

czas 2595 / 1930 / 7

Cena numeru 1.20 zł.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ RZECZNEJ

Nr. 7.

Warszawa, lipiec 1930 r.

Rok VI.

TREŚĆ NUMERU: 1. Obłuda urzędowych „obronców” Gdańska — *Henryk Tetzlaff*; 2. Wędrówki po naszym wybrzeżu przed wojną — *J. Rościszewski*; 3. Powitanie morza — *H. Heine* (Tłumaczył *Józef Birkenmajer*); 4. Cztery dni na pokładzie „Pułaskiego” — *T.*; 5. Propaganda (Humoreska) — *Tadeusz Dębicki*; 6. „Warszawa” do Londynu — *Edmund Byczyński*; 7. Sławna podróż naokoło świata po polsku — *K. W. Zawodziński*; 8. Armja morska jako gwarantka bezpieczeństwa Polski — *W. Kosianowski*; 9. Zatarg francusko-włoski — *Jan Derecki*; 10. Z życia marynarki wojennej państw obcych; 11. Flota wojenna 7 głównych państw morskich świata; 12. Budownictwo okrętowe we Francji — *Ol. Q.*; 13. Kronika Marynarki Wojennej; 14. Zbiorowa wyprawa wodna wioślarzy na morze — *K. Muszálórna*; 15. Kronika; 16. Dział Oficjalny Ligi M. i Rz. PIONIER KOLONJALNY; 17. Polska na Międzynarodowej Wystawie Morsko-Kolonjalnej w Antwerpii — *H. T.*; 18. Łądem, morzem i rzekami... (4.000 klm Amazonką) — *Dr. med. Zdzisław Szymoński*; 19. Belgijski Uniwersytet Kolonjalny — *S. K.*; 20. Przegląd Kolonjalny — *Dr. J. Rozwadowski*; 21. Kronika Kolonjalna.

DODATEK TURYSTYCZNO-UZDROWISKOWY: 22. Uzdrowiska krajowe.

31 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

OBŁUDA URZĘDOWYCH „OBROŃCÓW” GDAŃSKA

Nota Senatu gdańskiego do Wysockiego Komisarza Ligi Narodów z dnia 9 maja r. b. ma — jak do tej pory — ten tylko efekt realny, że jeszcze raz obudziła w Polsce czujność społeczną w sprawie dostępu do morza. Podkreśliła ona bowiem wymownie niebezpieczeństwo dla naszej przyszłości, jakie czai się za kordonem granicznym na zachodzie.

Na pierwszą wiadomość o ostatnim wybryku gdańskich hakatystów, którzy od 10 lat gorliwie usiłują za pruskie pieniądze narzucić pruskie maniery kupiectwu Gdańskowi, poszedł przez Polskę pomruk oburzenia. Pojawiły się rezolucje i protesty różnych grup społeczeństwa polskiego przeciw tej niesłychanej próbie mieszania się prowodyrów gdańskiej hakaty do spraw wewnętrznych Państwa Polskiego, rzekomo w imię gospodarczych interesów Wolnego Miasta, zagrożonych jakoby przez konkurencję Gdyni. M. inn. jeden z pierwszych zaproteutował przeciw nocie gdańskiej kresowy Lwów. Zaproteutował gorąco przez usta swego kupiectwa, które na zebraniu w Izbie Przemysłowo-Handlowej wyniosło rezolucję, potępiającą pretensje oficjalnych kierowników gdańskiej polityki, jako niemające

„uzasadnienia gospodarczego ani prawnego”. Lwów, czujny jak zawsze, dał wyraz temu, że nie ma w Polsce zakątka, bez względu na jego oddalenie od morza, któryby tego morza nie doceniał i nie rozumiał całej perfidji gry, jaką usiłuje się w związku z tem zagadnieniem z różnych stron pod dyktando Berlina prowadzić. Obszerniejszą notatkę o proteście lwowskim znajdują Czytelnicy w „Kronice”, zamieszczonej w tym numerze. Podnieść tutaj chcemy tylko, że autorzy lwowskiej rezolucji zwracają się w jej zakończeniu z apelem do całego społeczeństwa, by zabrało głos w tej sprawie. Apel ten podtrzymujemy jak najgoręcej. Niechaj popłyną zewsząd protesty przeciw wszelkim zakusom niemczyzny na nasze wybrzeże. Niechaj cały naród, cały kraj da należyty wyraz swej zdecydowanej pod tym względem jedności.

Zwłaszcza, że jak wywodziliśmy na podstawie liczb i dat statystycznych, zagadnienie to nie ma bynajmniej tła gospodarczego, jak usiłują wmówić we wszystkich Niemcy. Przeciwnie tłem sprawy są przesłanki wybitnie polityczne. Jest to jeden z etapów walki przeciw granicom Polski na zachodzie, walki, prowadzonej od pierwszej chwili

powstania Państwa Polskiego, która ostatnio przybiera coraz wyraźniej na siłach i na cynizmie. Bo jeśli dokoła sprawy, należytego wykorzystania portów polskich, której chcą Niemcy nadać ostatnio rozgłos światowy, oświetlając ją na swój sposób, unosi się jakikolwiek posmaczek aktualności gospodarczych, to szukać go należy nie w bezpośrednim sąsiedztwie Gdyni, ale nieco dalej. Gdynia — jak niejednokrotnie to oświetlaliśmy — nie stanowi bynajmniej konkurencji dla Gdańska. Jest ona niejako uzupełnieniem tego portu. Pewne przesunięcia różnych rodzajów ładunków między obu portami, względnie ich podział, nie stanowi przecież konkurencji, zwłaszcza, że oba porty pracują z maksymalnym napięciem. Wiedzą o tem wszyscy, którzy chcą patrzeć trzeźwo na pracę Gdańska i Gdyni. I nie może być inaczej. Bo zważmy tylko: trzydziestomiljonową Polskę mają obsługiwać dwa porty: Gdańsk i Gdynia. Z tego powodu Niemcy podnoszą wielki krzyk, że Gdańsk przez Gdynię będzie cierpiał gospodarczo. Tymczasem sześćdziesięcimiljonowe Niemcy mają na swym wybrzeżu mor-

skiem 24 większe porty *), nie licząc całego szeregu portów lokalnych i przystani. Skoro więc 24 porty mogą egzystować w 60-miljonowym państwie, to dlaczego 2 porty w państwie o 30-miljonach ludności miałyby stanowić dla siebie groźną konkurencję? Nonsens oczywisty. Sedno zagadnienia tkwi w czym innym. Owe dwa porty polskie stanowią groźne niebezpieczeństwo dla tych 24 portów niemieckich, przez które znaczna część towarów, przywożonych z za morza do Polski szła do niedawna szeroką lawiną. Owe 2 porty polskie są dalej groźną konkurencją dla niemieckich kolei, na których zaczyna coraz bardziej wysychać potok złotodajnego tranzytu polskiego.

Opinię naszą potwierdza taki znawca zagadnienia gdańskiego, jak p. Alfred Siebeneichen, który w Nrze 26 „Polski Gospodarczej“ w artykule p. t. „Gdańsk a konkurencja portów niemieckich“ — pisze m. inn.:

„Ten (powojenny — przyp. red.) wzrost ruchu portowego w Gdańsku wywołał zaciętą walkę ze strony portów niemieckich, które znalazły silne poparcie w polityce Rządu Rzeszy, a zwłaszcza w polityce taryf kolejowych, gdzie zostały zastosowane taryfy bojowe, przy których pomocy transporty towarowe odciągane są od portu gdańskiego. Walka ta toczy się nie tylko o ładunki, idące z Polski lub do Polski, lecz również o ładunki tranzytowe, a więc np. do Czechosłowacji, a także o ładunki w komunikacji z krajami nadmorskimi, a więc z Belgją, Holandją, Francją i t. p., gdzie koleje niemieckie starają się o skierowanie ładunków polskich na drogę kolejową przez Niemcy.

*) Liczymy tutaj tylko porty następujące: Królewiec, Pilawa, Elbląg, Stolpmünde, Kołobrzeg, Szczecin, Swinemünde, Stralsund, Wolgast, Sassnitz, Rügenwalde, Warnemünde, Rostock, Wismar, Lubeka, Kiel, Flensburg, Hamburg, Altona, Cuxhaven, Brema, Bremerhaven, Wilhelmshaven i Emden.

