowe. Taśmy tapicerskie jutowe i przędzalnicze. Wszelkie płótna lniane dla celów przemysłowych.

8062 555-VI.

## SOCIÉTÉ ANONYME DE LA FABRIQUE DE CHAPEAUX à CZENSTOCHOVA.

TOWARZYSTWO AKCYJNE

## FABRYKI KAPELUSZY W CZĘSTOCHOWIE

TELEFON № 121.

Adres telegraf.: „CHAPEAU“, CZĘSTOCHOWA

WYRÓB KAPELUSZY WELNIANYCH  
NAJNOWSZYCH FASONÓW  
oraz SZTUMPÓW DAMSKICH I MĘSKICH  
we wszystkich gatunkach i kolorach.

FABRYKA EGZYSTUJE OD 1900 R.

8064-5 7 VI.

## SPÓŁKA AKCYJNA GNASZYŃSKIEJ MANUFAKTURY

w Gnaszynie pod Częstochową

Adres dla listów: Częstochowa, sk. poczt. 116

Adres dla depech: „Gnałuta“ Częstochowa

### PRZEDMIOTY WYTWÓRCZOŚCI:

WORKI JUTOWE DO OPAKOWANIA MĄKI,  
ZBOŻA, CUKRU, NASION, CHEMIKALJI etc.  
PŁÓTNA OPAKUNKOWE I FILTRACYJNE.

WORKI KONOPNE I LNIANE.

SIENNIKI KONOPNE I LNIANE.

PRZĘDZA JUTOWA OD NAJGRUBSZYCH  
DO NAJCIEŃSZYCH NUMERÓW.

WAŃTUCHY DO OPAKOWANIA CHMIELU.  
W S Y P Y.

8060 553-VI.





# PIONIER KOLONIALNY

## ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

SEKCJA

### PRACE ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

Akcja kolonialna, jaką od dwu przeszło lat prowadzi Liga Morska i Rzeczna, zdołała już sobie wytknąć nietylko cele, ale i drogi ich realizowania.

Związek Pionierów Kolonialnych, jest tym, który spełnia w ramach wielkiej organizacji, jaką jest Liga, zadania zamorskie.

Program kolonialny naszej organizacji — to wykuwanie programu zamorskiego dla państwa. Prace nasze w dziedzinie kolonialnej i kolonizacyjnej — to materiały pod przyszłą i niedaleką już, jasną i wyraźną politykę populacyjną i gospodarczą Państwa i Narodu Polskiego.

W poczuciu też odpowiedzialności, jaka na nas spada przez podjęcie polskiej myśli kolonialnej, Związek Pionierów Kolonialnych zdecydował się skonkretyzowaną już polską ideą kolonialną wcielić w życie.

Prace Związku, a tem samem Ligi Morskiej i Rzecznej w tym względzie ujęte zostały nietylko w hasła, ale i w formy pracy określonej, mającej na celu zrealizowanie założeń naszego programu kolonialnego.

Zdając sobie dokładnie sprawę z ogromu prac, jakie na naszych barkach ciąży, a których podjęliśmy się sami, — postanowiliśmy odpowiedzialny ten ciężar rozdzielić pomiędzy siebie, t. j. pomiędzy wszystkich członków L. M. i R.

Organizacja Związku Pionierów Kolonialnych, który spełnia właściwie robotę Sekcji Kolonialnej Zarządu Głównego, polega na tem, że prace podzielone zostały między wszystkich członków, przez powołanie do życia szeregu sekcji, które w sumie

obejmują całokształt naszych zadań.

Organizacja prac kolonialnych i kolonizacyjnych Ligi Morskiej i Rzecznej opiera się na zasadach następujących:

1. Na czele spraw kolonialnych, jakie prowadzi Liga Morska i Rzeczna, stoi Związek Pionierów Kolonialnych, którego Prezes i Sekretarz są z urzędu Przewodniczącym i Sekretarzem Sekcji Kolonialnej Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej;

2. Ponieważ większość członków Związku Pionierów Kolonialnych — to ludzie, którzy byli na terenach względnie znają zagadnienia kolonialne teoretycznie, przeto stanowią oni dla naszej akcji kolonialnej niejako rezerwuar teoretyków i praktyków emigracyjno-kolonialnych.

Aby ten cenny materiał należycie wyzyskać, Zarząd Związku postanowił zorganizować szereg sekcji fachowych, któreby objęły pracą swoją całokształt zagadnienia, oraz umożliwiły poszczególnym członkom wspólną pracę dla polskiej idei kolonialnej.

3. W związku z powyższem powstały do dnia 1 czerwca r. b. sekcje następujące:

a) *Sekcja Propagandowa*, która ma za zadanie propagandę idei kolonialnej w kraju i zagranicą przez odczyty i wykłady, wydawnictwa, oraz akcję prasową;

b) *Sekcja Organizacyjna* zajmuje się stroną organizacji technicznej akcji kolonialnej, jak otwieranie nowych oddziałów Związku, urządzenie specjalnych kursów kolonialnych i t. p.;

c) *Sekcja Finansowa* ma za zadanie gromadzenie funduszy na akcję kolonialną, jak: sprzedaż

znaczka na fundusz kolonialny, imprezy i t. p.;

d) *Sekcja Ekonomiczno-Polityczna* zbiera i opracowuje materiały dotyczące poszczególnych terenów kolonialnych z punktu widzenia polityki gospodarczej i populacyjnej;

e) *Sekcja Badań Terenowych* bada poszczególne tereny kolonialne pod względem topograficznym i aklimatyzacyjnym;

f) *Sekcja Mandatowa* opracowuje materiały w związku z prawami Polski do kolonii niemieckich.

W ten sposób zorganizowana praca powinna wydać określone rezultaty.

Akcja nasza oparta jest o należyte przemyślane program. Program ten konsekwentnie będziemy realizowali, zdając sobie sprawę z konieczności gospodarczych i populacyjnych Rzeczypospolitej.

Dążymy stanowczo i zdecydowanie do uniezależnienia naszego życia gospodarczego od kosztownego pośrednictwa przy sprowadzaniu towarów kolonialnych i dążymy do stworzenia dla Wychodźstwa naszego takich warunków za oceanem, aby emigrant nie był parjasem na obczyźnie, ani też nie stanowił mierzwy dla obcych, lecz znalazł właściwe warunki rozwoju dla siebie i zachował jednocześnie swą polską kulturę.

Mamy cele i znamy drogi, które nas do tego celu doprowadzą. Reszta należy do społeczeństwa, którego paparcia jesteśmy w stu procentach pewni. Praca nasza bowiem ma wyłącznie na celu — dobro ogółu.

Dr. W. ROSIŃSKI.



# ŁĄDEM, MORZEM I RZEKAMI

(Wrażenia z podróży do Peru).

Od Pana Doktora Zdzisława Szymońskiego, który wyjechał z pierwszą partją polskich emigrantów do Peru, jako ich lekarz na kilkuletni pobyt w tym kraju. otrzymujemy garść wrażeń z pierwszego etapu podróży, które poniżej drukujemy.

*Red.*

15 marzec 1930 r. W dniu tym wyrusza do Ameryki Poł., do Peru, pierwsza grupa emigrantów polskich, z którą iadę w charakterze lekarza. Celem podróży jest osadnictwo na oddanych przez Rząd Rzeczypospolitej Peruwiańskiej pod kolonizację polską terenach, rozciągających się na wielkich przestrzeniach wschodniej części Peru — Montanji. Przed pociągiem, odjeżdżającym z dworca Głównego w Warszawie, zebrała się spora grupa, złożona z rodzin i znajomych przybyłych. by pożegnać emigrantów, udających się na drugą półkulę świata. Mamy przed sobą 13 000 klm. drogi.

Przez Berlin, Liege, przybywamy do Ostendy. Tutaj wsiadamy na statek, pływący do portu angielskiego Dover przez kanał La Manche. Po kilkugodzinnej jeździe dojeżdżamy do skalistego portu i już wkrótce, pociągiem zdamy do Londynu, w którym znaleźliśmy się wieczorem. Autem jedziemy do hotelu, przwłoczeni ogromem miasta, jego wspaniałymi gmachami, wielkim ruchem ulicznym, no, a niektórzy z nas. mniej wytrzymali — i zmęczeniem.

Wczesnym rankiem udajemy się w dalszą drogę, do Liverpoolu. Z tego właśnie portu ma wyruszyć nasz okręt transatlantyczny „Hildebrand“, należący do linii „Booth Line“. Na okręcie tym odbędzie mamy długą podróż przez Atlantyki.

O godz. 18 „Hildebrand“, na którym zdołaliśmy się już ulokować, wolno i poważnie odbija od portu. Morze jest majestatycznie spokojne i surowe.

Dnia tego długo siedzę na pokładzie, patrzac w dal na szarostalową toń i blade-niebieski a wreszcie szary firmament nieba.

Nazajutrz wczesnym rankiem wyszedłem na pokład. Poprzez opary lekkiej mgły, jak gdyby

przez delikatną firankę, przebiły się pierwsze promienie wschodzącego słońca. Tłac się zaledwie z początku, z każdą sekundą nabierały mocy, aż wreszcie rozwiały bezpowrotnie zasłonę z mgły i gorejąca kula słońca ukazała się w całej swej krasie.

Po kilku dniach podróży przybywamy do Lexores, a następnego dnia zbliżamy się do Lizbony, skąpanej promieniami słońca. Widzimy tu pierwsze palmy, wśród których w Peru mamy mieszkać. Objechaliśmy Lizbonę autem, a następnie zwiedziliśmy ją szczegółowiej. Między innymi, zwiedzaliśmy wspaniałą katedrę w stylu maurytańskim, czyniącą potężne wrażenie bogactwem swem i pięknem. Nie mogę nie wspomnieć o niesamowitym przewodniku po katedrze, garbatym, zgiętym w pałak, jakby pod ciężarem jemu tylko znanych tajemnic, staruszku, o wypukłych, brunatnych, wyrazistych oczach. Obiaśniał nam historję różnych zakątków kościoła, a czynił to głosem przyciszonym, pełnym tajemniczości, rzec można, zagrobowym. Gdy szedł na przedzie, oprowadzając nas po zakamarkach katedry, robił wrażenie stróża zagadki bytu. Między innymi widzieliśmy sarkofag Vasco de Gama oraz podziwia-

liśmy olbrzymią, wspaniałe rozrośniętą palmę z marmuru, sięgającą aż do sklepienia katedry.

Po jednodniowym pobycie w Lizbonie wyruszyliśmy w kierunku Madery, odległej o dwa dni drogi. Pogoda piękna, słoneczna.

Dnia 24 marca zbliżyliśmy się do Madery. Minęliśmy szereg górzystych wysp i wreszcie z odległości kilku kilometrów zobaczyliśmy wielką, również górzystą Madere, upstrzoną tysiącami niewielkich, domków, wyglądających zdaleka jak białe sześciiany. Domki widać nawet na najwyższych szczytach, całe stoki gór są nimi formalnie oblepione. Na wysokości 500—600 metrów rysuje się wspaniałe gmach sanatorium, nieco niżej gmach hotelu-pensjonatu. Kto żyw, wyległ na pokład i patrzył roziskrzonymi, zachwyconymi oczyma. Chyba niewiele zakątków świata jest tak pięknych i chyba w niewielu reka ludzka pracuje tak harmonijnie.

Ledwie okręt zatrzymał się, a już dziesiątki handlarzy, przedostawszy się na pokład i rozłożywszy swe ruchome straganiki z koronkami (specjalność Madery), oraz z wyrobami z bursztynu, poczęło gwałtownie zachęcać pasażerów do kupna. Czynie przytem zgiełk i krzyk nie do opisania. Jednocześnie prawie z



Madera. Sanki zaprzęgnięte w woly.

Fot. Dr. Z. Szymański.



wtargnięciem handlarzy, mnóstwo małych łodzi z nagimi chłopcami - pływakami otoczyło okręt. Rzucił się im drobne monety do wody, które chłopcy z niebывалą zręcznością, pływając i nurkując, starają się złowić, oczywiście nie po to, aby zwrócić pieniądze właścicielowi.

Nadchodzi wreszcie moment, że wolno już nam pasażerom opuścić okręt. Szybko schodzę po drabinie do motorówki i po kilku minutach znajduję się na lądzie.

Na Maderze uderza mnie przede wszystkim wygląd jezdni gładkiej, ułożonej z bardzo wyszlifowanych kamieni bocznymi ich powierzchniami. Po jednej stronie szerokiej ulicy stoi sznur samochodów, po drugiej jeszcze większy łańcuch... sanek. Tak jest — sanek! Czteroosobowe te sanie, zaprzężone w parę wołów, ślizgają się z łatwością po gładkich kamieniach, natomiast przy jeździe pod górę (Madera jest b. górzysta) płozy sanie stawiają spadkowi większy opór niż koła.

Cała Madera posiatkowana jest doskonałymi, dobrze utrzymanymi szosami, których jedyną wadą jest to, że są zbyt wąskie. Dwa auta mijają się z trudem. Pojechaliśmy samochodem na wycieczkę. Droga była pełna ostrych zakrętów, wzniesień, spadków. Przejeżdżamy drogą wykutą w skałę, mijamy szereg drzew pokrywających owocem, śliczny las eukaliptusowy, plantacje ananasów oraz zarośla bananów i trzcin cukrowej. Osiągnąwszy wysokość kilkuset metrów, skąd rozciąga się wspaniały widok na ocean i miasto, robimy parę zdjęć i po krótkim postoju wracamy z powrotem. Na szosie mijają nas co chwila auta pełne stroinych, roześmianych i zachwyconych angielskimi.