Koleje niemieckie zastosowały w tym celu t. zw. „Seehafendurchfuhrtarife“ oraz kilkadziesiąt specjalnych taryf tranzytowych, obejmujących paraset towarów, które polityka niemiecka stara się odciągnąć od przewozu przez Gdańsk, udzielając daleko idących zniżek“.

Czytamy dalej:

„W swoim wniosku do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów Gdańsk wskazuje na to, że przywóz do Polski przez Gdynię w 1929 r. wyniósł 324.000 t., wywóz zaś niecałe 2.500.000 t., w czym węgiel stanowił 2.448.000 t. W tym samym czasie przez porty niemieckie przyszło 400.000 t. do Polski i wyszło z Polski około 1 milj. t. towarów wysoko wartościowych. Gdańsk na ten fakt nie reaguje zupełnie. Podczas gdy budowa Gdyni wzbudziła w Gdańsku znaczne i jednostronnie skierowane zainteresowanie, w drugiej sprawie Gdańsk żadnego zainteresowania dotychczas nie wykazał.

W p. 1 swego wniosku Senat W. Miasta prosi Wysokiego Komisarza Ligi Narodów o rozstrzygnięcie, że Rząd Polski zobowiązany jest przedsięwziąć wszelkie środki, w szczególności w dziedzinie taryf kolejowych, aby część ruchu towarowego i osobowego z Polski i do Polski oraz ruchu tranzytowego przez Polskę, nieidąca przez granice lądowe, przechodziła przez port gdański.

Nie możemy wziąć za złe Gdańskowi, że pragnąłby, aby jak największa ilość towarów, idących z Polski lub do Polski względnie przez Polskę, przechodziła przez port gdański, i uważamy, że wszelka inicjatywa gospodarcza ze strony Gdańska, idąca w tym kierunku, byłaby wzięta poważnie pod uwagę. Widziemy jednak, że *Gdańsk w swoim dążeniu, nieopartem zresztą na przesłankach gospodarczych, skierował swoją uwagę wyłącznie tylko na Gdynię, zgłaszając swoje désinterressement odnośnie do transportów, idących przez porty niemieckie*. To wynika logicznie z wyżej przytoczonego stanowiska Senatu gdańskiego, któremu chodzi wyłącznie o transporty, wychodzące z Polski lub przychodzące do Polski nie przez granicę lądową, czyli inaczej mówiąc, nie chodzi o transporty, przekraczające lądową granicę polską w ruchu pomiędzy Polską a portami niemieckimi.

To zacieśnienie zainteresowań Senatu gdańskiego rzuca charakterystyczne światło na jego wystąpienie“ *).

*) podkreślenia nasze.

Obłudna jest zatem cała gra urzędowych „obrońców“ Gdańska i dość jasny stosunek, łączący ich z Berlinem. Z tym samym Berlinem, który przed wojną nie wahał się zepchnąć Gdańsk, mimo, że miał on zawsze za sobą potężne zaplecze ziem polskich, do kategorii podrzędnych i zaniedbanych portów przedwojennej Rzeszy. Dziś zaś występuje przez swych mniej lub bardziej jawnych agentów w obronie tego samego, przez związek z Polską rzekomo pokrzywdzonego gospodarza Gdańska.

Gra ta spotka się niewątpliwie z należytą odprawą ze strony rządu polskiego, gdy przyjdzie na to odpowiednia chwila. Tymczasem jednak winno mówić społeczeństwo. Mówić głośno i dobitnie. Zdecydowaną swą postawą i jednomyślnością opinii winno pokazać całemu światu, czym jest morze i swobodny do niego dostęp dla Polski.

HENRYK TETZLAFF.

*

P. S. W. W artykule p. t. „Gdańsk i dostęp Polski do morza“, zamieszczonym w numerze poprzednim naszego pisma, nie została poprawiona korekta, wskutek czego zakradło się do tego artykułu szereg przykrych pomyłek. Przepraszamy za to Sz. Czytelników, prostując jednocześnie poniżej pomyłki najważniejsze. A więc:

Na str. 2, szpalta 3, wiersz 11 od góry, zamiast słów: „tutki w kierunku rewizji granic“ winno być „ataki w kierunku rewizji granic“.

Str. 2, szpalta 3, wiersz 32 od dołu, zamiast słów: „a portem zatoki Gdańskiej“ winno być „a portami zatoki Gdańskiej“.

Str. 3, szpalta 1, wiersz 16 i 17 od dołu, zamiast słów: „p. t. „The finits of polly“ (Owoce szaleństwa“) winno być „p. t. „The fruits of folly“ (Owoce szaleństwa“).

Str. 3, szpalta 1, wiersz 4 od dołu, zamiast słów: „Książka została wydana“ winno być „Książka ta została wydana“.

WĘDRÓWKI PO NASZYM WYBRZEŻU PRZED WOJNĄ

Jest rzeczą zrozumiałą, że gdy wreszcie po wielu latach skrawek wybrzeża morskiego wrócił pod władzę Rzeczypospolitej, to zainteresowanie dla spraw morskich znacznie się zwiększyło wśród społeczeństwa. Już dziś można zaobserwować, jak często morze staje się literackim tematem, a choć w bardzo wielu wypadkach cała jego znajomość

polega na obfitem zasypywaniu czytelnika terminami żeglarskimi, których sam autor po napisaniu nie umiałby powtórzyć, to jednak faktem jest, że ludzie szukają zbliżenia do morza, pisząc o niem i że czytając — są go ciekawi.

Istnieją okolice Polski, które jeszcze przed wojną były dobrane znane pewnej kategorii

publiczności, przywykłej do dalszych wędrówek. We wschodniej i zachodniej Małopolsce można było napotkać licznych gości z dawnej Kongresówki, gdyż np. dla przeciętnego mieszkańca Warszawy, który w owych czasach wyruszał „zagranicę“, ową „zagranicą“ najbliższą i najlepiej znaną była Małopolska. Składała się zresztą na

to wiele przyczyn. Natomiast nasze wybrzeże, aczkolwiek odwiedzane przez kongresowików, było naogół bardziej obce, zapomniane i niepopularne. Wprawdzie ostatnie lata przed wojną przyniosły trochę zmian — ukazała się np. bardzo ładna książeczka Chrzanowskiego: „Przewodnik po wybrzeżu polskim”,¹⁾ a sprawami kaszubskimi zajęło się bardzo interesujące pismo „Gryf” (r. 1912), ale przypuszczam, że podniętą do tych wydawnictw stał się nie tyle żywiej rozwinięty ruch narodowy na wybrzeżu wśród miejscowych Polaków, lecz właśnie coraz liczniejszy najazd Polaków z Kongresówki, a w nikłym stopniu z innych dzielnic Polski. Wszelako Polacy, przebywający tam głównie w okresie feryj letnich, nie obierali za miejsca swego wypoczynku tak licznie dziś uczęszczanych miejscowości na Helu, czy też wzdłuż wybrzeży Dużego Morza. Ośrodkiem tego ruchu wakacyjnego były Soboty, jak je niezbyt słusznie podówczas, lecz powszechnie nazywano²⁾.

Charakter ówczesnych Sobót był zupełnie inny, niż dziś. Przedewszystkiem nie posiadały one wielkomiejskich — czy też wielkokurortowych pretensyj. Liczne dziś i tak wspaniałe bu-

¹⁾ Cytuję tytuł z pamięci.

²⁾ Właściwa nazwa brzmi „Sopot” — dawna słowiańska nazwa.



Ujście Piaśnicy do wielkiego morza na granicy polsko-niemieckiej.

Fot. H. Gąsiorowski.

dowle nad morzem, jak wielki hotel kuracyjny, kasyno — nie istniały. Zamiast wzniesionego w 1909 r. obrzydliwego domu kuracyjnego posiadały niewielki, przyzwoicie wyglądający „kurhaus”, a same były w stopniu znacznie większym, niż dziś prawdziwym miastem-ogrodem. Bliskość Gdańska i łatwość komunikacji zarówno morzem, jak lądem uczyniły z Sobót przemile miejsce wypoczynko-

we, ciche i piękne. Jednakże po- byt w nich, jeżeli ktoś nie okazywał dobrej woli do długich pieszych wycieczek mógł sprawić wrażenie, że zarówno one same, jak najbliższa okolica są wyłącznie niemieckie. Wrażenie to mogło ulec zmianie, jeżeli się w dni targowe wybrał ktoś na plac miejski, dokąd ściągali z dalszych stron chłopcy i rybacy — Kaszubi. Ale na targi nie wszyscy chodzili. Pieszce spacerowały do prześlicznych lasów, będących odgałęzieniami wspaniałej puszczy kaszubskiej, odwiedziły okolicznych kawiarni, leżących około Sobót wiosek, nie mogły dać pełnego wyobrażenia o tem, jak wygląda polskie wybrzeże i polska wieś. Wreszcie sporadycznie urządzone i tłumne wycieczki do Jastarni lub Pucka, również słabe tylko obudzały pojęcie zarówno o rozmiarach, jak obliczu polskiego terenu nadmorskiego. Główną przyczyną były w tym wypadku komunikacje. Oprócz odnogi kolejowej „Reda-Puck” i prywatnej kolei do Krokowa z Pucka, całe wybrzeże było pozbawione jakichkolwiek środków lokomocyj, prócz wozów po ziemi, a łódek po wodzie. Trzeba było chodzić, aby poznać ten prześliczny kraj i jego mieszkańców. A na to nie wszyscy się zdobywali. Z Sobót dochodzono zazwyczaj do Gdy-



Puck. Widok z parku miejskiego na zatokę.

Fot. inż. Załęski.

ni — gdzie stało pa-
rę chałup, gdzie od
biedy można się by-
ło rozmówić po pol-
sku (sensacja!) i
gdzie wypijano ka-
wę w maleńkim
„kurhauzie“. Stam-
tąd spacerowano do
Oksywia, gdzie war-
to było obejrzyć la-
tarnię morską —
prześliczny, na gó-
rze położony cmen-
tarz (z zadowole-
niem pokazywano
sobie polskie napisy
na grobach) i ko-
ściół. To, co było
dalej, za Oksywiem
pozostawało zazwy-
czaj terenem egzo-
tycznym i niezba-
danym.

Mimo to wszyst-
ko — a może wła-
śnie dlatego, że tak
było — można było
z Sobót uczynić do-
skonały punkt wyj-
ściowy do dalszych
wycieczek pieszych
— oczywiście nie je-
dnodniowych. Pro-
wadziły z Sobót
dwa główne szlaki,
którymi posuwając
się, poznawało się
istotnie wygląd pol-
skiego morza. Jeden
z tych szlaków
wiódł z końca Helu,
dokąd z łatwością
można się było do-
stać statkiem. Z He-
lu, który był miej-
scowością, zamieszka-
łą wyłącznie
przez Niemców i
z Niemców Hol-
lendrów, trzeba by-
ło wędrować pieszo
poprzez Jastarnię,
Kuźnicę, Chałupy
do Wielkiej Wsi. Je-
śli dziś odbywa kto tę prześlicz-
ną drogę w wagonie kole-
jowym i z okna pociągu
widzi najpierw malowniczy
las mieszany, a potem zło-
ciste piaski wybrzeży, ten
mimo wszystko traci wielką
część uroku, jaki posiadała pie-
sza samotna wędrownica poprzez
te okolice, wówczas odludne, pu-
ste i zapomniane. Gdy się do-

H. HEINE.

POWITANIE MORZA

Morze, o morze!

*Witaj mi, morze, któreś jest od wieków!
Pozdromień ślę ci tysiące
W serca upojnym rozhomorze,
Jak ongi witały cię hufce
Dziesięciu tysięcy Greków,
Niedolą znękane, za domem tęskniące
W długiej i krwawej wędrówce.*

*Szmerząc, piętrzyły się fale
Na rozhukanej bezdni;
Słońce jaskramo lśniło i rospaniale,
A po wodach światelko mknęło za światelkiem;
Z gniazd wypłoszone roje mero
Latały z głośnym zgiełkiem:
Dzwoniły tarcze i tętnili jezdni
I szeroko krzyk rozbrzmiał, jak zwycięstwa śpiew:
Morze! o morze!...*

*Witaj mi, morze, któreś jest od wieków!
Szumisz mi głosem mowy mej rodzinnej
I widzę na jarwie sen jasny, dziecinny
Wśród twoich pochwiejnych rozcieków.
I darnych wspomnień echo gwarzy mi znieńcka,
Jak w kryształowym pałacu — tam na dnie —
W tajemnej grozie
Skarb drogocenny się przechowuje:
Niby prześliczne drogie cacka,
Na gwiazdkę przysłane przez Bożę,
Na koralowych drzewkach błyszczą się tak ładnie
Złote rybki i perły i barwne szczeżuje...*

*W obcej ziemi — och, ileż tęsknicy i żalu! —
Usychało w piersiach mi serce,
Jak kwiąt, zamknięty przez przyrodnika
W blaszanej botanjerce.
Zda mi się, że to była długa, smutna zima
I że ją przeleżałem w ponurym szpitalu,
Złożony ciężką niemocą...
Dziś zeń wyszedłem — oto mię spotyka
Zielona cudna wiosna — i słońcem olśniewa —
Szumią kwitnące, śnieżnobiałe drzewa;
Kwiaty w figlarnej przekorze
Patrzą na mnie piękniemi oczyma.
Wonie, szmery i śmieszki tchną w całym przestroorze...
Na lazurowym niebie ptaszęta świegocą —*

Morze, o morze!

Tłumaczył: JÓZEF BIRKENMAJER.

miała po niemiecku.
Cóż prostszego — a
przecież było to
wówczas curiosum,
którego pamięć do
dziś pozostała.

Drugim szlakiem
wycieczkowym by-
ło wybrzeże zatoki
Puckiej lub... kolej,
którą dojechać moż-
na było do Wejhe-
rowa, zatrzymując
się wedle potrzeby
na pośrednich sta-
cjach, jak Reda,
Zagórze, Chylonja,
skąd należało przed-
siębrać dalszą po-
dróż pieszo. Oba te
szlaki wycieczkowe
wiodły do Pucka,
względnie do Wiel-
kiej Wsi, a znów
każda z tych miej-
scowości była punk-
tem wyjścia dla
dalszych jeszcze
wypraw, a więc tak
dziś znanymi dro-
gami poprzez Chła-
powo i Rozewie,
brzegiem Wielkiego
Morza do ujścia
Piaśnicy, albo dalej
od brzegu poprzez
Łebcz, Krokowo ku
Żarnowieckiemu je-
zioru.

Gdyby podów-
czas zadał kto py-
tanie, co skłaniało
do tych nieraz mę-
czących wędrówek
— to, pomijając cie-
kawość poznania
nieznanych, a tak
nam bliskich stron—
niewątpliwie od-
parlibyśmy, że ja-
kieś swoiste piękno
i nieodparty czar
tych okolic.

Wszakże nie da
się zaprzeczyć, iż to
właśnie morze, lub jego bli-
skość wywoływała uczucie swoj-
skości i przywiązania do smut-
nych nieraz i melancholijnych
krajobrazów, smutnych przez
swoją pustkę i opuszczenie.

Ktokolwiek dziś korzysta z li-
cznych udogodnień nadmorskie-
go pobytu, ogląda okolicę, gdzie
jak nigdzie w Polsce oczywi-
stym jest twórczy wysiłek na-

chodziło do zabudowań Jastarni,
owo wrażenie pustki i ciszy nie
opuszczało człowieka. Natomiast
całkowita polskość wsi, choćby
przez kontrast z niedawno opu-
szczonymi niemieckimi Sobota-
mi, pozostawiała niezatarte
wspomnienie. Tam to w 1910 r.
autor tych krótkich impresyj
miał sposobność rozmawiania ze
staruszką, która „jeszcze“ nie u-

rodu, temu trudno uprzytomnić sobie ów nastrój bezmiernego spokoju, senności nieledwie, jakiego niegdyś ogarniał samotnego wędrowca w tych samych stronach.

Niezmienione pozostało tylko morze, a w szumie jego fal miło jest słyszeć echa wspomnień z przed lat. Przeszłość ta, nawsze minioną, była tak różna od tego, na co dziś patrzymy z rado-

ścią, że oczywistą i naturalną staje się wiara w pomyślne rezultaty pracy całego narodu.