Śpieszymy do portu, gdyż niestety, pożegnać musimy tę piękną bajecznie wyspę. Wsiadamy na okręt, który czyni już przygotowania do odjazdu, marynarze wciągają drabinę, maszyny — serce okrętu — rozpoczynają pracę. „Hildebrand” drgnął, zafarbował seledynowe morze krwią swoich smarów i ruszył. Było to po kilku już minutach osiągnąć przepisową szybkość. Fala morska staje się coraz większa, granatowy jej kolor przechodzi prawie w heban.

„Hildebrand” wziął kurs na

port brazylijski Para, jeden z najgorętszych portów świata, a najgorętszy port Ameryki Południowej, położony tuż przy równiku. Stadko mew towarzyszy wytrwale okrętowi, oczekując, nie na próżno zresztą, pożywienia z kuchni okrętowej. Lecą tak całymi godzinami, to przybliżając się na odległość kilku metrów, to okrążając statek, to ginąc gdzieś daleko, by za chwilę znów powrócić. Najcierpliwszą z mew po 5 godzinach zdecydowała się wreszcie zawrócić do lądu. Patrzę na emigrantów. Dusze ich pełne są zapewne najrozmaitszych uczuć, naogół jednak są radośni i pogodni.

Coraz bardziej zbliżamy się do



Kąpiel na pokładzie „Hindebranda”.

równika, od którego dzieli nas zaledwie kilkadziesiąt kilometrów. Jest coraz goręcej i często kąpię się w pływalni statku. Wychodzę po południu na górny pokład, niema żywej duszy, zmęczeni żarem pasażerowie śpią w kabinach. Dzień jest istotnie upalny, słońce praży ogromnie, lecz przykre to nie jest. Rozedrgane morze gra tysiącami barw, blasków i światła przeróżnych. Gdy tak siedzę w promieniach podzwrotnikowego słońca, wprost wierzyć mi się nie chce, że dopiero przed kilkunastu dniami wyjeżdżałem z Warszawy, pokrytej dnia tego warstwą brudno-białego śniegu.

Wody oceanu są przedziwne.

To zielone, to brudno-żółte, to znów lazurowe, szafirowe, seledynowe lub czarne jak heban. Dzisiaj są szafirowe. Przyglądam się ciekawemu zjawisku „ryb latających”, które obserwuję już od trzeciego dnia wyjazdu z Madery. Dziesiątki i setki srebrzystych ryb o czarnych płetwach co chwila zrywają się stadami, rzadziej pojedynczo. Uderzając płetwami o wodę, wybijają się one ponad powierzchnię i lecą prawie poziomo, czasem do 100 metrów. Zauważyłem, że najdłuższego lotu dokonywały te ryby, które odbijały się od trafiających się po drodze fal. Szczególnie masowo odfruwają one od statku. Przyglądam się całymi godzinami tym latającym rybom, jest to zjawisko ładne i dla przyrodnika ciekawe.

Robiąc 15 mil na godzinę, „Hildebrand” pruje fale, wprowadzając w tysiączne drgania cząsteczki wody. Ciemny szafir oceanu faluje. Przeglądam w skupieniu pisma lekarskie o medycynie ironikalnej. Nagle w powietrzu rozlegają się 4 gwizdki, to próbny alarm dla pasażerów — lekcja korzystania z pasów ratunkowych w razie katastrofy.

Jesteśmy coraz bliżej i bliżej równika. Podczas kolacji zgłasza się do kapitana okrętu według zwyczaju, wysłannik boga morza-Neptuna i zaprasza go w imieniu tegoż do wzięcia udziału w uroczystościach przejazdu równika, jest to zapowiedź tak zw. chrzcina na równiku. Po kolacji wychodzę na tył okrętu, i spostrzegam zjawisko niezmiernie ciekawe. Morze pali się! Co chwila pojawiają się na powierzchni jakoweś ogniki, gasną i zapałają się znów. Droga pozostawiona przez ster okrętu pali się smugą światła. Zjawisko piękne, i jak wiadomo, jest to t. zw. fosforescencja morza, wynikająca na skutek ruchu fal, pobudzających do fosforescencji małe żyjątka morskie. Dla tych żyjątek, których nazwy naukowej nie znam nasuwa mi się termin „robaczków świętojańskich” morza.

Jest cisza, upiorna cisza oceanu. Powierzchnia jego jest czarna, ponura, chociaż nie złowroga. Księżyc śle blade, srebrzyste promienie, których światło posiada nieuchwytny czar. Równik jest już tuż, tuż. Załoga statku z oficerem na czele czyni śpiesznie o-



statnie przygotowania do obchodu tradycyjnej uroczystości Neptuna. Wreszcie przejeżdżamy równik. Koło basenu pływakiego ześrodkował się cały ruch. wszyscy pasażerowie i załoga prawie w komplecie. Przy stole zasiada Neptun, wysoki tęgi starzec — król „państwa równikowego“.

Po lewej jego ręce króloważona w podkasaną suknię z rozstrępienych lin okrętowych, z ukarminowanymi silnie ustami i w srebrem wyszywanych pantoflach. Przed parą królewską leży wielka księga, w której notowane są nazwiska tych, którym dozwolony jest wjazd do państwa. Neptun ogląda kandydatów przez lornetkę, zrobioną z połączonych sznurkiem 2 butelek wódki. Obok stołu stoi lekarz przybrany w fartuch lekarski z worka z wymalowanym czerwona farbą krzyżem na piersiach. Zdanie lekarza przy kwalifikowaniu kandydatów ma wielkie znaczenie. „Doktor“, trzyma w ręku stetoskop (słuchawka lekarska), zakończony z jednej strony dzwonem, z drugiej — słuchawkami radjowemi. Obok niego stoi w białym fartuchu pielęgniarka, o zalotnym uśmiechu i mizdrząc się oczach. Poza jest 8 wojowników czy celników, a raczej oprawców.

Następuje badanie, decydujące o tem, komu wolno będzie przekroczyć granicę wielkiego państwa równikowego. Każdego z delikwentów, przechodzących chrzciny, sadza się kolejno na krzesło, plecieniem z trzciny, z którego co chwila wysuwają się szpikulce, kłujące „to tu, to tam“. Lekarz „państwowy“ przeprowadza badania z „sumiennością“ większą niż portowy, następnie, celem uspokojenia nerwów podaje do wypicia płyn z piołunu, soli, pieprzu i chininy, zabarwiony (dla dodania smaku!), sokiem malinowym. Mikstura ta, od której dostaje się nerwowych dreszczy, nie działa, zdaniem lekarza, dostatecznie, podaje więc szereg innych, nie mniej smakowitych. Proszę nie sądzić, że to koniec, to zaledwie początek. Biednego pasażera kropią obficie morską wodą, następnie malują mu twarz na czarno, biało, czerwono, lub, co jest najbardziej ulubioną kombinacją, pół twarzy na biało, pół na czarno. Pasażer musi złożyć po-

klon Neptunowi, ucałować rybę oraz dać się umyć i ogolić. Fryzjer, wybrany z pośród marynarzy, przystępuje do tej czynności z brzytwą metrowej długości, namaściwszy skrupulatnie mydłem umalowaną uprzednio na kolorowo twarz. Włosy głowy ogląda wielkim wałkiem od ciasta, potem całego „perfumuje“ wodą z dziegciem i dezynfekuje przy pomocy pompy-rozpylacza. Na zakończenie pół-żywą ofiarę wrzucają wraz z krzeselkiem do basenu z wodą. Po dokonaniu ceremonji chrzcin następuje rozdanie świadectw, uprawniających do przejazdu równika. Najładniejsza z pasażerek otrzymała bukiet z kapusty, do której wetknięte były czerwone róże, zrobione z buraków.

Wieczorem odbyła się zabawa maskaradowa. Już do stołu pasażerowie zjawiają się w przebraniu. Pierwszy schodzi po schodach majestatycznym krokiem młody inżynier w sukni swej żony, obok, drobnym truchcikiem, nani inżynierowa w stroju łowickim. Dostają rześiste brawa. Za chwilę wchodzi stylowo ubrana para angielska, ona w pięknej krynolinie. Następnie turek, tureczynka, wysmukła japoneczka z lampionami i w narodowym stroju, przy niej pan, przebrany za pastora z czerwonym nosem z tkwiącymi na nim krzywo okularami. Dalej zjawia się mężczyzna, przebrany za dziecko z białą wstążeczką we włosach, w krótkich spodeńkach i piłką w ręce, wreszcie wbiega najładniejsza z pań na naszym okręcie, przebrana za kucharczycę w białym fartuchu. Grupa ciągle się powiększa. Z wyróżniających się typów należałoby wymienić jeszcze młodego Anglika, przebranego w bluzę robotniczą z napisem: „swobodna Rossija“ z nożem u boku i trupią czaszką, Araba w jedwabnej koszuli i połatanych spodniach oraz Charlie Chaplina z nieodzownym melonikiem i laseczką, świetnie robionego przez pewnego portugalskiego lekarza.

Zbliżamy się coraz bardziej do brzegów Ameryki Południowej. Już na prawie 200 mil od ujścia Amazonki ocean zmienia swą barwę z szafirowej na żółtą (słodkie wody Amazonki). Dale to pojęcie jak wielką i pożyteczną jest ta rze-

ka. „Hildebrand“ niezmordowanie prze naprzód i wreszcie kończy się nasza podróż przez ocean. Wjeżdżamy do portu Para. Ruch w porcie ogromny, stoi wiele okrętów, uwija się mnóstwo żaglówek z niebieskimi i czarnymi żaglami, pełno murzynów i metysów, z których rekrutują się portowi robotnicy. Zapytuję lekarza-Brazylijczyka, z którym się w międzyczasie zaprzyjaźniłem, skąd wzięło się tu tylu metysów. Wyraża dowcipne zapatrywanie, że tłumaczy się to gorącym klimatem portu, a murzynki mają opinię kobiet zimnych.

Udaję się na zwiedzenie miasta, liczącego 150.000 mieszkańców.

Dzielnica arystokracji jest wspaniała, nowoczesnie pobudowana w swoistym oryginalnym stylu. Dzielnica handlowa — mniej ciekawa. W sklepach jest pełno owoców, zwłaszcza bananów i pewnego gatunku pomarańczy, znacznie smaczniejszych od znanych nam w Polsce. Miasto zdobią liczne rzędy palm oraz ogrody. Zwiedziłem ogród zoologiczny, który raczej zoologiczno-botanicznym nazwaćby należało. Zwłaszcza z wielką pieczołowitością hodowane są różne rodzaje drzew tropikalnych, a przede wszystkim palm, których gatunków jest niezliczone mnóstwo.

Dnia tego zwiedziłem jeszcze muzeum, zawierające wiele zbiorów indyjskich. Nazajutrz, oczekując na pokładzie przybycia mego nowego przyjaciela lekarza-Brazylijczyka, przyglądałem się ładowaniu okrętu przez robotników portowych, przeważnie murzynów. Są oni młodzi, muskularni, zręczni, wytrwali. Oczywiście płacni źle, mimo bardzo ciężkiej pracy.

Wreszcie doktor Barbosa nadchodzi i idę z nim zwiedzić szpital. Budynki wspaniałe. Szpital liczy 700 łóżek i posiada oddziały: chirurgiczny, wewnętrzny, położniczy i co — zainteresowało mnie najwięcej — tropikalny. Muszę przyznać, że ostatni oddział, a zwłaszcza oddział ciężko chorych na cierpienia tropikalne robi na mnie duże wrażenie. Czystość w szpitalu panuje wielka, stosunek do chorych — sympatyczny. Para ma Uniwersytet z fakultetem medycznym i katedrą chorób tropikalnych. Fakultet medyczny ma sporą ilość słuchaczy. Zwiedzając oddział chirur-





„Formalności paszportowe” na równiku, gorlinie przeprowadzane przez urzędników króla odmętów — Neptuna.

giczny, trafiłem na operację, dokonywaną przez najznakomitszego chirurga Brazylii, tutejszego profesora chirurgji. Towarzysz mój, który na każdym kroku spotyka znajomych, wita się z nimi przez podanie ręki, poczem, w dowód serdeczności, poklepują się po plecach, pochylając jednocześnie głowy i udając, że całują się w ramię. Jest to zabawne i miłe. Po południu zwiedziłem zakłady serologiczny i biologiczny, urządzone lichy. Wreszcie wstąpiłem do najlepszej tutejszej kawiarni, w rodzaju „Europejskiej” lub „Italji” w Warszawie. Stoją tam na stolikach małe filiżaneczki, gość wchodzi, bierze filiżankę i wsypuje łyżeczkę cukru trzcinowego, wtedy podbiega kelner, nalewa mu czarnej kawy i natychmiast biegnie dalej do następnych stolików. Gość wypija kawę, rzuca monetę i wychodzi. W ten sposób panuje w kawiarni ruch bardzo ożywiony. Brazylijczycy, z którymi spotykałem się w Para są bardzo sympatyczni,

może zbyt afektowani. Mieszkańki Para są brzydkie, widziałem zaledwie jedną ładną twarzyczkę, a i ta należała do młodej, eleganckiej metyski.