J. ROŚCISZEWSKI.

CZTERY DNI NA POKŁADZIE „PUŁASKIEGO”

W końcu maja r. b. odbyła się, z inicjatywy p. Dyrektora Departamentu Morskiego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, inż. Teodozego Nosowicza, czterodniowa wycieczka morska do Libawy i Helsingforsu. Korzystając z tego, że statek „Pułaski”, należący do Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego i wiozący na pokładzie swym obok wycieczki Polaków amerykańskich do Gdyni takie same wycieczki Łotyszów i Finnów amerykańskich, udawał się na krótki postój do Libawy i do Helsingforsu, zaprosił p. Dyr. Nosowicz szereg przedstawicieli sfer rządowych, politycznych i gospodarczych do wzięcia udziału w organizowanej przez siebie wycieczce, która m. inn. miała na celu bliższe zetknięcie się z nowo-otwartą polską linią okrętową Gdynia — Ameryka.

W wycieczce wzięli udział: J. E. Ks. Biskup Okoniewski z Pelplina, Dr. Stefan Starzyński — Wiceminister Skarbu z żoną, p. Charles Dewey, Doradca Finansowy Rządu i zagraniczny członek Rady Banku Polskiego z żoną, córką i synem, p. Allen Dulles, paryski zastępca amerykańskich potentatów finansowych, bawiący w gościnie u pp. Dewey, z żoną, Inż. Teodozy Nosowicz, Dyrektor Departamentu Morskiego M. P. i H. z żoną, p. Karol Romer, Dyrektor Protokołu Dyplomatycznego z żoną, p. Bohdan Dębicki, Dyrektor Departamentu Cel w Min. Skarbu z żoną i z córką, p. Posel Stanisław Zalewski, Przewodniczący Sejmowej Komisji Morskiej, p. Walenty Miler, Dyrektor Banku Gosp. Kraj. z żoną, p. L. Barysz, Dyrektor Banku Gosp. Kraj., z żoną, p. Cyryl Ratajski, Prezydent m. Poznania, p. Marjan Turski, Dyrektor Państwowego Instytutu Eksportowego, p. Stanisław Turski,

Dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie, p. Czesław Peche, Szef Sekretariatu Ministra Przemysłu i Handlu, p. Kazimierz Peche, p. Mec. Wacław Szadurski, Komandor Yacht-Klubu Polski, p. Karol Pindor, Radca Min. Spr. Zagr., p. Antoni Repeczko, Radca Min. Skarbu, z żoną, p. Wiktor Martin, Zastępca Sekretarza Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów, p. Marjan Stępniewicz, Radca Min. Skarbu, p. Kazimierz Sokołowski, Radca Min. Skarbu, p. Michał Benisławski, Dyrektor Naczelny Polskiego Transatlantyckiego Tow. Okrętowego, z żoną i p. Henryk Tetzlaff, Redaktor „Morza”. Uczestnicy wycieczki spotkali

się w Gdyni w czwartek dnia 29 maja r. b.

S/s „Pułaski” przybył do portu około godziny 10 rano. Statek witały na nadbrzeżu pilotowem, do którego przybijał, liczne rzesze publiczności, które ściągnęło do portu zapowiedziane przybycie wycieczki Polaków z Ameryki. Stawił się również w komplecie Komitet przyjęcia wycieczek zagranicznych w Gdyni z p. Kazimierzem Głuchowskim, b. konsulem i b. Prezesem Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej, na czele. Orkiestra marynarki wojennej w chwili, gdy statek zbliżył się do nadbrzeży, odegrała hymn polski, później zaś amerykański. Na pokładzie statku roje



Na falach Bałtyku.



Grupa uczestników wycieczki na pokładzie s/s „Pułaski“.

pasażerów, powiewających na powitanie Gdyni chorągiewkami o barwach narodowych. Najwięcej widać było chorągiewek biało-czerwonych. Ale tuż koło nich w najlepszej zgodzie i harmonii powiewały liczne czerwono-biało-czerwone i białe z niebieskim krzyżem chorągiewki. To członkowie wycieczki łotewskiej i fińskiej cieszyli się radością swych współtowarzyszy podróży, wysiadających w Gdyni, i witali polską ziemię chorągiewkami o barwach łotewskich i fińskich.

Ponieważ odjazd statku z Gdyni zapowiedziany był na

godz. 2 po poł., przeto uczestnicy wycieczki pod przewodnictwem p. Dyr. Nosowicza i p. Ko-



„Pułaski“ na redzie wewnętrznej portu w Libawie.

mandora Poznańskiego, Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, udali się holownikiem na zwiedzenie portu i niektórych jego urządzeń. Ze szczególnym zaciekawieniem oglądano świeżo wykończoną chłodnię portową, imponującą swymi rozmiarami i swym wewnętrznym urządzeniem.

Odjazd „Pułaskiego“ odwlokł się nieco, z powodu wyładowywania znacznej ilości ładunków, przywiezionych z Nowego Jorku. Samej poczty statek oddał na ląd zgorą 800 worków, opon samochodowych zaś wyładowano kilka wagonów. Wreszcie około godz. 5 po poł. statek opuścił Gdynię.

Do Libawy „Pułaski“ przybył następnego dnia wczesnym rankiem. Wycieczkowiczów zbudziły dźwięki orkiestry. Pozrywano się z łóżek. Wszyscy wylegli na pokład. Okazało się, że statek nie wszedł do samego portu, tylko zatrzymał się na wewnętrznej jego redzie. Dokoła statku unosiło się na falach kilka, drobnych w zestawieniu z rozmiarami transoceanika, holowników. Na jednym z holowników usadowiona była orkiestra. To Łotysze witali swoją wycieczkę.

Wycieczkę polską powitał na pokładzie „Pułaskiego“, mimo wczesnej godziny, konsul Polski w Libawie.

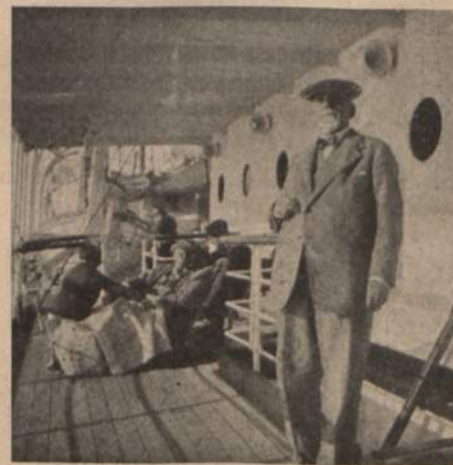
W gorączkowym pośpiechu spożyto śniadanie i udano się jednym z holowników na ląd. Rozpoczęło się gorączkowe zwiedzanie miasta, gdyż „Pułaski“ zatrzymywał się w porcie tylko około 4 godzin. Coprawda



Na pokładzie s/s „Pułaski“. P. Charles Dewey, w głębi P. Starzyńska.



Iluzard na „Pułaskim“. Partja t. zro. golfa pokładowego. Stoją od prawej: p. p.: Mec. W. Szadurski, Dyr. W. Miller, Prezydent C. Ratajski i Red. H. Tetzlaff.

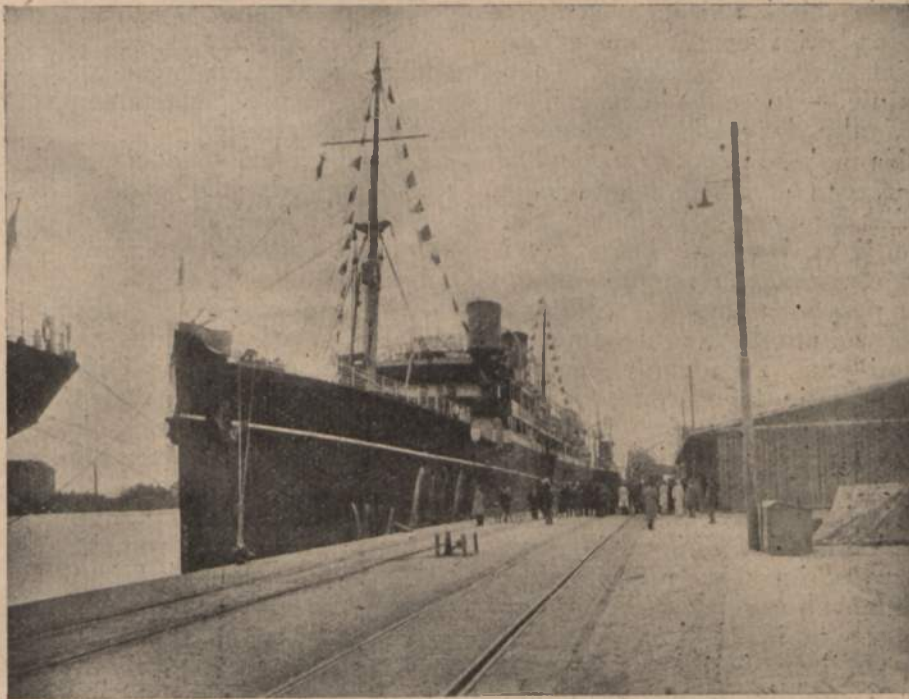


P. Michał Benisławski, Naczelny Dyrektor Polskiego Transatlantycznego Tom. Okrętowego.

niewiele było w Libawie do zwiedzania. Nieduże miasto portowe, na którym wybitne piętno pozostawiły lata niewoli moskiewskiej, jest dzisiaj prawie zamartwym ośrodkiem handlu morskiego. Znać na każdym kroku, jeśli chodzi o port, ślady dawnego życia, całość jednak robi dość przygnębiające wrażenie. Tereny portowe porasta trawa, nabrzeża puste, widać w porcie kominy zaledwie 3 statków. Dwa z nich przywiozły polski węgiel z Gdyni i z Gdańska. Wyładowywano go właśnie ze statków wprost na konne platformy w sposób nader prymitywny — na grzbietach usmolonych pyłem węglowym robotników.