Towarzysz mój dr. Barbosa, kupił kilka gazet; okazuje się, że we wszystkich są wzmianki o przejeździe przez Para emigrantów polskich, lecz w jednej czytamy ze zdumieniem, że przejeżdżająca przed nami jakaś partja złożona z komunistów, podawała się za Polaków, że mieli oni na celu propagandę komunizmu i t. d., i t. d. Dla wyraźnego oddzielenia emigrantów polskich od jakiejś afery komunistycznej, napisałem i wręczyłem redaktorowi tego pisma wyjaśnienie treści następującej:

„Szanowny Panie Redaktorze, ponieważ w piśmie Pana została pomieszczona wzmianka o emigracji polskiej, która to wzmianka może stać się źródłem fałszywego pojmowania sprawy, przeto, jako kierownik pierwszej grupy rozpoczynającego się polskie-

go ruchu emigracyjnego do Peru, wyjaśniam, że Polska jest krajem 30-miljonowym, o terytorjum przeszło 300.000 klm. kw. z ogromnym przyrostem naturalnym. Polska jest krajem nawskroś emigracyjnym. Sama tylko emigracja zamorska wynosi 70.000 rocznie i kierowała się dotychczas przeważnie do Brazylii, Argentyny, Kanady i Stanów Zjednoczonych Am. Półn. Obecnie rząd Peru oddał pod kolonizację polską duże tereny nad rzeką Ucayali. Otóż my właśnie jesteśmy zaczątkiem tej emigracji. Wyjaśniam, iż z jakąś aferą komunistyczną my, Polacy-emigranci nic wspólnego nie mamy i mieć nie możemy, gdyż naród polski jest największym wrogiem komunizmu, z którym walczył w pamiętnej i zwycięskiej dla Polski wojnie z bolszewikami w roku 1920”.

Tak oto skończyło się nieporozumienie.

Dr. med. ZDZISŁAW SZYMONSKI.



# ZWIĄZEK GOSPODARCZY FRANCJI I BELGJI Z KOLONJAMI

Prowadząc akcję za zdobyciem przez Polskę kolonij zamorskich, musimy być należycie zorientowani w gospodarce kolonialnej państw, posiadających kolonie, ich stosunków handlowych z własnymi kolonjami, oraz w znaczeniu kolonij dla Metropolij.

W pierwszym rzędzie należałoby się zająć bliżej posiadłościami kolonialnymi Francji i Belgji przede wszystkim zaś przyjrzeć się bilansom handlowym tych krajów z ich kolonjami.

Bierzemy dane statystyczne za rok 1928, zarówno dla Francji jak i dla Belgii, aby w sposób porównawczy dokonać przeglądu wymiany towarowej tych państw z własnymi kolonjami.

Zacniemy od Francji. Ogólny bilans handlowy Francji (import i eksport) za rok 1928 wynosił około 105 miliardów franków francuskich. Zaś w roku 1927 około 108 miliardów. W przeliczeniu na złote polskie, przeciętna wartość roczna (za lata 1927-28) francuskiego bilansu handlowego (obrotu) waha się w granicach 35—36 miliardów złotych. Jeżeli chodzi o porównanie importu i eksportu francuskiego za wspomniane lata, to przedstawiały się następująco: rok 1927 — import 53 miliardy fr. fr. i eksport 55 miliardów; rok 1928 — import 53 i pół miliarda fr. fr. i eksport 51 i pół miliarda.

Konieczną rzeczą jest tutaj zbadać bilansu handlowego Francji z punktu widzenia stosunku importu i eksportu francuskiego z kolonjami francuskimi przede wszystkim.

Obroty handlowe Francji z Algierem w 1928 roku przedstawiały się w sposób następujący: import (do Francji) 2.650 milionów fr. fr., eksport natomiast 3.390 milionów. Głównymi artykułami importu francuskiego z Algieru były: skóry i futra, wełna, jaja, ryby, zboża i mąki, zwierzęta dzikie, kasze, warzywa, ziemniaki, owoce południowe, nasiona, tytoń, oliwa, drzewo, bawełna, pasza, wino, spirytus, marmur, miedź, rudy, etc.: natomiast eksport Francji do Algieru stanowią: konie, mięso wiecenne, tłuszcze zwierzęce, masło, sery, ryby i konserwy rybne, przetwory ziemniaczane, cukier, czekolada, oliwa jadalna roślinna, oleje i smary, żelazo i stal, produkty chemiczne, perfumy i my-

dła, świece i stearyna, wyroby ceramiczne, fajans i porcelana, szkło i kryształy, wyroby tekstylne (przede wszystkim bawełniane), bielizna, papier, skóra wyprawiona, wyroby ze skóry, maszyny parowe i motory elektryczne, wyroby metalowe, meble, wyroby drzewne, instrumenty muzyczne, samochody, wyroby z kauczuku i gutaperki, etc.

Obroty handlowe Francji z Tunezją, w tymże samym roku wynosiły: import — 572.6 milionów fr. fr., eksport zaś 776.1 mili.

Francja importowała z Tunezji artykuły podobne do importowanych z Algieru, przyczem eksportowała te same mniej więcej artykuły co i do Algieru.

Podobnie układał się handel francusko-marokański. Obroty przedstawiały się (biorąc globalnie) następująco: import 442,9 milionów fr. fr., eksport natomiast do Maroka 1.124,5 milionów.

Bilans handlowy Francji z Afryką Zachodnią wynosił w imporcie: 779,2 milionów fr. fr., a w eksporcie: 677,7 milionów. Ponieważ poszczególne pozycje tego handlu są nieco różne aniżeli w kolonjach poprzednio przytoczonych musimy przejrzeć więc głowniejsze grupy importu i eksportu Francji z Afryką Zachodnią. Francja importowała stamtąd: skóry i futra surowe, nasiona i owoce oleiste, kakao, olej roślinny, wosk roślinny, bambus, kauczuk, drzewo egzotyczne, bawełnę etc.: eksportowała natomiast: ryż, cukier, wino, piwo, wódkę i spirytus, likier, żelazo i stal, produkty chemiczne, mydła i perfumy, lekarstwa, szkło i kryształy, wyroby tekstylne (w pierwszym rzędzie bawełniane), bieliznę, papier i tekturę, maszyny parowe i motory elektr., części maszyn, wyroby z metalu, wyroby z drzewa, samochody ekwipażę konne, wyroby z kauczuku etc.

Wymiana handlowa z Madagaskarem ma także nieco odmienny charakter. Import Francji z tego kraju był następujący: mięso, konserwy mięsne, skóra i futra surowe, tłuszcze zwierzęce, sago i manjoka, ryż, nasiona i owoce oleiste, kawa, goździki i wanilja, phormjum, spirytus, grafit i ołów, tapioka etc. Eksport zaś kształtował się następująco: wino, stal

i żelazo, wyroby tekstylne (w tem głównie bawełniane), bielizna, papier, maszyny parowe i elektryczne, wyroby metalowe i narzędzia, samochody, wozy, etc. Ogólna suma importu francuskiego z Madagaskaru wynosiła 455,5 miliony fr. fr., a eksportu do Madagaskaru — 349,1 miliona.

Z Indochin Francja sprowadziła towarów na ogólną sumę 711,9 milj. fr. fr., wywozła zaś tam za 929,4 miliona. Import francuski z tego kraju przedstawiał się następująco: skóry i futra surowe, jedwab, tłuszcz rybi, mąki i zboże, ryż, nasiona i owoce oleiste, kawa, pieprz, herbata, papryka, wosk roślinny, kauczuk, środki lecznicze, drzewo egzotyczne, spirytus, cyna, rudy, etc. Eksport był natomiast następujący: cukier i wyroby z cukru, masło i ser, wino, spirytus i wódka, likier, wody mineralne, żelazo i stal, miedź, cynk, produkty chemiczne, farby, atrament, przybory do pisania, mydła i perfumy, lekarstwa, szkło, fajans, porcelana, wyroby tekstylne (przeważnie bawełniane), bielizna, papier, książki, skóra obrobiona i wyroby z niej, maszyny i aparaty, części maszyn i aparatów, wyroby i narzędzia z metalu, proch i amunicja, samochody, wozy, wyroby z kauczuku, etc.

Handel z innymi kolonjami francuskimi i krajami będącymi pod protektoratem wykazał za wspomniany okres (1928 r.) 1989,5 milionów fr. fr. w imporcie do Francji i 549,1 w eksporcie z Francji.

Stosunek bilansu handlowego Francji z jej kolonjami i krajami pozostającymi pod protektoratem francuskim w porównaniu z ogólnym bilansem handlowym całej Metropolji — był w roku 1928 następujący:

1. Przywóz i wywóz (Francja wraz z kolonjami ogółem) — 104.795.064.000 fr. fr.

2. Ogólne obroty handlu Francji z jej kolonjami 14.374.000.000 fr. fr.

3. Import Francji z jej kolonji wynosił w 1928 r. 6.579.000.000 fr. fr.

4. Eksport Francji do własnych kolonji wynosił w 1928 roku 7.795.000.000 fr. fr.

5. Przewaga eksportu francuskiego do kolonji nad importem



z własnych kolonij jest znaczna, gdyż wynosi: 1.216.000 000 fr. fr.

Jak dużą rolę odgrywa dla Francji posiadanie własnych kolonij, wystarczy zaznaczyć, że obroty handlowe tego kraju z własnymi kolonjami wyniosły w roku 1928 około 5 miliardów złotych (14.374 milj. fr. fr.).

Bilans handlowy Belgji i wymiana towarowa tego kraju z własnymi kolonjami, biorąc stosunkowo, przedstawiają się najmniej pomyślnie. Posługujemy się tutaj również danymi za rok 1928. Należy zaznaczyć, że na skutek unji celnej, jaka istnieje między Belgją i Luxemburgiem cyfry jakie przytaczamy — obejmują zarówno import i eksport tak belgijski, jak i luksemburski.

Import Belgji w okresie przez nas omawianym wynosił 31.564 miliony fr. belg. (1 zł. = 4 fr. belg.) eksport zaś 50.145 milionów fr. belg.

Handel Belgji z jej jedyną (nie licząc skrawka kolonji niemieckiej jakim Belgja administruje w Afryce) kolonją Kongo belg. przedstawiał się w roku 1928 następująco: Belgja przywiozła towarów z Konga belgijskiego na sumę 905,2 milionów fr. belg., a wywiozła za 611,8 milionów. Ogólny więc obrót wyniósł 1.617 milionów fr. belg., czyli około 400 milionów złotych.

Belgja importowała z Konga belgijskiego artykuły następujące: skóry surowe, nasiona i owoce oleiste, bawełnę, tłuszcze roślinne, gumę, kamienie biżuteryj-

ne, rudy miedziane i cynowe, drzewo, złoto i platyna, miedź, etc. eksportowała natomiast: masło, szmalce, mąka pszenna, cement, węgiel, papierosy, produkty chemiczne, wyroby tekstylne (przeważnie bawełniane), odzież i bielizna, wyroby z kauczuku, papier i szkło i wyroby z nich, maszyny i aparaty, samochody etc.

Rozejrzawszy się w stosunkach handlowych Francji i Belgji z ich kolonjami, zaznaczyć należy, że nie wyczerpuje to całkowicie możliwości gospodarczych kolonij tych państw. Niezależnie bowiem od handlu z Metropolją, zarówno kolonje francuskie, jak i belgijskie mają i to poważne obroty z innymi krajami świata. W artykule niniejszym niepodobna było nam odzwierciadlić całokształtu handlu kolonialnego tych państw. Rzuciliśmy tutaj tylko pewne liczby, które mimo to mogą nas do pewnego stopnia zorientować o znaczeniu dla morskiego państwa europejskiego władania własnymi kolonjami, szczególnie np. dla takiego państwa jak Polska, która posiada zarówno szereg konieczności gospodarczych, jak i populacyjnych. Nie twierdzimy, że akurat tego rodzaju kolonje co francuskie czy belgijskie ułatwiłyby naszą kwestję populacyjną. Kwestję populacyjną poruszymy w jednym z następnych artykułów. Twierdzimy tutaj natomiast, że posiadanie nawet tego rodzaju kolonij ułatwiłoby Polsce w dużym stopniu zaopatrywanie się

w surowiec pochodzenia kolonialnego, którego nam tak brak i który sprowadzać musimy z krajów kolonje posiadających, za zbyt drogie pośrednictwo.

Trudno byłoby w tej chwili myśleć o uzyskaniu (poza kolonjami niemieckimi) przez nas kolonij od Francji, czy od Anglii, niemniej jednakże powinniśmy się na serjo zastanowić nad formą naszej współpracy gospodarczej na terenach kolonialnych tych państw, które kolonje posiadają. Chodziłoby tutaj o kondominja gospodarcze np. z Francją, z Holandją i t. p. Pamiętać musimy że import nasz składa się w jednej czwartej z towarów pochodzenia kolonialnego i że wynosi on poważną sumę kilkuset milionów złotych rocznie.

W artykule niniejszym, na tle stosunków gospodarczych Francji i Belgji z ich kolonjami, poruszamy jedynie zagadnienie kolonialne Polskę obchodzących z gospodarczego punktu widzenia. Nie stawiamy w tej chwili żadnych wniosków. Wnioski takie niewątpliwie wyłonią się w niedługim czasie same — wysunie je konieczność gospodarcza Polski.

Dalsze kształtowanie się bilansu handlowego naszego kraju zależy w dużym stopniu od ustosunkowania się polskiego życia gospodarczego do zagadnienia naszej pracy ekonomicznej na terenach kolonialnych, chociażby narazie państw obcych.

W. R.

## POLACY W ANATOLJI

Po męczącej podróży w wagonie kolei anatolijsko-bagdadzkiej ze Stambułu do *Eski Szehir*, a później rozklekotanym „Fiatem” — zatrzymałem się w „luksusowym” hotelu *Kutahji* — „*Cumhuriyet*” (*Dżumurjet* — Republika).

Hotelik ten, jak zresztą wszystkie hotele i zajazdy tureckie w Anatolji, przedstawiał przysłówiowy obraz nędzy i rozpacz. Mała klitka, zwana pokojem, o dziwnych podłogach, szereg tapczanów pod ścianami i kilka małych, drewnianych, wypłatanych stołeczków — to całe wykwintne umeblowanie numeru. Osobna umywalnia, karafka z wodą etc. — to luksus, jakiego

w hotelikach prowincjonalnych cudzoziemiec nie spotka.

Z tobołów podróży wy dobyłem konieczną garderobę, nieodzowny Flit do walki z pluskwami, gdyż tych miłych zwierzątek, jak przykazuje Koran, bogobojny Turek nigdy nie zabija. Gdy go żywcem zjadają, z flegmą, delikatnie zbiera pluskwy i wyrzuca przez okno. Kismet!

Jest około 11 wieczorem. Już dawno z minaretu wielkiej, białej moszei umilkł głos muezzina, wzywający wiernych na modlitwę. W gwarynych dniem, wąskich, o drewnianych budowlach uliczkach miasteczka —

panuje cisza, przerywana tylko wrzaskami czatujących kotów.

Z błogiego snu wyrwał mnie głos *Mehmed Efendi*ego — właściciela hoteliku.

Mehmed Efendi w skarpetkach, poplamionym chałacie i barwnym zawoju na tysej głowie — szarpie mnie za ramię i mówi:

— Effendi, wstawaj *czabuk* (prędko)! Jakiś bey z *Lehistanu* chce się z tobą zobaczyć — wstawaj!

Poczciwy Mehmed miał rację. Proszę wyobrazić sobie moją radość — radość warszawiaka, włóczącego się po bezdrożach Anatolji, o kilka tysięcy kilometrów od kraju, gdy po kilku





*Kutahja*

minutach, w sąsiadującej z hotelem kawiarence — spotkałem rodaka — p. Bonikowskiego, przedsiębiorcę, budującego domki stacyjne przy nowej linii kolejowej w rejonie *Tauszanli*, o kilkadziesiąt kilometrów od Kutahji. Przy czarnej, tureckiej kawie i nargilach — potoczyła się wartko rozmowa.

P. Bonikowski, warszawiak, już od kilku lat pracuje przy budowie nowej linii kolejowej, którą prowadzi konsorcjum niemieckie Julius Berger.

— Jest nas tutaj kilku Polaków — przedsiębiorców, którzy pracują na linii — opowiadał mi sympatyczny rozmówca — Polacy cieszą się zaufaniem i uznaniem nie tylko wśród Turków, lecz i u Niemców. Dowodem tego może być fakt, że dyrekcja konsorcjum złożyła mi podziękowanie za solidne wykonywanie robót. Roboty przy budowie poszczególnych odcinków, nie tylko toru kolejowego, lecz i wiercenie tuneli, budowę mniejszych mostów o konstrukcji żelazno-betonowej prowadzi również Polak — inżynier Seifert, który przed kilku miesiącami ściągnął do siebie z kraju swego brata. Pracują teraz razem.

— A finansowo opłaca się panom pracować w Turcji? — spytałem.

— Wytrzymać można — zaw sze parę tysięcy funtów tureckich w ciągu sezonu, trwającego od połowy kwietnia do listopa-

da, może przedsiębiorca zaoszczędzić. Jedno tylko dokuczają — to prymitywne warunki życia.

Sam mieszkam przy budowie w baraku. Cały dzień przy pracy — często muszę jeździć drezyną po 50 klm. dziennie, żeby sprawdzić postęp robót na linii. Ciągła kontrola jest konieczna, bo, jak Panu wiadomo, wśród Turków mało jeszcze jest specjalistów, a różnorodny żywioł



*Kutahja. Największy meczet miasta. Na prawo typowy róz turecki „araba”, jakim posługują się wieśniacy w Anatolji.*

cudzoziemski — robotnicy — ci chcą dużo zarabiać, a mało pracują.

— Jakie są zarobki robotnika?

— Przeciętnie robotnik wykwalifikowany zarabia do 200 funtów tureckich miesięcznie. O ile jest samotny — to może z łatwością zaoszczędzić połowę sumy, bo życie w Anatolji, z wyjątkiem miast, jest bardzo tanie.

— A czy robotnicy - Polacy pracują u Pana?

— Było ich kilku, lecz po paru miesiącach pracę rzucili, żeby przez Sztambuł, statkiem do Beyrutu, a później linią autobusową dostać się do Persji do Teheranu — gdzie fachowiec jest bardzo poszukiwany i dobrze opłacany. Robotnicy ci pracują tam również przy budowie kolei.

Pracowałem tutaj, w rejonie *Tauszanli* — świetny fachowiec inżynier Stefan Romiszewski — człowiek młody, energiczny, znający wybornie miejscowe stosunki i język turecki. Ale i ten nas opuścił, wezwany nagle do kraju.

Jeden z moich przyjaciół, Nowosielski, w ciągu kilku lat pracy na linii, zarobił parę tysięcy funtów tureckich i przed kilku miesiącami wyjechał z żoną i dziećmi do Persji.

Mało jest nas Polaków tutaj w Anatolji, gdzie przy pomocy naszych władz — polski robotnik i inżynier znaleźć mogą dobry teren pracy i zarobek. Pracują: Niemcy, Szwedzi, Czesi, nawet Żydzi — tylko Polaków mało, a szkoda prosić pana — kończył mój towarzysz.

Po kilku dniach, skorzystałem z zaproszenia dyrekcji konsorcjum i zwiedziłem część budującej się linii.

Naturalnie wszędzie Niemcy. Materiały budowlane, z wyjątkiem chyba drewnianych podkładów, sprowadzane są z Niemiec. Niemcy mimo, że są nielubiani przez dzisiejszych Turków nacjonalistów, jednak imponują im swoją techniką, maszynami... Niemcy już silnie opanowali rynek turecki i są poważnymi konkurentami dla zagranicy.

W towarzystwie inżyniera - Niemca zwiedziłem około 30-ki-



lometrowy odcinek budowy kolei.

Tor, kilka tuneli, wywierconych w skałach — zatrzymujemy się przy ostatnim odcinku, gdzie kilkudziesięciu robotników zajętych jest składaniem materiałów na nowy budynek stacyjny.

Tęgi mężczyzna o sumiastym wąsie, w słomkowym kapeluszu i białym ubraniu — klnie z turecka po polsku:

— Hej, *bana bak* — ofermo, prędzej ruszaj się tam!

To sympatyczny majster p. Bonikowski musztruje robotników Turków.

Ci, chociaż po polsku nie rozumieją, jednak zdają sobie doskonale sprawę z tego, czego od nich ten „giaur“ wymaga.

Z małą karawaną wielbłądów zdążam w stronę **Konji**. Jazda w skwarze 57°C. nie należy do przyjemności.

Przepiękny jest górzysty, dziki krajobraz, rozpościerający się przed nami.

Gdzieś tam spotyka się suchotnicze drzewko figi, lub tamaryszni. Cisza w upalny dzień jest tak dokuczliwa, że ucho z radością chwytą dochodzący z oddali skrzyp ładownych arab (araba — wóz turecki o 2-ach kołach).

W pobliżu Konji spotykamy w tumanach kurzu piechura, drepczącego wytrwale obok osiołka obładowanego kozłami skórami.

— Heeej! usuń się tam z drogi! — krzyczy Sabri Bey — przewodnik karawany, na piechura.

— Ale, usuń się sam... i następuje bardzo nieparlamentarny epitet... po polsku.

Naturalnie zdumiony byłem tem spotkaniem z Polakiem, na anatolijskim pustkowiu.

Karawanę zatrzymałem i wdałem się w pogawędkę z tym



U wrót Kutahji



Stara uliczka w Kutahji.

dziwnym człowiekiem, którego może tylko rysy twarzy zdradzały obce pochodzenie.

— Jestem Stanisław Sługa — przedstawił się nieznajomy.

Z rozmowy okazało się, że Sługa, czterdziestoletni mężczyzna jest z zamiłowania włączoną po całym świecie.

Gdzieś koło Piotrkowa ma dom, parę mórg ziemi, żonę i kilkoro dzieci, lecz sam woli podróżować. Co kilka lat odwiedza kraj. Wałęsał się po Ameryce Północnej i Południowej, był w Marokku i w Algierze — we francuskiej Legji Cudzoziemskiej — trudno było wytrzymać — uciekł do Europy. Był w Hiszpanji, we Włoszech, w Niemczech i... przyjechał do Stambułu.

— Ot, ludzie są „głupie“, proszą pana — można zarobić — mówił.

W Stambule najbardziej popłatnym zajęciem dla tego człowieka — była służba lokaja. Zebrał parę setek funtów tureckich — ubrał się elegancko, kupił prezenty i pojechał do kraju odwiedzić żonę.

Czy długo wytrzymał w domu? Wszystkiego trzy tygodnie, żeby za resztę oszczędności wyjechać do Anatolji.

Polaków w Anatolji jest stosunkowo mało. Jest kilku w Smyrnie, którzy zajmują się handlem, trzech w Brussie, w Angorze przy budowie naszego poselstwa. Nie wspominam już o tych rodakach, którzy od kilkudziesięciu lat mieszkają w kolonji polskiej Adampol nad Bosforem, o trzydzieści kilometrów od Stambułu.

Przed rokiem był projekt sprowadzenia większej partji naszych górników do kopalni węgla w Żongułdaku i Eregli nad Czarnym morzem.

Koncesja na eksploatację kopalni spoczywa w rękach kapitalistów włoskich.

Włosi sprowadzili polskiego fachowca, inżyniera - górnika p. Jerzego Borkowskiego, powierzając mu wysokie i odpowiedzialne stanowisko. P. Borkowski sam gorliwie zajął się projektem sprowadzenia robotnika polskiego. Jednak rabunkowa polityka włoskich kapitalistów, stosowana przy eksploatacji, stanęła temu na przeszkodzie. Nie chciano zgodzić się na warunki finansowe, stawiane przez Polaka i w rezultacie inż. B. opuścił Turcję.

TADEUSZ NIWIŃSKI.



Port w Stambule.



# PRZEGLĄD KOLONJALNY

(Zestawiony przez Dr. Jana Rozwadowskiego).

## KŁOPOTY PAŃSTW KOLONJALNYCH.

Kłopoty państw kolonialnych z powodu wzrastającej ciągle chęci ingerowania czynników obcych w sprawach kolonialnych stale się powiększają.

W Genewie zawiązało się złożone przeważnie ze Szwajcarów Międzynarodowe Biuro Tuziemców w Kolonjach. W chwili obecnej biuro to zajęło się problematą zwalczania alkoholizmu wśród ludów afrykańskich. Chodzi o to, że na mocy artykułu 7 Traktatu w Saint Germain członkowie Ligi Narodów obowiązani są przysyłać do sekretariatu Ligi raporty, dotyczące ilości spirytusu, importowanego względnie fabrykowanego. Wspomniane wyżej biuro dla obrony tuziemców bierze cytowany artykuł Traktatu w Saint Germain za punkt wyjścia dla swojej akcji, zmierzającej do zwalczania alkoholizmu w Afryce.

„Journal des Debats“ pisze na ten temat: „Twierdzimy, że zarówno sprawa przymusu pracy w kolonjach, wywołana przez Międzynarodowe Biuro Pracy, jak i obecna sprawa alkoholizmu jest jedynie pretekstem dla krajów, które chcą odzyskać utracone posiadłości kolonialne, względnie rozszerzyć swój stan obecnego posiadania, aby pod osłoną humanitarnych hasel sięgnąć po obce posiadłości kolonialne“. „Journal des Debats“ wzywa państwa kolonialne do stworzenia wspólnego bloku celem dania należytego odporu wszelkim zakusom. Dodaje przytem, że organizacja takiego bloku jest już w drodze realizacji. Istnieją już zorganizowane w latach 1928-29 komitety studjów kolonialnych: Franko-Angielski, Franko-Belgijski i Franko-Holenderski; brak jedynie Hiszpanji i Portugalji.

## WOBEC BLISKIEGO TERMINU ZWOŁANIA KONFERENCJI MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI PRACY.

Prasa mocarstw kolonialnych nie przestaje zajmować się sprawą kwestjonariusza, rozesłanego przez Międzynarodowe Biuro Pracy do członków Ligi Narodów w sprawie podporządkowania wszy-

stkich zagadnień, związanych z pracą tuziemców w kolonjach. reglamentacji Międzynarodowego Biura Pracy.

W jednym z poprzednich numerów pisaliśmy, że wielkie państwa kolonialne uznały powyższą sprawę, jako godzącą w ich suwerenność w kolonjach, mniejsze zaś państwa uważają ją za środek, zmierzający do odebrania im kolonij. Obecnie p. Henri Solus, profesor Uniwersytetu w Poitiers, wysuwa tezę, że odpowiedzi poszczególnych państw na kwestjonariusz, które będą rozpatrywane na najbliższej sesji Międzynarodowej Organizacji Pracy i które w przyszłości mogą posłużyć za podstawę do opracowania konwencji o pracy w kolonjach — godzą w postanowienia Traktatu Wersalskiego.

Artykuł 421 tego Traktatu mówi, że państwa zobowiązują się stosować w kolonjach konwencje, dla nich obowiązujące, o ile kolonie te nie rządzą się według własnych praw. Wolne są państwa te natomiast od tego obowiązku, o ile konwencja nie da się zastosować w kolonji z uwagi na warunki lokalne. Ponadto państwa przy wprowadzaniu konwencji do kolonij mogą modyfikować konwencję, zgodnie z warunkami lokalnymi. Profesor Solus wyciąga stąd wniosek, że sprawa pracy tuziemców w kolonjach została już uregulowana przez artykuł 421 Traktatu Wersalskiego. Autor uchyla kompetencję w tej sprawie Międzynarodowego Biura Pracy i uważa, że w myśl powołanego artykułu Traktatu państwa kolonialne, będące członkami Ligi Narodów, we własnym zakresie bez czyjejkolwiek ingerencji decydują, która konwencja może być rozciągnięta na kolonie oraz która wymaga modyfikacji, względnie która nie powinna mieć zastosowania w kolonji.