Po zobaczeniu mniej więcej wszystkiego, co było godne zobaczenia, uczestnicy wycieczki zbrali się pod gmachem komory celnej w porcie i stąd odjechali holownikiem z powrotem na „Pułaskiego“.

Po oddaniu pasażerów i poczty lotewskiej na holowniki, „Pułaski“ wyszedł z portu libawskiego w dalszą podróż. Teraz celem jego była stolica Finlandji, z fińska zwana Helsinki, po szwedzku zaś Helsingfors. Wśród uczestników fińskiej wycieczki, którzy pozostali na statku, jako jedyni jego pasażerowie oceaniczni, widać lekkie,



S/s „Pułaski“ w Helsingforsie.

zresztą pełne rezerwy, podniecenie.

Ranek sobotni zastał „Pułaskiego“ już w obliczu wybrzeży Finlandji. Północ powitała podróżników iście arktycznym chłodem. Mimo, że słońce szybko podnosiło się na widnokręgu, rozpraszając mgły poranne, na pokładzie panowało przejmujące zimno. Termometr wskazywał zaledwie plus 4 stopnie Celsiusa, a było to przecież 31 maja.

Mimo chłodu zbrali się wszyscy podróżnicy na pokładach statku. Z dużym zainteresowaniem śledzono kilka statków, stojących na horyzoncie. Były to podobno pływające hurtownie spirytusowe, z których odbywa się detaliczne przemykanie alkoholu w głąb Finlandji, drugiego obok Stanów Zjednoczonych absolutnie „suchego“ kraju.

Podejście do stolicy Finlandji jest od strony morza istotnie godne zobaczenia. Statek minął pływającą latarnię morską, od której oderwał się na wątlej łupinie, poruszanej wiosłami, pilot portowy. Dalej przeszedł obok rzuconych w morze maleńkich, skalistych wysepek, przybranych malowniczo baterjami dział, które niegdyś mogły bronić skutecznie dostępu do portu helsinforskiego, a dziś mają raczej już tylko historyczne zna-

czenie, wreszcie przesunął się obok potężny masyw fortecy na wyspie Sweaborg. Wreszcie o godz. 9 rano „Pułaski“, górując nad innymi statkami i nad magazynami portowymi, podał ciumy w porcie handlowym. Na nabrzeża zebrała się stosunkowo spora gromada ludzi, przybyłych na powitanie swych rodaków z Ameryki. Była także orkiestra wojskowa, która po-



Gmach muzeum w Helsingforsie.



Granitowy niedźwiedź u wejścia do muzeum w Helsingforsie.

witała statek najpierw hymnem finlandzkim, później amerykańskim, wreszcie polskim. To ostatnie — to akt kurtuazji w stosunku do polskiej wycieczki.

Na pokład statku przybył w otoczeniu urzędników poselstwa Poseł Rzeczypospolitej w Finlandji, p. Harwatt, który powitał wycieczkę. Następnie udano się przygotowanymi przez poselstwo autokarami i samochodami na zwiedzanie miasta. Zwiedzanie to odbywało się w galopującym tempie, gdyż odjazd statku zapowiedziany był punktualnie na godz. 2 po poł. Objechano wszystkie ciekawsze punkty stolicy Finlandji, przyrzawszy im się przeważnie z mknących samochodów. Żałowano ogromnie, że brak czasu nie pozwolił na bliższe zapoznanie się z osobliwościami tego miasta północy, jednego z najciekawszych. Jakże inne wrażenie odniesiono, w porównaniu z Libawą! W Helsingforsie znać na każdym kroku imponujący rozmach pracy, znać wysiłek wolnego narodu, który ma ambicję kroczenia w pierwszym szeregu cywilizacji.

Na zakończenie wycieczki po Helsingforsie podejmował wszystkich kieliszkiem wina w gościnnych swoich apartamentach p. Poseł Harwatt.

Zgodnie z zapowiedzią punktualnie o godz. 2 po poł. „Pułaski“ rzucił cumy i wyszedł na morze w podróż powrotną do Gdyni.

Rozpoczął się okres najpiękniejszej pogody w całej podróży. Morze wygładzone i lśniące migotliwą łuską w promieniach słońca, wieczorem zaś, który nie był właściwie wieczorem w zwykłym znaczeniu tego słowa, gdyż był to okres zbliżających się „białych nocy“, spowite w połyskliwe światło księżyca — upajało prosto swym niewypowiedzianym czarem.

Po kolacji w jadalni, zamienionej w salę balową, odbył się dancing. Czas spłynął niezwykle szybko na wesołej i ohochozej zabawie.

W niedzielę zrana w salonie na górnym pokładzie uczestnicy zebrałi się na cichej Mszy Św., którą odprawił przy zaimprovizowanym ołtarzu J. E. Ks. Biskup Okoniewski.

Pogoda była niezwykle piękna. Prostu dzień, jakich niewiele na Bałtyku. To też używano powietrza i słońca zapamiętale.

Kiedy zaś ukazały się na horyzoncie dalekie, zamglone kontury półwyspu helskiego, a jeszcze dalej dymy licznych statków, idących do portów polskich i z nich wychodzących, obok uczucia radosnego podniecenia, jakie zawsze ogarnia podróżnych na morzu na widok brzegów ojczystych, pojawiło się uczucie szczerego żalu, że tak piękna wycieczka tak szybko — niestety — się kończy.

I owacje, jakie spotkały podczas ostatniego na statku obiadu organizatora wycieczki p. Dyrektora Nosowicza oraz miłego gospodarza p. Dyrektora Benisławskiego, nie były bynajmniej zdawkową monetą, ale wyrazem szczerych uczuć wszystkich wycieczkowiczów, którzy odbyli wprawdzie krótką, ale naprawdę niezapomnianą podróż.

T.

PROPAGANDA (HUMORESKA)

— Aye, aye, — mówił młody bosman swym międzynarodowym żargonem, którego zdążył się już nauczyć w ciągu dziesięciu lat swych wędrówek po portach świata.

— Aye, aye, — powtórzył, i, wysunawszy język, poślinił nim arkusik bibułki, w który zawinał był przed chwilą porcję grubego i czarnego tytoniu.

— Chociaż pan jest też cywil, — ciągnął dalej, — ale skoro pan stawia, to możemy sobie pogadać przy kieliszku. Już nie jeden redaktor albo literata przyłaził na nasze statki i wypytywał się o rozmaite sprawy, ale żaden, psia, nie postawił nawet ani jednej czystej. Szkoda sobie języka zdzierać z takim głupcem. A pan niby wygląda wcale, wcale. Może być jeszcze z pana morowy chłop, jeżeli się pan trochę między ludźmi wyrobi. I nawet bez rękawiczek wlaź pan do nas po tej drabinie i nie narzeka, że ręce sobie węglem upaękał. No, no. Mówię, że jeszcze z pana mogą być ludzie...

— Pamiętam, kiedy pływałem u pana kapitana Jasińskiego na „Delfinie“, to też taki z gazety przyszedł do nas w Gdyni. O, kapitan Jasiński to był mo-

rowy chłop! Bardzo ludzki człowiek, a po pracy to wypić lubił porządnie, i wszystkich oficerów ze sobą na picie zabierał, albo zabawę na statku urządzał, że celnicy i policja portowa tylko dookoła po brzegu chodzili i słuchali i oblizywali się, a wejść nie śmieli.