## KOLONIZACJA SOWIECKA

Bolszewicy zakończyli budowę kolei, łączącej Syberję z Turkiestanem. Kolej ta połączyła równocześnie kolej transsyberyjską z magistralą Orenburg — Taszkient.

Budowa tej linii kolejowej o długości 1.500 klm. była rozpoczęta przez rząd rosyjski jeszcze przed wojną. Dekret z dnia 3 grudnia 1926 roku polecił kontynuowanie prac.

Obecnie zakończono układanie szyn na całej długości. Budowa kosztowała przeszło 1.000 milionów złotych. Oblicza się, że kolej ta będzie musiała przewieźć corocznie około 1.500.000 ton towarów, a zwłaszcza zboża i drzewa z Syberji.

Kolej nosi oficjalną nazwę „Turk-Sib“; bezwątpienia wywrze ona wpływ znaczny na rozwój ekonomiczny centralnej Syberji.

Jednym z celów nowej linii kolejowej będzie przewóz zboża syberyjskiego do Turkiestanu, na którego terytorjum znajduje się obecnie 600.000 ha plantacji bawełny, ponieważ właśnie dowóz żywności do terenów plantacyjnych był dotychczas znacznie utrudniony, co hamowało dalszy rozwój produkcji.

W związku z pobudowaniem nowej kolei rząd sowiecki opracował program wielkich robót irygacyjnych w Turkiestanie. W wyniku tych robót przewidywane jest powiększenie terenów plantacyjnych do 3.000.000 hektarów.

Obecnie dokonywane są roboty irygacyjne wzdłuż rzeki Czu. W ten sposób Sowiety pragną zredukować do minimum import bawełny z Egiptu i Ameryki.

Poza tem przez pobudowanie nowej kolei bolszewicy chcą zwiększyć produkcję ryżu, wzmoc gospodarkę hodowlaną, tytoniową, przemysł kauczukowy i t. d.

Bolszewicy już przed kilku laty założyli próbne plantacje kauczuku i próby te dały dodatnie rezultaty.

## RAID MOTOCYKLOWY PRZEZ SAHARĘ.

Młody Francuz, René Martineau, dokonał niebywale śmiałego raidu na motocyklu przez Saharę, Niger, Czad i Nigerję Angielską.

Całą podróż, poczynając od Lionu (z wyjątkiem przejazdu morzem) oraz drogę powrotną



podróżnik dokonał na motocyklu. Wyjechał z Lionu 2 lutego, wrócił zaś 28 kwietnia, pokrywając przestrzeń 8.600 klm. Podczas poszczególnych etapów podróży p. Martineau zabierał ze sobą karabin, 70 litrów benzyny, 10 litrów oliwy, 5 litrów wody i 12 pudełek sardynek.

Według opowiadań podróżnika, drogi przez Saharę, wykazywane na mapach wojskowych, w rzeczywistości nie istnieją. Pokrył je gęsty i szary piasek. Pustynia ma wygląd nagle skamieniałego morza. Pomimo, że teren Sahary jest równy, podróżnikowi wydało się, że stale jedzie pod górę. Wzrok sięga najdalej o 5 klm. Reszta tonie w gęstym тумanie. Temperatura w ciągu dnia dochodzi do 40 st., na noc spada do 0 st.

### POLSKI RYNEK PRODUKTÓW I TOWARÓW KOLONJALNYCH.

Całkowity import towarów do Polski wyniósł w 1928 r. 5.165.374 ton o wartości 3.362 miliony złotych. W imporcie tym produkty i towary kolonialne wynoszą 260.000 ton — wartości 600 milionów złotych, a więc 5,4 proc. wagi i 18 proc. wartości całego importu. Import kolonialny do Polski reprezentowany jest niemal przez wszystkie rodzaje towarów kolonialnych.

Najważniejszym towarem kolonialnym, importowanym do Polski, jest bawełna, dostarczona w ilości 710.894 q. o wartości 311.816.000 złotych. Dalej ryż — przeszło 1.000.000 q. za cenę 71 milionów złotych. Poza tem następują futra, kawa, herbata i kakao, oliwy kolonialne, owoce i t. d.

### KRYZYS KAWOWY W BRAZYLJI

Jak wiadomo, w Brazylii od dłuższego czasu istnieje ostry kryzys kawowy. Kraj ten produkuje dwie trzecie produkcji światowej kawy, a zapasy kawy, magazynowane obecnie w Brazylii, równają się rocznej konsumpcji kawy całego świata.

Rząd Stanu Sao-Paulo znalazł nowe kredyty w bankach amerykańskich i angielskich z terminem płatności w ciągu lat 10.

W tym również czasie w myśl umowy zawartej z bankami magazynowane zapasy kawy w ilości 16.500.000 worków, służące ja-

ko zabezpieczenie pożyczki, winny być zlikwidowane.

Od 2 lat cena kawy brazylijskiej spadła o 50 proc. Oczywiście, że pociągnęło to za sobą spadek ceny na kawę, produkowaną w kolonjach przez państwa kolonialne. Już obecnie koszty produkcji kawy w kolonjach przewyższają znacznie ceny sprzedażne. To też państwa kolonialne dążą do znoszenia podatków i taks, ciężących dotychczas na produkcji kawowej.

### BALDWIN O BRYTYJSKIEJ POLITYCE KOLONJALNEJ

Angielski mąż stanu Baldwin na zebraniu konserwatystów w liczbie około 1.000 osób wygłosił mowę, w której sprecyzował tezy angielskiej polityki kolonialnej. Tezy te są następujące:

1. Rozwój polityki protekcyjnej w stosunku do przemysłu angielskiego.

2. Dojście do porozumienia z kolonjami i dominjami w kierunku ustalenia jednego programu polityki fiskalnej i celnej.

3. Ogłoszenie referendum celem ostatecznego uregulowania i rozstrzygnięcia sprawy taks na produkty spożywcze.

### KRYZYS W PRZEMYSŁE BAWELNIANYM W BOMBAJU.

Fabryki bawełniane, zainstalowane w Bombaju, przeżywają od dłuższego czasu dosyć ostry kryzys; już obecnie fabrykanci zmuszeni są do przenoszenia swych przedsięwzięć w głąb Indyj.

Fabryki w Bombaju nie mogą wytrzymać silnej konkurencji towarów bawełnianych japońskich. Chwilowe podniesienie się cen na towary bawełniane zaraz po wojnie nie pozwoliło fabrykantom bombajskim na zgromadzenie pewnych rezerw finansowych. Obecnie rezerwy te się wyczerpały i dalsza konkurencja z tańszymi towarami japońskimi jest niemożliwa. Ponadto towary, wyrabiane przez fabryki bombajskie, są sprzedawane przeważnie wewnątrz kraju, wskutek czego fabryki, znajdujące się w prowincji są w lepszej sytuacji, ponieważ są one położone bliżej surowca, przyczem i ręce robocze na prowincji są tańsze. To też te ostatnie fabryki wytrzymują zwycięsko konkurencję japońską.

Specjalne komisje, badające poszczególne połacie kraju, uznały, że najniższe koszty produkcji dadzą się osiągnąć w Bengalu.

### PRÓBY OGRANICZENIA PRODUKCJI HERBATY.

Na skutek decyzji, powziętej przez plantatorów herbaty, co do ograniczenia produkcji herbaty, plantatorzy angielscy postanowili przyłączyć się w tym względzie do plantatorów holenderskich. W marcu odbyło się w Amsterdamie zebranie Związku Holenderskich Plantatorów Herbaty, na którym jednogłośnie postanowiono, że produkcja w roku 1930 będzie zmniejszona o 12.000.000.— funtów w stosunku do produkcji z roku 1929. W roku 1929 Indie Holenderskie wyprodukowały 145 milionów funtów herbaty, produkcja więc w roku bieżącym wyniesie 133 milj. funtów. Na zebraniu nie ustalono metod, które mają doprowadzić do zredukowania produkcji, prawdopodobnie jednak redukcja ta będzie osiągnięta przez zniszczenie liści mniej wartościowych, ponieważ właśnie wielki zbiór małowartościowych liści w roku 1929 doprowadził do spadku cen herbaty.

### WALKA ZE ŚPIĄCZKĄ.

Rządy francuski, portugalski i belgijski zawarły umowę, ustalającą jednolite postępowanie przy zwalczaniu śpiączki w rejonie Mayumbé (Afryka).

### ROZWÓJ PRZEMYSŁU BAWELNIANEGO W CHINACH.

Rok 1929 był szczególnie pomyślny pod względem konjunktury dla rozwoju przemysłu bawełnianego w Chinach. Przemysł ten zawdzięcza swój rozwój wielkim zamówieniom, jakie otrzymały fabryki chińskie w roku 1928.

Pozatem w roku 1929 nie było w tym przemyśle żadnych konfliktów między pracodawcami a pracującymi. Wprawdzie płace robocze były bardzo wysokie, jednakże produkcja była do tego stopnia intensywna i ceny sprzedażne tak wysokie, że kompensowały fabrykantom wydatki, poniesione wskutek wysokich płac roboczych.

Zyski, osiągnięte w 1929 roku, wahały się od 63.000 — 428.000 dolarów na przedsiębiorstwo. W



1929 roku było w Chinach 120 fabryk bawełnianych o 3.664.120 szpul. Fabryki te zatrudniały 241.559 robotników i skonsumowały 1.089.333.000 funtów surowca.

Produkcja wynosiła 888.000.000 funtów nici bawełnianych i 14.650.000 sztuk płótna (około 240.260.000 mtr.).

Centrum chińskiej produkcji bawełnianej znajduje się w Szanghaju, gdzie jest jedna trzecia fabryk chińskich, 30 fabryk japońskich i 3 angielskie.

W ciągu 10-lecia powojennego Chińczycy znacznie zwiększyli swój stan posiadania, ponieważ mają oni obecnie 24 fabryki, podczas gdy przedtem mieli tylko 12. Ilość fabryk japońskich wzrosła w tym samym czasie o 23.

W roku 1928 Chiny importowały 257.772.000 funtów surowca bawełny wartości 48.670.000 dolarów, wówczas kiedy import w roku 1913 wyniósł zaledwie 18 382 tys. funtów wartości 2.254.000 dolarów.

Same fabryki w Szanghaju importowały w 1928 r. 217.784.000 funtów bawełny, z czego 136.922

tys. funtów z Indyj, 75.315.000 z Ameryki.

### PORTUGALSKI BANK KOLONJALNY.

Dekretem z dnia 6 maja r. b. rząd portugalski postanowił utworzyć bank, mający na celu podniesienie rozwoju gospodarczego kolonij portugalskich (Banco de Fomento Colonial) z kapitałem zakładowym 100.000 contos.

Kapitał zakładowy ma być pokryty w sposób następujący: skarb państwa 67.000, Angola 7.500, Mozambik 7.500, Krajowa Kasa Kredytowa 10.000, Bank Ultra-Marino 5.000, Bank Angoliński 3.000. W przyszłości kapitał zakładowy ma być podniesiony do 200.000 contos.

Siedzibą nowego banku będzie Lizbona. Bank będzie realizował kredyt rolny i przemysłowy, zastawy hipoteczne oraz emisje obligacji. Będzie on również popierał i organizował przedsiębiorstwa handlowe, przemysłowe i transportowe.

Bank rozpocznie natychmiast swą działalność, narazie w Angoli i w Mozambiku.

## KRONIKA KOLONJALNA

**PRACE W SEKCJACH ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONJALNYCH.** — Wobec rozpoczęcia prac nowego Zarządu Związku Pionierów Kolonialnych zorganizowano szereg Sekcyj, między które podzielone zostały poszczególne prace Związku.

Utworzone zostały już sekcje następujące: propagandowa, polityczno-ekonomiczna, finansowa, organizacyjna i badań terenowych.

W czasie najbliższym utworzone zostaną jeszcze sekcje mandatów kolonialnych i zagranicznych.

Skład personalny poszczególnych sekcji, oraz zakres ich działalności podany zostanie w następnym numerze „Pioniera Kolonialnego”.

Wszyscy członkowie Związku pragnący brać czynny udział w pracach Sekcji winni się zgłosić do Sekretariatu Zarządu Związku, który czynny jest codziennie z wyjątkiem niedziel i świąt w godzinach od 6 do 8 po południu w lokalu Ligi Morskiej i Rzecznej, przy ul. Królewskiej nr. 9 m. 6 (II piętro — front).

**ZNACZEK NA FUNDUSZ KOLONJALNY.** — Zarząd Związku Pionierów Kolonialnych przypomina członkom i Oddziałom Ligi Morskiej i Rzecznej, że sprzedaż znaczka na fundusz kolonialny już się rozpoczęła. Oddziały prowincjonalne zamówienia na znaczek mogą kierować do Sekcji Kolonialnej Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej (Królewska 9 m. 6 w Warszawie).

Znaczek, formatu pocztowego, posiadający wartość 10 i 50 groszy. Zebrany tą drogą fundusz przeznaczony jest całkowicie na akcję kolonialną Ligi Morskiej i Rzecznej.

Wszyscy ci, którzy pragną lepszego jutra dla naszych stosunków populacyjnych i gospodarczych, muszą się zdobyć na ten minimalny wysiłek i kupić znaczek na fundusz kolonialny. Jest to przedewszystkiem obowiązek członków Ligi Morskiej i Rzecznej, która na sztandarze swym wypisała obok hasła morskich i hasła kolonialne.

Niemieckie „Flotten-Vereine“ i „Kolonial-Vereine“ zebrały olbrzymie sumy przez groszowe składki milionów — uczynimy to samo, jeżeli drogie są sercom naszym sprawy morskie i zamorskie państwa naszego!

Popierajmy akcję kolonialną Ligi Morskiej i Rzecznej, którą w imieniu Ligi prowadzi Związek Pionierów Kolonialnych!

**POWRÓT DR. ALEKSANDRA FREYDA Z ALGERU.** — Dnia 5 czerwca r. b. powrócił z Kongresu Międzynarodowego Malarjologów, który odbywał w Algierze w dniach 19—21 maja r. b., przedstawiciel Zarządu Związku Pionierów Kolonialnych p. dr. Aleksander Freyd.

P. dr. Freyd był oficjalnym delegatem Związku Pionierów Kolonialnych i Naukowego Instytutu Emigracyjno-Kolonialnego na wspomnianym kongresie.

Szczegółowe sprawozdanie z uczestnictwa p. dr. Freyda na kongresie podamy w następnym numerze.

**POWRÓT KPT. A. ZARYCHTY Z JUGOSŁAWJI.** — W ostatnich dniach maja r. b. powrócił do Warszawy p. kapitan A. Żarychta, który był przedstawicielem Związku Pionierów Kolonialnych na międzynarodowym kongresie geografów słowiańskich.

**ODCZYT O POLSKIM PROBLEMIE KOLONJALNYM.** — Sekretarz Związku Pionierów Kolonialnych p. dr. W. Rosiński wygłosił w dn. 23 maja r. b. w Stowarzyszeniu b. Wychowawców Wyższej Szkoły Handlowej w Warszawie odczyt na temat „Polski problem kolonialny”.

Odczyt zgromadził kilkadziesiąt osób. Po odczycie wywiązała się dyskusja, która w całej rozciągłości poparła wywody prelegenta, dowodząc tem samem słuszności akcji, jaką w zakresie kolonialnym prowadzi Liga Morska i Rzeczna.

**ZJAZD POLAKÓW Z ZAGRANICY.** —

W czasie od dnia 1—3 czerwca r. b. odbywał się w Warszawie Zjazd komitetu wykonawczego Rady Organizacyjnej Polaków z zagranicy. Reprezentowani byli Polacy z Niemiec, St. Zjednoczonych, Francji, Czechosłowacji, Łotwy, Austrii i Rumunii. Obradom przewodniczył p. Marszałek Senatu prof. J. Szymański. Referat organizacyjny wygłosił członek zarządu Związku Pionierów Kolonialnych i Polskiego Twa Emigracyjnego p. Kpt. M. Fularski.

Z ramienia naszej organizacji, brał udział w Zjeździe, w charakterze gościa, sekretarz Zarządu p. dr. Rosiński.

**INFORMACYJNY KURS KOLONJALNY.** — Staraniem Zarządu Związku Pionierów Kolonialnych i przy współudziale Naukowego Instytutu Emigracyjno-Kolonialnego został zorganizowany kurs informacyjny dla działaczy kolonialnych. Celem kursu jest zorientowanie interesujących się polskim problemem kolonialnym w dotychczasowym stanie prac dokonanych w tej dziedzinie w Polsce oraz zapoznania uczestników kursu z polityką kolonialną państw innych.

Na pierwszym tym kursie informacyjnym zapowiedziane zostały wykłady następujące: Zadania polskich pionierów kolonialnych (Gen. G. Orlicz-Dreszer); Polityka kolonialna wielkich i małych państw, oraz Konieczności i możliwości polskiej polityki kolonialnej (dr. G. Załęcki); Kolonie niemieckie ze stanowiska prawnego (dr. J. Rozwadowski); Przygotowania organizacyjne akcji kolonialnej, oraz Argentyna i Paragwaj (kpt. M. Fularski); Istota kolonji z punktu widzenia międzynarodowego (Prof. T. Hilarowicz); Podstawy polskich dążeń kolonialnych, oraz Parana i Peru (kpt. A. Żarychta); Higiena tropikalna (dr. med. Al. Freyd); Angola (Franciszek Łyp); Polska polityka morska i zamorska, oraz Problemy polskiego handlu kolonialnego (dr. W. Rosiński).

Wykłady rozpoczęły się dnia 19 maja r. b. odczytem inauguracyjnym prezesa Związku Pionierów Kolonialnych p. Gen. G. Orlicz-Dreszera. Dotychczas wygłoszone zostały wykłady następujące: Zadania polskich pionierów kolonialnych, Polityka kolonialna małych i wielkich państw, Konieczności i możliwości polskiej polityki kolonialnej, Kolonie niemieckie z punktu widzenia międzynarodowego, Polityka morska i zamorska Polski, Istota kolonij z punktu widzenia prawa międzynarodowego, oraz Argentyna i Paragwaj.

Zakończenie kursu nastąpi w czerwcu.



# Z BIEGIEM RZEK POLSKICH

Dodatek regionalno-turystyczny

## KRÓTKI RYS TURYSTYCZNY WOJEWÓD. KIELECKIEGO

Na wstępie krótkie informacje o województwie Kieleckim:

Obszar Województwa Kieleckiego 24.833 km. kw. Zaludnienie 2.773.700 osób. Długość dróg 14.744 km. W tem dróg bitych 3.356 km. Na 1 km. kw. powierzchni dróg bitych wypada 0.132 km. Linij autobusowych 212 km. Na łącznej długości 2.270 km. Roli 13.526 km. kw. Łąk 1.535 km. kw. Pastwisk 1.706 km. kw. Lasów 5.996 km. kw. Nieużytków 2.070 km. kw. Najwyższa wysokość n. poz. m. Bałtyckiego 612 m. Najniższa 93 m.

Konfiguracja terenu tworzy niejako dalszy ciąg pogórza Podkarpackiego, przeciętego rozległą doliną Wisły, która płynie południową i wschodnią krawędzią Województwa. Krawędź północną i zachodnią stanowi dolina Pilicy, mającej swój początek na terenie Województwa. Rzeki te, oraz Nida, przecinająca teren województwa z półn. zachodu na połud.-wschód, wskazują dwa zasadnicze działy wód. Jeden, równoleżnikowy, tworzący trójpasem górny Świętokrzyskie, z najwyższym wzniesieniem Górą Łysą (612 m.), niższymi, Miedziana Góra, Bukowa, Radostowa, Łysa, Górami Jeleniami i t. d. Drugi dział wód, ciągnący się jako odgałęzienie trzeciego pasma Świętokrzyskiego w kierunku południowo-zachodnim przez Chęciny, Małogoszcz, wzniesienie Olkuską ku pustyni Błędowskiej „Polskiej Sahary”. Ten ostatni dział krzyżuje się z pogórzem Krakowsko-Częstochowskim, z piękną doliną Prądnika. Dość znaczne względne wysokości, nader charakterystyczne rzeźba terenu w południowej części Województwa w jurajskich wapieniach kredowych (pow. Bedziński, Częstochowski, Zawierciański, Olkusi), zaś charakterystyczne wyżłobienia w lasach na wschodzie (pow. Miechowski, Pińczowski, Sandomierski i Opatowski), przy pięknych pokryciach leśnych, stworzyły harmonijne, piękne i ciekawe krajobrazy, stworzyły warunki, pociągające ludzi do wykorzystania tych okolic. Temu też przypisać należy już wczesnych wiekach gęste zaludnienie tej ziemi i jej obronę, o czym świadczą liczne ruiny starych zamków. Tutaj, w tej prastarej kolebce ziemi Mazowieckiej, na każdym kroku spotyka się liczne świadectwa rosnącej kultury, widocznej w tysiącach budowli kościołów, kaplic, pomników i figur. Drugim czynnikiem ważnym dla rozwoju życia i kultury było i jest wielkie bogactwo minerałów. Zagłębie Dąbrowskie sięgające daleko na zachód, już w pierwszych czasach historii polskiej roilo się od kopalni węgla, rudy, ołowiu, srebra i t. d. W Górach Świętokrzyskich napotyka się na rudę żelazną, miedź, siarkę, marmury i bardzo dobry kamień budowlany (marmury i kwarcyty). Bogactwa te, wydobywane z łona ziemi, stworzyły rekompensatę za jałową ziemię w tych okolicach, gdzie się one znajdują. Warunki te przyczyniły się do wytworzenia bardzo żywej historii;

z ziemi tej wywodzą się lub żyli na niej wielcy mężowie (Kochanowski, Rej, Długosz, Kadłubek), na tej ziemi rozsiane są liczne pola walk w obronie Ojczyzny, tu są chlubne pomniki sławy ośrodka polskiego (Raclawice).

Historja tego zakątka wybiła silnie piętno na mieszkańcach, wyraziła się w licznych legendach, w usposobieniu, strojach i zwyczajach, które w wielu okolicach mają swoją własną, odrębną cechę.

Stosownie do bogactwa ziemi i jakości gleby, w zachodniej części województwa w powiatach: Bedzińskim, Zawierciańskim, Częstochowskim, Olkuskim i wzdłuż rzeki Kamiennej w środkowej części województwa w powiatach: Koneckim, Iżeckim i Opatowskim, rozwinął się przemysł, natomiast wzdłuż Wisły w powiatach: Sandomierskim, południowej części Opatowskiego, Stopnickim, Pińczowskim, Miechowskim i południowej części powiatu Jędrzejowskiego zakwitło bardzo wysoko rolnictwo; na reszcie województwa, o gładkiej piaszczystej, przy słabym rolnictwie zaległy znaczne połacie lasów.

Z najważniejszych miejscowości godnych zwiedzenia przez turystów wymienić należy z terenu Gór Świętokrzyskich: Sandomierz, położony na wzgórzu nad brzegiem Wisły z licznymi pamiątkami historycznymi i bardzo pięknymi widokami na Wisłę. Siedziba biskupstwa, starostwa, liczne zabytki sztuki począwszy od XI wieku.

W pobliżu Sandomierza w kierunku południowo-zachodnim 13 km. szosą (autobusem) znajduje się Złota Góra ze słynnymi wykopaliskami z epoki kamiennej. Na zachód i półn. zachód od Sandomierza, piękne ruiny zamków w

Ossolinie, Kanarach, Ujeździe, Międzygórzu i Tudorowie.

Św. Krzyż z klasztorem w stylu barokowym z XI wieku, położonym wśród pięknych i charakterystycznych lasów jodłowych na szczycie gór, skąd rozciąga się piękny widok na wyżynę Sandomierską-Opatowską z jednej strony, a w kierunku trzeciego pasma gór ku południowi — z drugiej strony.

Św. Katarzyna, idąc szczytami gór odległa od św. Krzyża o 11 km. z puszcza jodłową, charakterystycznymi zwałami kamieni (zw. gołoborzem), z najwyższym w Górach Świętokrzyskich szczytem Łysicą, skąd rozciąga się piękny widok ku Kielcom, Chęcinom, Miedzianej Górze, Bukowej Górze, na sąsiednią Górą Radostową z przełomem rzekami Lubrzanki.

Kielce, siedziba Województwa, Biskupstwa, licznych urzędów. Miasto, pięknie położone, obok pamiątek historycznych, bogatego muzeum Krajoznawczego, ma kilka fabryk. Z ważniejszych wymienić należy fabrykę marmurów, odlewnię i hutę „Ludwików” wapienniki i w pobliskim Białogonie — odlewnię żelaza. W odległości 8 km. szosą lub koleją, znajduje się piękny przełom rzeki Bobrzy w okolicy Słowika — miejsca letniskowego, a dalej na wysokich wzgórzach Chęcin, okazałe mury zamczyska Królowej Bony (XV w.) z pięknym i rozległym widokiem na wszystkie strony. Poza Chęciny piękna okolica w Bocheńcu, oraz znane pobożowisko w Małogoszczy. Na północ od Chęcin przy szlaku Warszawskim wznosi się Miedziana Góra, której nazwa pochodzi od miedzi znajdującej się w tej okolicy.

Z południowo-zachodniego terenu województwa, tak zwanego pogórza Kra-



Ojców. Dolina Prądnika.







szego nawskroś nowożytnego, niedawno powstałego, ten sam wygląd ma Dąbrowa. Gorączkowy rozwój i piętno przemysłu węglowego wybiło się na tych miastach zakopconych, zadymionych, hałaśliwych, o budynkach, rysujących się od duchów skorupy ziemi.

W pobliżu Będzina na zachód od niego w odległości 4 i pół km. rozsiadła się mała, aczkolwiek bogata miejscowość kopalniana — z najlepszym węglem „Czeladź”. Na północny-zachód *Grodziec* ze swoimi cementowniami. Na północny-wschód i na wschód jako przeciwstawienia do tej ruchliwej niszki węglowej ciągną się piękne lasy pokrywające urocze wzgórza jurajskich skał wapiennych zakończone na wschodzie piaszczystą *Pustynią Błędownską* zwaną „Polską Saharą”, której piaszczysta łacha szerokości 2 km. a długości 3 km. przecięta jest rzeką *Przemszy*. Na północ od tej pustyni w odległości 12 km. sterczą okazałe ruiny zamku w *Ogrodzieńcu*, które wraz z ruinami w *Smoleniu* i pustynią *Błędownską* tworzą niejaką łańcuch obronny Zagłębia.

*Olkusz*, miasto powiatowe leżące w sercu pogórza Krakowsko-Częstochowskiego, z wielką fabryką naczyń kuchennych i grobem bohatera 1863 r. *Francisko de Nullo*, oznacza się pięknym położeniem nad strumykiem *Baba*, gubiącym się w lecie w piaskach. W pobliżu, na wschód w odległości 4 km. znajdują się ruiny zamku w *Rabsztynie*, na zachód Kopalnia ochry w *Bolestawiu* z niedalekiem pobożowskiem z roku 1863 — *Krzykaroką*. *Olkusz* stanowi punkt wyjściowy dla zwiedzania doliny *Prądnika* z *Pieskową Skalą* po drodze i słynnym *Ojcowem*.