Przyszedł wtedy taki bubek młody, ze dwadzieścia dwa lata miał może, a moim i tego nawet nie, prawdziwy szczeniak z przeproszeniem pana, i mówi do wachtowego: — Redaktor jestem, proszę poprosić kapitana, chcę z nim pomówić!

Wachtowy, jak to wachtowy, głupi chłopak, jeszcze mu do młodszego marynarza rok brakuje, ale znowu nie taki głupi, żeby z redaktorem nie umiał pogadać.

— Kapitan zajęty, mówi chłopak, niech pan zaczeka, dowiem się czy pana przyjmie, — i idzie do salonu, a redaktor wali za nim i woła: — Redaktor jestem, rozumiesz, redaktor! Wychowania tu nie macie na tym statku, czy co? Powiedz zaraz twemu kapitanowi, że redaktor czeka na niego i chce z nim mówić w ważnej sprawie.

A nasz stary tymczasem usłyszał krzyki na pokładzie i sam już wyszedł z salonu i pyta się, co się stało. I zaczyna chłopak przez redaktora a redaktor przez chłopaka tłumaczyć, o co chodzi i jeden zwała winę na drugiego, że kłótnię zaczął.

— Idź do trapu, Sikorka, — mówi wreszcie kapitan, nie wiesz jak się należy zachowywać wobec takich panów z gazet. Głupi jesteś i tyle!

Sikorka już nic wtedy nie zrozumiał, o co chodzi i poszedł do trapu, ale zapamiętał sobie od tego czasu, że z redaktorami to „gorzej“, niż z innymi cywilami i obiecał sobie, że przy okazji o nich nie zapomni.

Stary wziął tymczasem tego ważnego do siebie, do kabiny i pyta się, poco właściwie tu wlaź na statek i czego od niego chce. A on mu nato: *prepaganda* morza, panie kapitanie, każdy powinien coś zrobić dla ojczyzny, pan musi robić *prepagandę* morza. My na lądzie wszyscy to robimy, tylko z marynarzy się nikt do tego nie chce przyłączyć, ani dopomóc, ani wogóle nic.

— Jaktó, mówi nasz stary, ja pływam na *lajbie*, dwa dni w miesiącu jestem na

ładzie, i jeszcze tego mało? Co u diabła wy ode mnie chcecie? Zony nie widuję, dzieci mam niewiadomo czyje, lachy zapleśniałe, a pan mi tu jeszcze z *prepagandą* wyjeżdża i o ojczyźnie bredzi!

— Panie kapitanie, mówi na to ten gazeciarski, ja to rozumiem, ja chcę tę *prepagandę* za pana robić, ale pan musi mi pomóc, musi mi pan życie marynarzy pokazać, wpuścić mnie tu zawsze na statek, kiedy będę musiał obserwacje robić i tematu szukać, i jedzenia nie odmówić i wypić dać, tak, żebym mógł brać udział w życiu waszym w porcie i wszystko poznać i potem tak opisać, jakby to sam pan kapitan zrobił, albo jeszcze lepiej.

— Dobra, mówi stary, któremu się już to gadanie sprzyrzyło. — Dobra, przyłaż pan dzisiaj wieczorem do nas na kolację, a ja już się postaram, abyś pan poznał całe malownicze życie marynarza w porcie i wogóle. — Podał mu potem rękę tak, że redaktor aż przysiadł trochę z bólu, a jak gość zlął już po drabinie na dół, to jeszcze przez pięć minut na pokładzie powtarzał, że urządzi „pirwszokłaśną” *prepagandę*, tylko żeby się wszystko udało.

Wieczorem, o piątej, kiedy skończyły się już wszystkie roboty, zaczęło się wszystko szykować do *prepagandy*. Stary zawołał mnie do siebie i powiada: — Przyjdzie tu na kolację jeden sławny gazeciarski, co dla ojczyzny o morzu pisać będzie i będzie uważał u nas, jak niby się na statkach żyje i co jest wogóle „los”. Żebyśta wszystkie chopaki z pokładu i z maszyny nie wychodziły mi czasem dzisiaj na ląd, ale na statku zostańcie macie, i tak wszystko robić, jak was nauczę.

Nie trzeba mówić, jak nam to popsulo humory. Chyba że „każdy jeden” z nas miał przynajmniej jedną randkę na wieczór, jak nie u Piątka to u Ferdynusa, a jeszcze trzeba się było spieszyć, bo statków w porcie było pełno, i kto na randkę na czas nie przyjdzie, temu dziewczynkę z przed nosa sprzątną i na inną *lajbę* zafasują. Rozeźlili się chłopcy i byliby wcale na statku nie zostali, żeby nie to, że kapitan Jasiński był dobry człowiek i że go wszyscy lubili i chcieli mu zrobić to, o co prosił.

Kucharz miał zapowiedziane, że dla załogi kolację wcześniej ma wydać, żeby na siódmą, jak gość przyjdzie, wszyscy już gotowi i przebrani byli. Idę do kuchni o szóstej po kawę i widzę, a tu steward już do salonu kolację nosi i spieszy się, żeby też wszystko mógł na czas sprzątnąć i wyszorować. A stary, jak tylko tę kolację zjedli, woła mnie znowu do siebie i klaruje, jak i co ma być, i że niby ja mam pouczyć resztę chłopców, jak się mają przy tym

delegacie zachowywać i jak mu tę naszą polską marynarkę przedstawić, żeby za jeden wieczór mógł wszystko poznać i więcej nam w pracy nie przeszkadzał. Dopiero wtedy wykombinowałem, co stary ma właściwie na myśli i zrobiłem reszcie załogi mały wykład, o co niby chodzi.

O siódmej, kiedy gość przyszedł pod statek, wszystko było już jak należy i każdy wiedział, że przedstawiciel prasy patrzy na niego, a wszystko to, co tu zabaczy, będzie dokładnie w gazetach opisane.

Sikorka był już przyuczony, że ma redaktora grzecznie na pokład prosić, a kiedy już wlezie na koniec drabiny, podać mu rękę i powiedzieć: „Niech będzie pochwalony!” Myśmy wszyscy stali tymczasem w szeregu i jak kapitan skończył swoje powitanie o *prepagandzie*, wystąpił naprzód palacz Żopka i mówi: — „Panie redaktorze, w imieniu całej załogi naszego „Delfina” i całej marynarki naszej w szczególności, pragniemy się przyłączyć do *prepagandy* i żebyśmy wszyscy stali potem w gazetach i...” i jak się zaciął, to nic więcej już nie powiedział, chociaż przez godzinę uczył się tego na pamięć, bo mu starszy oficer wszystko na papierku zapisał.

Redaktor się bardzo rozczulił i powiedział, że nie spodziewał się znaleźć wśród nas tyle umiłowania naszej ojczyzny i zrozumienia obowiązków względem gazet i Polski, i obiecał każdemu przysłać po jednej gazecie z opisem całej hecy.

— Wachtowy, — woła wtedy kapitan na Sikorkę, — idź zawiadom panów oficerów, że nasz dostojny gość raczył już przybyć i czy są gotowi spełnić swój obowiązek!

Sikorka poszedł na dół, a za chwilę w drzwiach od kabin pokazali się powoli wszyscy nasi oficerowie pokładowi i maszynowi, ale żebyśmy nie wiedzieli, że to oni, to byśmy ich chyba nie poznali. Poubierani byli wszyscy w najbrudniejsze drelichy maszynowe jakie kiedykolwiek jaki palacz mógł mieć na sobie, chociaż chyba żaden palacz by nie wytrzymał i wyprał je miesiąc wcześniej.

— Oto nasi oficerowie, a moi pomocnicy, mówi kapitan. Wybacz pan, że strój ich jest nieco, że tak powiem, niegodny podniosłej chwili, ale praca wzbogaca, i żadna praca nie hańbi. Trudno nam biednym marynarzom, pracującym tu na morzu dla naszej kochanej ojczyzny, stroić się w atlasy i aksamity. Ręce nasze są czarne i czarny jest kawałek chleba, na który niemi pracujemy. Ludzie pracy jesteśmy, — powiada, — i takich nas pan tu na posterunku widzieć powinien.