*Pieskowa Skala* pierwsza strażnica tej doliny posiada piękny zamek dobrze zachowany i zamieszkały przez letników. Zamek na urwistej skale wapiennej ze stawem u podnóża i piękną drogą wijącą się wśród skał czyni wrażenie imponujące, staje on u wrót t. zw. „Polskiej Szwajcarii” jaką jest dolina *Ojcowa*.

*Ojców*, oddalony od *Pieskowej Skali* o 7 km., leży w uroczej kotlinie, wyłożonej przez wody *Prądnika* i jest po *Tatrach* jednym z najpiękniejszych zakątków naszej ziemi. Tę historycznie znaną miejscowość z czasów *Łokietka*, gdzie znajduje się grota jego imienia, i cały szereg innych przesłicznych grot jak „*Ciemna*” względnie „*Królewska*” — natura ozdobiła najciekawszymi okazami w rzeźbie terenu, w wyżarciu skał wzdłuż głównej doliny *Ojcowskiej* i bożych dolin: *Sąpowskiej*, *Korytanji* i mniejszych. Jest tu „*Sfinks*” i „*Brama Krakowska*”, „*Iglica*”, „*Czarcia Skala*”, „*Skamieniały Wędrowiec*”, „*Maczuga Herkulesa*” i t. d. Piękna przyroda w *Ojcowie*, lecznicze własności źródła św. *Jana* spowodowały, że miejscowość ta stała się letniskiem i uzdrowiskiem. Wielkie sanatorium „*Goplana*” i cały szereg pensjonatów i willi obsługuje setki kuracjuszy i letników.

Z innych miejscowości wymienić należy: w powiecie *Miechowskim* *Raclawice*, pamiętne zwycięstwa oręża polskiego pod bohaterskim przewodem wielkiego Naczelnika *Tadeusza Kościuszki*. Dalej na wschód w powiecie *Pińczowskim* spotykamy małą miejscinę *Skalbmierz*, ongi siedlisko nauki. Tu odbywały się pierwsze wykłady wiedzy filologicznej.



Kielce — Stolica Województwa.

*Kazimierza Wielka* z wielką cukrownią. *Wiślica* z kolegiatą, w której przez długie lata przebywał wielki historyk *Długosz*. *Pińczów* nad *Nidą* z resztkami obronnych murów i pamiątkami poarjańskimi, dzisiaj miasto powiatowe. *Busk* i *Solec* w powiecie stopnickim, miejscowości wodolecznicze. *Szydłów* w tymże powiecie z okazałymi ruinami zamku *Jagiellońskiego*, z murowaną synagogą, ufundowaną przez *Kazimierza Wielkiego*.

W północnej części województwa rozsiane są miejscowości: *Opczno* ze starym zamkiem *Kazimierzowskim* z tegoż czasu pochodzącym „*Domem Esterki*”, z fabrykami i wapiennikami. *Drzewica* z okazałymi ruinami zamku, dużym stawem, fabryką noży „*Gerlacha*”. *Stąporków* z dawną fabryką broni, obecnie hutą żelazną. *Bliżyn*, miejscowość letniskowa nad *Kamienną*, obecnie wzo-

rowo rozbudowywana. *Szydłowiec* przy trakcie *Krakowskim* z ruinami zamku, pięknym ratuszem i kolegiatą. *Starachowice* z wielką hutą żelazną, tartakami i innymi fabrykami. *Ostrowiec*, podobnie jak *Starachowice*, miasto fabryczne. W pobliżu na północny - wschód od *Ostrowca* znajdują się bogate wykopalska wyrobów krzemionkowych z tej epoki. Na wschód fabryka porcelany w *Ćmielowie*. Z *Ostrowca* wychodzi główna droga na św. *Krzyż*.

Istnieje jeszcze cały szereg miejscowości ważnych dla każdego Polaka, które w krótkim rysie trudno ująć. Objęcie całokształtu i szersze ujęcie powyższego szkicu nastąpić może tylko w obszernym „*Przewodniku*”, który *Wojewódzka Komisja Turystyczna* w *Kielcach* zamierza wydać w niedługim czasie.

Organizacjami, zajmującymi się turystyką i krajoznawstwem na terenie *Województwa*, są: *Wojewódzka Komisja Turystyczna* w *Kielcach* (*Urząd Wojewódzki*); *Oddziały Towarzystwa Krajoznawczego*: w *Kielcach*, w *Olkuszu*, w *Ostrowcu*, w *Sandomierzu*, w *Zagrodzynie*; *Muzeum Miejskie* (sekcja wycieczkowa) w *Częstochowie*; *Oddział Towarzystwa Tatrzańskiego* w *Kielcach*; św. *Krzyska* sekcja narciarska w *Kielcach*.

Ponadto w każdym powiecie są zorganizowane referaty turystyczne przy

## ZWIEDZAJCIE WYBRZEŻA WISŁY!

nasze parostatki kursują codziennie:

|                     |           |                               |
|---------------------|-----------|-------------------------------|
| na linii WARSZAWA — | GDAŃSK    | odejście z Warszawy o g. 9-ej |
| „ „ „               | TORUŃ     | „ „ 23.30                     |
| „ „ „               | WŁOCŁAWEK | „ „ 17.30                     |
| „ „ „               | PŁOCK     | „ „ 21.00                     |

na linii toruńskiej kursują salonowe parostatki posiadające kabiny I-ej i II-ej klasy.

Pierwszorzędne bufety. :-:

Wycieczki zbiorowe otrzymują zniżki do 33% 0

Informacje. Kasa Zamawiań, tel. 416-31 i 416-32.

ŻEGLUGA RZECZNA „VISTULA” Sp. z ogr. odp

Warszawa, ul. Sewerynow Nr. 3 (róg Kopernika).

6509. 91. VI. V 11



Starostwach i prawie wszędzie Komite-  
ty powiatowe przy Sejmikach.

Wskazówki dla organizowania wycie-  
czek:

#### WYCIECZKI JEDNODNIOWE:

1) *Sandomierz* (stacja kolejowa) 1 km. szosą do miasta, zwiedzanie (6 godz.) — przejażdżką po Wiśle w kierunku Zawichostu, stąd autobusem do Ostrowca (stacja kolejowa).

2) *Kielce* (stacja kolejowa), zwiedza-  
nie — autobusem na św. Katarzynę —  
autobusem przez Bodzentyn (zamek)  
do Suchedniowa (stacja kolejowa).

3) *Kielce* (stacja kolejowa), zwiedza-  
nie — autobusem przez Słowik do Chę-  
cin, po zwiedzeniu autobusem do stacji  
kolejowej w Chęcinach.

4) *Częstochowa* (stacja kolejowa),  
zwiedzanie — autobusem do Olsztyna  
(ruiny zamku, grotty) — powrót do Czę-  
stochowy.

5) *Będzin* (stacja kolejowa) — Sono-  
wicz, zwiedzanie.

6) *Potok* stacja kol. wąskotorowej „Je-  
drzejów - Rytwiany”, skąd iesz do 6  
km. do Szydłowa, zwiedzanie ruin zam-  
ku, synagogi — autobusem do Chmiel-  
nika do stacji kolejki.

7) *Ostrowiec* (stacja kolejowa), zwie-  
dzanie — autobusem do Opatowa, zwie-  
dzanie — autobusem do Tudorowa, zwie-  
dzanie ruin zamku — autobusem do  
Sandomierza lub Kielc. Do Kielc pięknie  
położona droga prowadzi przez Łagów  
wzdłuż Gór Świętokrzyskich.

#### WYCIECZKI DWUDNIOWE:

1) *Sandomierz* (stacja kolejowa), zwie-  
dzanie — Wisłą statkiem przez Zawie-  
chost do Kazimierza nad Wisłą i Puław,  
nocleg — z Puław, Wisłą do Dębina  
(st. kol.).

2) *Sandomierz* (stacja kolejowa), zwie-  
dzanie — autobusem do Opatowa —  
zwiedzanie — autobusem do Ostrowca,  
nocleg, zwiedzanie Ostrowca i autobu-  
sem do Starachowic, zwiedzanie — auto-  
busem do Wąchocka, zwiedzanie — od-  
jazd (stacja kolejowa).

3) *Kielce* (stacja kolejowa) autobusem  
do Radlina (7 km.), stąd pieszo przeio-  
nem Lubrzanki do Mąchowic i przez  
Górę Radostową do św. Katarzyny na  
nocleg, — zwiedzenie Puszczy jodłowej  
Żeromskiego, wejście na szczyt Łysicy —  
powrót do św. Katarzyny, stąd autobu-  
sem przez Bodzentyn do stacji kolejo-  
wej w Suchedniowie lub do Kielc. Mo-  
żliwym jest również powrót kolejką leś-  
ną ze św. Katarzyny do stacji kolej. w  
Zagnańsku.

4) *Olkusz* (stacja kolejowa) autobu-  
sem do Pieskowej Skały, zwiedzenie —  
przed wieczorem pieszo do Ojcowa, no-  
cleg — cały dzień w Ojcowie — wieczo-  
rem autobusem do Krakowa, lub do  
Olkusza do stacji kolejowej.

5) *Częstochowa* (stacja kolejowa),  
zwiedzanie — popoł. autobusem do Ol-  
sztyna, stąd autobusem do Złotego Po-  
toku, nocleg — zwiedzanie, w południe  
autobusem w kierunku Kroczyce (b. pię-  
kna okolica) przez Pilicę — Smogoń do  
Wolbromia (stacja kolejowa).

6) *Częstochowa* (stacja kolejowa),  
zwiedzanie — koleją lub autobusem do  
Będzina, zwiedzanie — tramwajem do  
Sosnowca, zwiedzanie i nocleg — kole-  
ją do Olkusza, zwiedzanie — samoc o-  
dem do Klucz, zwiedzenie Pustyni Błę-  
dowskiej, powrót do Olkusza (stacja  
kolejowa).

#### WYCIECZKI TRZYDNIOWE:

1) *Sandomierz* (stacja kolejowa), zwie-  
dzanie — autobusem do Opatowa, zwie-  
dzanie — autobusem do Ostrowca, no-  
cleg — zwiedzanie Ostrowca — autobu-  
sem i końmi na św. Krzyż, nocleg (w  
Słupi) — pieszo szczytami gór (11 km.)  
do św. Katarzyny, stąd pieszo przez ka-  
dostową do Radlina — z Radlina auto-  
busem do Kielc.

2) *Częstochowa* (stacja kolejowa),  
zwiedzanie — autobusem do Olsztyna —  
w Złotym Potoku nocleg — autobusem  
przez Kroczyce do Pilicy, stąd autobu-  
sem do Ogrodzieńca, zwiedzenie ruin  
zamku — powrót do Pilicy przez Smo-  
goń (ruiny zamku) Wolbrom — Rab-  
sztyń do Olkusza, nocleg — autobusem  
do Pieskowej Skały i dalej do Ojcowa,  
wieczorem autobusem do Krakowa lub  
Olkusza.

Dla wycieczek zbiorowych Wojewódz-  
ka Komisja Turystyczna może poczynić  
ułatwienia co do odpowiedniego dosto-  
sowania podróży autobusami poza nor-  
malnym rozkładem wycieczki. Wyciecz-  
ki muszą być zgłoszone.

Kielce, dnia 30 maja 1930 roku.

M. WALENTOWSKI.

## „M. ŁEMPICKI“

SZYBY KOPALNIANE  
GŁĘBOKIE WIERCENIA  
STUDNIE ARTEZYJSKIE

WIERCENIA POD PALE FUNDAMENTOWE,  
WIERCFNIA POSZUKIWACZE, PODSADZKOWE,  
DLA BADANIA GRUNTU I. T. P.

PRZEDSIĘBIORSTWO WIERTNICZE  
I ROBÓT GÓRNICZYCH

# „M. ŁEMPICKI“ S. A.

SOSNOWIEC

Ul. Małachowskiego 26, telefon 109

WARSZAWA

Al. Jerozolimskie 18, telefon 298-11 i 98-90

KORONKI DJAMENTOWE, „PERDURUM“, ŚRUTOWE  
SKŁAD DJAMENTÓW PRZEMYSŁOWYCH  
NARZĘDZIA WIERTNICZE

8069-567-VI.

## WYTWÓRNIA

### PĘDNI, MASZYN I ODLEWNIA ŻELIWA

# KRAWCZYK i S-KA

ZAWIERCIE, st. dr. żel. Warsz.-Wied.

#### SPECJALNOŚĆ:

CAŁKOWITE URZĄDZENIA PĘDNI (TRANSMISJI),  
POSZCZEGÓLNE CZĘŚCI STAŁE NA SKŁADZIE

SPRZĘGLĄ CIERNE SYSTEMU HILL'A.

URZĄDZENIA DO MECHANICZNEGO PRZENOSZENIA  
RÓŻNYCH MATERJAŁÓW:

PRZENOŚNIKI (ELEWATORY) PRZENOŚNIKI (TRANS-  
PORTERY) SIŁOSY ZBOŻOWE, KONVOYERY DO  
WĘGLA i t. p. ODLEWY MASZYNOWE I BUDOWLANE,  
ŻELIWNE I BRONZOWE

OKNA ŻELAZNE I LEKKIE KONSTRUKCJE.

Biura: w Warszawie, ul. Krucza 16 m. 4.  
Telefon 105-17.

w Katowicach, ul. Sokółska 3.

PRZEDSTAWICIELSTWA WE WSZYSTKICH  
WIĘKSZYCH MIASTACH RZECZYPOSPOLITEJ

8058-51-VI.



# CZĘSTOCHOWSKA FABRYKA OBIC PAPIEROWYCH

DAWNIEJ

## GERKE i S-ka

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością  
Częstochowa, Kościuszki 52.

POLECAJĄ TAPETY CLEJNE DAJĄCE  
SIĘ ZMYWAĆ ORAZ ZWYKŁE,  
od najtańszych do najwykwintniejszych.

Nabywać można u współwłaścicieli:

### F. STASZEWSKI

Warszawa, ul. Mazowiecka Nr. 8.

### B. PIWARSKI

Lublin, Krak.-Przedmieście Nr. 15

oraz we wszystkich składach tapet w Kraju

8077-570-VI.

# P. LAMPRECHT

FABRYKA  
PAPIERU

## SOSNOWIEC

8074-567 VI.

Sp. Akc. Fabryk Chemicznych

## „RADOCHA”

Zarząd w Warszawie, Sienkiewicza 2

Telefony: 6-09, 81-24 i 57-67

FABRYKA W SOSNOWCU.

Produkuje: chloran potasu, kwas winny,  
alun chromowy, farbę rdzochronną,  
elektrody magnetytowe.

8071-54-VI.

# EMIL KUŹNICKI

Fabryka Tektury Dawowej,  
Produktów Chemicznych i Asfaltu

Spółka Akcyjna

w OŚWIĘCIMIU, woj. Krak.

ROK ZAŁOŻENIA 1888.

Dostarcza w gatunkach najprzedniejszych:

TEKTURĘ SMOŁOWCOWĄ

PRODUKTY SMOŁOWCOWE

PRODUKTY ASFALTOWO-INZOLACYJNE

PRZETWORY CHEMICZNE

A JAKO SPECJALNOŚĆ:

„KOROLIT” asfaltową papę dachową (białą papę)

„BARWOLIT” kolorową papę bitumiczną (czerwona papa)

„KOROLIT” i „BARWOLIT” nie wymagają  
konserwacji przez długie lata a przez Towarzystwa  
Ubezpieczeń uznane są jako materiały  
ogniochronne.

Próbki i oferty na żądanie bezpłatnie.

8089-581 VI

## FABRYKA WYROBÓW SZAMOTOWYCH

„Inżynier Władysław Klepacki  
w Ostrowcu — Spadkobiercy”

## OSTROWIEC

Województwo Kieleckie

Skrzynka poczt. 35. Konto P. K. O. 100.510.



POLECA: Wszelkie wyroby szamotowe  
wysokoogniotrwałe dla Przemysłu Meta-  
lurgicznego, Cementowego, Hut Szkla-  
nych. Wapienników etc. Zaprawy szamo-  
towe, glinki ogniotrwałe

8082-575-VI.



## SIERSZAŃSKIE ZAKŁADY GÓRNICZE S.A.

POLECAJA

ze swej kopalni „**ARTUR**“ w Sierszy

### WĘGIEL KAMIENNY

dla celów przemysłowych i potrzeb domowych.

Węglei mechanicznie sortowany i płukany,  
wybitnie ekonomiczny i najtańszy  
do opał domowego.  
5000 kalorii.

Poczta i telegraf: Siersza koło Trzebnia.

Stacja kolejowa: Siersza – Wodna.

Telefon: Trzebnia 9.

Własne tory przemysłowe.

REPREZENTACJA KOPALNI:

### TOWARZYSTWO HANDLOWO-WĘGLOWE

Kraków, ul. Św. Krzyża 5.

8789-180 VI.

## ELEKTROWNIA OKRĘGOWA w Zagłębiu Dąbrowskim, S. A.

ORAZ

### „SIECI ELEKTRYCZNE“, Sp. Akc.

w Sosnowcu,

ul. Sienkiewicza Nr. 9. Telefon 55.

Obszar zasilania:

SOSNOWIEC, DĄBROWA GÓRNICZA,

CZELADŹ, NIWKA

oraz przesyłanie i rozdział prądu

na linii

SOSNOWIEC-ZAWIERCIE-CZĘSTOCHOWA.

Wytwórnia o mocy 30 570 KM.

8075 578 VI.



## POLSKIE ZAKŁADY SKODY

SPÓŁKA AKCYJNA

### WYRABIAJĄ SILNIKI LOTNICZE

Licencyjne: LORRAINE 400 i 450 KM.  
WRIGHT 220 KM.  
JUPITER 500 KM.

Własnej konstrukcji: S — 29 550 KM.  
G — 594 80 KM.

KABLE ELEKTRYCZNE dla wysokiego i niskiego napięcia.

MOTORY I APARATY ELEKTRYCZNE. Tablice rozdzielcze i Transformatory.

**Zarząd i Fabryki: Warszawa – Okęcie.**

Skrzynka pocztowa 418. — Telefony: 21-21, 315-62, 315-61, 530-49, 532-74, 532-75.

BIURO ZAKUPÓW: Warszawa, ul. Złota 68. — Tel.: 74-84 i 514-28.

BIURO SPRZEDAŻY: POLSKIE T-WO ZAKŁADÓW SKODY Sp. z o. o.

Warszawa, Mazowiecka 7. — Tel.: 10-44, 71-01, 688-21, 337-13, 327-79.

ADRES TELEGRAFICZNY: SKODALOT — WARSZAWA.

P361-532-VI





**„MANNA”**  
**PIEKARNIA MECHANICZNA**  
**WIELKIE HAJDUKI.**



8367-538-VI.

**Kielecka Spółka**  
**Przemysłowo-Leśna**

Bernard Bugajer, Feliks  
Zuch, Izrael Rozenberg

Kielce, ul. Marsz. Focha 10

8052-516 VI.

**Zakład Elektryczny**  
**Magistratu m. Zawiercia**

podaje do wiadomości swych od-  
biorców, że na wypadek przerw  
w linii dalekonośnej zapewnił sobie  
dostawę prądu z rezerwy lokalnej

**Magistrat m. Zawiercia**  
Miejski Zakład Elektryczny.

8057-550-VI.

**Tow. Przemysłu Drzewnego**  
**W CZĘSTOCHOWIE**

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

**CZĘSTOCHOWA, Tartakowa 9**  
T E L E F O N N r. 4 - 2 0 .

Tartak parowy, heblarnie i skład mater-  
iałów drzewnych. Młyn parowy

8046-559 V.



**P** rzez  
**L** śniące przestworza  
**L** atem i zimą  
**L** atają codziennie  
**O** sobowe samoloty  
**T** anie ceny biletów  
P. L. L. „LOT“.

1-XI.



# ZWIĄZEK SPÓŁEK ROLNICZYCH W CIESZYNIE

- a) Przyjmuje wkładki na oszczędność na najdogodniejszych warunkach,
- b) jako Zastępstwo Państwowego Banku Rolnego pośredniczy w uzyskaniu pożyczek długoterminowych,
- c) prowadzi Agencję Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń,
- d) pośredniczy przy obrocie nieruchomościami.

8372-543 VI.

## SPÓŁDZIELNIA ROLNICZA OPATOWSKO-SANDOMIERSKA

Spółdzielnia z ograniczoną odpowiedzialnością  
w Ostrowcu

ORAZ ODDZIAŁY:

w Józefowie, Klimontowie, Nadbrzeziu, Opatowie,  
Sandomierzu, Staszowie i Zawichoście.

POLECA PO CENACH PRZYSTĘPNYCH  
I NA DOGODNYCH WARUNKACH PŁATNOŚCI:

NAWOZY sztuczne; ZBOŻE siewne i nasiona różne;  
MASZYNY i NARZĘDZIA ROLNICZE krajowe i za-  
graniczne; NARZĘDZIA dla ślusarzy, kowali, stolarzy,  
cieśli i t. d.; MASZYNY i narzędzia MLECZAR-  
SKIE i PSZCZELARSKIE; ŻELAZO, gwoździe, huf-  
nale, buksy i piasty wozowe, hacele, łańcuchy, po-  
stronki, widły, łopaty, motyki i t. p.; Sierpy, kosy,  
osełki, toczaki i t. p.; KOKS, węgiel i drzewo opa-  
łowe; NAFTE, benzynę, ropę, oleje i smary; CE-  
MENT, wapno, dachówkę, papę, lak asfaltowy, car-  
bolineum i t. p.; OKUCIA piecowe, kuchenne, drzwio-  
we, okienne i t. p.; OTRĘBY i makuchy oraz mączki  
tuczące; SÓL jadalną i bydłą; NACZYNIA kuchenne  
i stołowe, oraz przedmioty użytku domowego.

Towary pierwszorzędnej jakości.

Kupuje każde ilości zboża i nasion.

808-57-VI.

## TARTAK PAROWY

„PODLIPIE“

L. Gotlib i L. Reissman

poczta Włoszczowa

8054-48-VI.

TARTAK PAROWY  
Sz. Zylberberg i J. Grünberg

MŁYN PAROWY  
Sz. Finkielsztein

KIELCE

MŁYNARSKA 3. TELEFON 453.

8056-49-VI.

MŁYN PAROWY  
J. SASKI

w Radomiu, Nowy Świat 3. Tel. 164.

8051-545-VI

MŁYN WALCOWY  
„STANISŁAW“  
WACŁAW PILITOWSKI

Ostrowiec, woj. Kiel., ul. Kuźnia 9.

808-571-VI

Popierając rozwój gazownictwa w Polsce zwiększa-  
my potęgę gospodarczą i siłę obronną Państwa.

836-535-VI-XI.



# **BANK GOSPODARSTWA KRAJOWEGO**

Centrala w Warszawie, ul. Królewska № 5.

Departament kredytów długoterminowych:

Warszawa, Krakowskie-Przedmieście № 32

Departament budowlany:

Warszawa, ul. Sienna № 17.

Oddział w Katowicach,

Rynek № 9. Tel. 800, 18-01, 23-24.

Złatwia operacje bankowe, w szczególności:

1. skup i sprzedaż weksli,
  2. nabywanie i sprzedawanie na rachunek własnych walut obcych oraz papierów wartościowych państwowych komunalnych i innych,
  3. inkasowanie wszelkiego rodzaju należności,
  4. wydawanie przekazów na miejscowości w Polsce oraz za granicą położone,
  5. przyjmowanie do depozytu wszelkich papierów wartościowych, dokumentów oraz kosztowności,
  6. udzielanie kredytu długoterminowego przez emisję 7% listów zastawnych, 7% obligacyj komunalnych,  
a dla potrzeb przemysłu 7½% obligacyj bankowych.
- Papiery te wystawione w pełnowartościowej walucie zaopatrzone są w gwarancję skarbu Państwa oraz zabezpieczone hipotecznie.

Kapitały własne banku wynoszą 200.515.421,42  
19 oddziałów prowincjonalnych.

Korespondenci we wszystkich większych miastach świata.

P-63 534 VI.

# **Bank Spółdzielczy**

Spółdz. zap. z nieogranicz. odpow.

w Mysłowicach, ul. Powstańców 15

TELEFON № 54. (Naprzeciw Dworca Kolejowego).

Złatwia 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.

B319-472-VI V I - X.

# **ŚLĄSKI ZAKŁAD KREDYTOWY**

## **BIELSKO**

ul. Kolejowa 16

TELEFON 16-97.

B370-41 VI.

# **SPÓŁDZIELCZY BANK KUPIECKI W CZĘSTOCHOWIE**

Spółdzielnia z ograniczoną odpowiedzialnością  
ul. Strażacka Nr. 10.

B065-558-VI.

# **KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI**

Powiatu Radomskiego

w Radomiu, ul. Marjacka Nr. 5.

Przyjmuje wkłady oszczędnościowe płać w zależności od terminu lokacji do 11% w stosunku rocznym.

F072-571-VI

# **SPÓŁDZIELCZY BANK Przemysłowców Ostrowieckich**

z ograniczoną odpowiedzialnością  
w Ostrowcu Kieleckim.

B084-76 VI.

# **RADOMSKIE TOWARZYSTWO ELEKTRYCZNE**

Spółka Akcyjna.

B101-582-VI.

# **ELEKTROWNIA W KIELCACH**

SPÓŁKA AKCYJNA

Wytwarza prąd dla siły  
światła i innych celów

Kielce, ul. Leonarda 14

B057-547-VI.

# **MAGISTRAT M. OLKUSZA**

B087-579-VI.



czas 2590, 1930

# **BROWAR OKOCIM**

poleca swoje piwa

Marcowe

Eksportowe

Porter

**W sezonie zimowym  
PIWO „ŚWIĘTOJAŃSKIE“.**

8366-537-VI.

**BROWAR PAROWY i FABRYKA SŁODU**

## **„KORONA“**

**BĘDZIN, tel. 98.**

**Poleca Piwa Eksportowe i Słodowe.**

P072 5 -VI.

**REPREZENTACJA**

### **BROWARU OKOCIMSKIEGO**

Sp. z ogr. odp.

**w Radomiu.**

8073-573-VI.

### **B. PRZYBYTNIIEWSKI** **Café-Restaurant**

**Radom, pl. 3-go Maja 3/5, telefon 250.**

8107 583-VI

**Fabryka Wódek  
Gatunkowych i Likierów**

## **„BACHUS“**

**w RADOMIU**

**Telefon 159.**

**Adres dla depesz: BACHUS Radom**

P079-572-VI.

Jaja świeże 10 gr. dostarczam od 720/1440 sztuk wżwyż. Masło codziennie świeże z centrifugi kg. — zł. 5.50

### **JAJOWEISS**

**Tel. 33. GRYBÓW Tel. 33.**

531-V-VII.

### **Częstocickie Towarzystwo Fabryk Cukru** Spółka Akcyjna

**Cukrownia „Częstocice“  
w Ostrowcu Kieleckim**

8085 577-VI