Gość się strasznie wzruszył i uściśnął każdemu z nich rękę, a starszy mechanik, morowy chłop, jak go Sikorka zawiadomił, że już czas wychodzić na górę, jeszcze akurat zdążył łapę w oliwę wpakować, aby redaktora powitać, jako człowieka pracy. Po powitaniu oficerów redaktor wytarł delikatnie rękę w chusteczkę tak, żeby nikt tego nie widział, i zauważyliśmy wszyscy, że chusteczka zaraz zrobiła się takiego koloru, jak drelichy mechaników.

Tymczasem wyszedł z salonu steward i zameldował, jak mu kapitan kazał, że „wieczera już gotowa”.

Stary jeszcze przedtem nam powiedział, że dla *prepagandy* musimy wszyscy iść razem do salonu na wspólną „wieczereczkę”. W salonie byłem na „Delfinie” już kilkanaście razy, jak mnie stary czasem tam zawołał, ale jeszcze nigdy nie widziałem, aby tak wyglądał. Obrus ze stołu był ściągnięty, a zamiast lampy naftowej, paliły się tylko trzy czy cztery świece, przyklepione starym wprost do stołu. Krzesła były odkręcone, a postawiono na ich miejsce długą ławkę z zabrudzonego i zatłuszczonego drzewa, przyniesioną tu od palaczy.

— Czem chata bogata, tem rada — mówi kapitan do redaktora. Proszę nam wybaczyć ubóstwo naszego gospodarstwa, ale, pracując dla morza i ojczyzny i *prepagandy*, miękkie fotele są nam niepotrzebne, a jemy wszyscy razem z całą załogą, tak jak wszyscy razem pracujemy dla dobra kraju. Jesteśmy wszyscy braćmi chrześcijanami i razem odmawiamy modlitwę przed każdą wspólną strawą.

Jak tylko to powiedział, zdjęliśmy wszyscy czapki z głowy i zaczęli śpiewać „Kiedy ranne wstają zorze”, chociaż to był już wieczór.

Po odśpiewaniu modlitwy kapitan miał jeszcze do nas małą naukę o miłości bliźniego i *prepagandzie* redaktorów na morzu i zakończył słowami:

„Panie Boże opiekuj się tymi biednymi ludźmi na lądzie, bo my na morzu czasu na to nie mamy”. Podszedł potem do mnie ucałował mnie w oba policzki, a potem jeszcze wszystkich oficerów i marynarzy i palaczy pokolei, mówiąc że to na morzu zawsze taki braterski zwyczaj panuje i kazał mu zrobić to samo, żebyśmy się niby nie czuli urażeni. Kiedy redaktor całował się z kucharzem, tośmy się ledwo wstrzymali od śmiechu, patrząc jak się krzywi przy jego wysmarowanych tłuszczem wąsach, a kucharz jak nazłość złapał go za głowę i ucałował z dubeltówki ze cztery razy, mówiąc, że ma słabość do gazeciarski.

Nareszcie po całej tej ceremonii wło-

żyliśmy czapki na głowy, zasiedli wszyscy do stołu, a steward zaczął przynosić tę wspólną „strawę”, chociaż każdy z nas dopiero co skończył przecież jedzenie.

Postawił więc najpierw przed kapitanem pięciolitrową bańkę ze spirytusem a stary, wziął do ręki wielki nóż kuchenny i rozpruł blaszankę jednym cięciem. Podano wszystkim szklanki i stary nalewał pokolei chochlą spirytus każdemu, nie zapominając gościowi naleć najwięcej. Redaktor próbował się tłumaczyć, ale powiedziano mu zaraz, że będzie to dla nas wielką obrazą, jeżeli odmówi tego skromnego posiłku i kieliszka wódki w naszym towarzystwie, więc rad nierad zamilknął.

Zaraz po wódce przyniesiono miskę śledzi, pływających w sosie z beczki i posiekanych na kawałki razem ze łbami i ogonami, i drugą miskę kwaszonych ogórków i surowej kapusty. Każdy wyciągnął z kieszeni kawałek gazety, rozłożył go przed sobą, żeby nie powalać stołu i brał kozikiem z miski

śledzie, ogórki i kapustę i układał wszystko elegancko na papierze. Redaktor trochę, jakby nie kombinował tego wszystkiego, więc stary mu dopomógł, nakładając mu również na kawał gazety porcję chyba z ośmiu śledzi i piramidę ogórków z kapustą i nakładł mu palcami z papierowego pudełka kupkę soli i kupkę pieprzu, a gdy zobaczył, że gość nie ma czym jeść, oddał mu swój scyzoryk.

Zaczęły się toasty i rozmaite zdrowia za naszego gazeciarza i za jego opisy naszego statku w gazetach. Redaktor musiał być widocznie mało przyzwyczajony do spirytusu, a może i był też trochę naczcho od obiadu, bo zanim dokończył swoją szklankę, już mu się język zaczął trochę plątać. Wtedy starszy oficer zauważył, że może on nie lubi spirytusu, a woli zwyczajną wódkę, to mu jej przyniesie, a kiedy gość zgodził się na propozycję, przyniósł mu nalewki na pieprzu tureckim, robionej ze spirytusu i wytrzymanej na słońcu, której nawet Szwedzi już pić nie mogli, bo im

gardła paliła. Nim myśmy sobie podpili porządniej, tak, żeby już zaczynało być naprawdę wesoło, gość zwał się już pod ławkę. Wtedy stary wyrzucił nas wszystkich z salonu i kazał iść, dokąd kto chce, a Sikorce polecił zawołać samochód, wsadzić do niego redaktora, i dał mu pieniądze, żeby szoferowi zapłacił z góry za odwiezienie gościa do domu. Sikorka samochód zawołał, gościa do niego wsadził, ale pieniądze schował do kieszeni, mówiąc szoferowi, że za pasażera zapłaci jego żona, gdy go do niej przywiezie.

Od tego czasu żadnej *prepagandy* u nas nikt nie robił, a redaktor nawet ani jednej gazety z opisem nam nie przysłał. Teraz dopiero znowu pan tu przychodzi, żeby z marynarzami o morzu rozmawiać.

Ale skoro pan mówi, że się przytem napijemy, to ewentalnie nic nie mam przeciwko temu. Tylko dopóki nie zobaczę butelki, nic nie opowiem. Niema głupich. Nie dam się nabrać.

T. DĘBICKI.

„WARSZAWĄ“ DO LONDYNU

Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej urzędników Ministerstwa Przemysłu i Handlu urządził w roku bieżącym trzecią z kolei wycieczkę morską. Kopenhaga w roku 1928, Sztokholm w roku 1929 i Londyn w 1930 roku.

Wycieczki nasze cieszyły się zawsze wielkim powodzeniem. Tak samo i w roku bieżącym na przeszło sto zgłoszonych osób mogliśmy przyjąć zaledwie 50, gdyż tyle miejsc ulgowych zostało nam łaskawie udzielonych przez Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe.

Wycieczka wyruszyła z Gdańska dnia 6 czerwca na s/s „Warszawa”. Oprócz wycieczki i emigrantów do Kanady statek zabrał kilka pociągów ładunku jaj, masła i bekonów, przeznaczonych dla Anglii, która coraz więcej interesuje się naszymi produktami.

W ciągu całej wycieczki, t. j. w czasie 6--19 czerwca pogoda dopisywała świetnie. Bałtyk był cichy i spokojny;

według określenia marynarzy „oliwa — nie morze”.

Ci z uczestników, którzy pierwszy raz płynęli okrętem na pełnym morzu i którzy na uśmierzenie choroby mor-



Za chlebem za ocean. Emigranci na s/s „Warszawa”.

skiej zaopatrzyli się w „pewne” środki, przeciwdziałające chorobie morskiej, byli rozczarowani.

Z ciekawością i zainteresowaniem przyglądaliśmy się urządzeniom technicznym Kanału Kilońskiego, mostom i wciąż w obie strony przechodzącym okrętom różnych państw. Z wielką radością witaliśmy każdy okręt polski. Po ośmiu godzinach „Warszawa” wplynęła na Morze Północne, do którego z powodu jego kaprysów marynarze nasi zaufania nie mają.

I teraz, pomimo pięknej pogody, wiatr z każdą minutą był silniejszy. Zaczęło kołysać. Słabsi wycieczkowicze rozpoczęli pierwsi szukać oparcia o burtę i mimowoli nachylać głowę ku morzu.

Na pokładzie się przerzedziło. „Pewne” środki na chorobę zawiodły. Nawet wycieczkowicze - wilki morskie, którzy



„Warszawa” na Tamizie w Londynie.



Uczestnicy wycieczki do Londynu, urządzonej przez Oddział L. M. i R. Urzędników Min. Przem. i Handlu.



W ustronnym kąciku na pokładzie „Warszawy”.

już wiele razy byli na pełnym morzu, nie chcąc, by widziano ich zmieniających kierunek „via Ryga”, pochowali się do kabin.

Po przybyciu do Londynu i złożeniu przez kierownictwo wycieczki wizyt w Ambasadzie i Generalnym Konsulacie, udaliśmy się dwoma autobusami na zwiedzanie miasta i jego osobliwości. Spodziewaliśmy się zobaczyć Londyn pochmurno — mglisty i byliśmy mocno zdziwieni, że w ciągu sześciu dni na-

szego pobytu w tym mieście wciąż była piękna słoneczna pogoda; trafiliśmy wyjątkowo dobrze, gdyż jak nas zapewniano tak pięknych dni bywa w Londynie zaledwie 15 w ciągu roku.

Codziennie syci wrażeń, zaopatrzeni w widokówki, mając też moc własnych zdjęć filmowych i fotograficznych — wracaliśmy z wilczym apetytem na stątek, aby natychmiast po obiedzie się przebrać i zaryzykować grupami po kilka osób wycieczki bez przewodnika na miasto i zapoznać się z londyńskim życiem.

Teatry, kina, dancingi zapełniały wycieczce wieczory, a wspaniałe kawiarnie Lyonsa, otwarte całą noc, zapoznawały nas z delikatesami kuchni angielskiej.

Zwróciło naszą uwagę, iż panowie i panie, idąc po 7 popołudniu do teatrów, kin i restauracji, byli ubrani w wieczorowe i balowe stroje. Od 7 godziny do późna w nocy spotykaliśmy na mieście panów, idących pieszo w smokingach i we frakach.

Sześć dni pobytu minęło szybko. Byliśmy ciągle w ruchu, zmęczeni, chcieliśmy jednak jak najwięcej wykorzystać ten krótki okres czasu, poznać zwyczaje Anglików, rozwiązać trudny problem komunikacji kolei podziemnej i autobusowej, zwiedzić jak najwięcej kawiarni, teatrów, kin i t. d.

Musieliśmy jednak znaleźć jeszcze czas na przyjmowanie na statku wizyt rodaków, zamieszkałych w Londynie, być na wieczorku, urządzonym z okazji naszego pobytu w stolicy Anglii, zwiedzić polski kościół katolicki, nabyty przez księdza Ciskosa od zbankrutowanej sekty angielskiej i załatwić liczne zlecenia znajomych w kraju.



Za chlebem za ocean. Emigranci na pokładzie „Warszawy”.

Z Londynu „Warszawa” zabrała wycieczkę Polaków amerykańskich, w liczbie 300 osób, która wyraziła chęć przybycia do Gdyni na statku polskim.

Morze w powrotnej drodze było zupełnie spokojne. Członkowie wycieczki spędzali czas na propagandzie Ligi Morskiej i Rzecznej wśród rodaków z Ameryki.

EDMUND BYCZYŃSKI.

SŁAWNA PODRÓŻ NAOKOŁO ŚWIATA PO POLSKU

Obiegłem okrągłość globu i radowałem się uczuciem człowieka męża, który zupełnie obejma kibić ziemi...“
(Norwid)

Już sam fakt zjawienia się po polsku książki żeglarskiej, niedostosowanej w tłumaczeniu *ad usum Delphini* — czytelnika, który najwyżej płynął statkiem wiślanym do Młocin — jest symptomatyczny dla wzrostu naszego zainteresowania się morzem, dla wychodzenia Polski z zaścianka na arenę świata, między narody, które na wszystko się ważą, wszystko sobie mają za dostępne. Z takiego narodu, człowiekiem, który na wszystko się waży, śmiałością, który pierwszy zaryzykował samotną podróż naokoło świata, dając przykład, szczęśliwie naśladowany w ciągu następnych lat trzydziestu przez kilku następców, takich jak Voss, Harry Pidgen i najślawniejszy z nich Alain Gerbault, był Joshua Slocum. Tak się złożyło, że ukazanie się po

polsku opisu *) jego podróży w latach 1895—1898, zbiegło się u mnie z lekturą dwóch innych, pokrewnych a niemniej sławnych książek: dziennika żeglugi Lady Brassey i „Żeglugi na Snarcku” J. Londona. Wszystkie te trzy podróże były odbyte na własnych statkach autorów „sportowo” t. j. bez innego celu, niż samo dokonanie czynu, bez poszukiwania korzyści praktycznych lub naukowych, w epoce — druga połowa XIX i początek XX w. — gdy już nie chodziło o odkrycia nowych lądów, ale gdy jeszcze świat, bez radja, samolotów i najnowszych ulepszeń komunikacyjnych, był o wiele niż dziś rozleglejszy, egzotyka autentyczniejsza, osamotnienie na oceanie doskonalsze. To są ich wspólne cechy, dzięki którym, może,

*) J. Slocum. *Sam jeden żaglowcem naokoło świata*. Przełożył Ludwik Szwykowski. Warszawa, Główna Księgarnia Wojskowa, 1930; str. XIV i 269

mimo różnic w sposobie realizacji i poziomie literackim, polyka się je raczej niż czyta, tak są czarujące, tyle dają wytchnienia czytelnikowi, któremu są najwięcej dostępne podróże hałaśliwymi środkami transportu publicznego, z niedogodnościami walizek i zmiany hotelów. Przeżywa on bowiem rozkosz tego przenoszenia się z własnym domem, błędzenia po mało uczęszczanych szlakach, współzycia z czyhającą przygodą, autentyczną, choć czyją obcą, opowiadającego, rzeczywistość staje się odskocznią dla wskrzeszonych nadziei dziecięcych dawnego czytelnika Sindbada-żeglarza, czy powieści J. Verne'a. Analogje z „Dziećmi kapitana Granta” stanowią też może najważniejszy urok dziennika suchej, systematycznej, nieodmiennie poprawnej i „ladylike”, bardzo prozaicznej

Angielki lady Brassey, która z mężem i dziećmi*) zrobiła w r. 1874 podróż naokoło świata na wielkim jachcie żaglowym (z pomocniczą maszyną parową) „Sunbeam“; nieostatnia zresztą to podróż circumnawigacyjna tego sławnego jachtu i czcigodnej lady: wyczyn swój powtarzała z zawodową pasją, aż do śmierci, która ją zaskoczyła właśnie podczas jazdy naokoło świata—w 15 lat po pierwszej. — Jakże inaczej niż w systematycznym dzienniczku lady Brassey wygląda świat, przełamany przez poetycką wrażliwość i kapryśną fantazyjność Jacka Londona, któremu choroba przerwała na wodach Australji zaczęta w San Francisco podróż na małych jachciku „Snarck“, żaglowcu z motorem, popsutym zresztą zaraz po odbiciu od brzegu. Choć i w opisie lady Brassey fascynuje obraz hawajskich sportów wodnych, trzeba przeczytać odpowiednie stronicie u Londona: przy całej dążności do realizmu rzeczowego, nawet technicznej ścisłości opisu, przybierają one postać orgjastycznego współżycia z oceanem, stapienia się, niewiarogodnego aczkolwiek konkretnie wytłumaczonego, jako sportowy wyczyn, przeistaczania się w żywioł odczłowieczonego człowieka.

Kapitan Slocum nie był literatem, tylko zawodowym żeglarzem, starym wilkiem morskim, któremu ład stały parzył stopy podczas przymusowego, wywołanego przez konjunkturę ekonomiczną, bezrobocia. Za resztki oszczędności i własną pracą majstra okrętowego doszedł do posiadania niewielkiego żaglowca i na nim, samotnie, nie spiesząc się, popasając dość często i dość długo, na oceanach walcząc z tysiącem burz, z mnóstwem przygód i przeciwieństw, czujny zawsze, energiczny i śmiały, opłynął kulę ziemską, nawet nieco więcej, bo Atlantyk przebył dwukrotnie. Zanim wyruszył znowu w podróż, która miała być powtórzeniem pierwszej, a z której już nie wrócił, napisał swoją książkę. Nie mam zamiaru wynosić jej

*) We francuskim przekładzie książki nosi tytuł „Le Tour du monde en famille“.

zalet literackich; choć nie są one w najgorszym gatunku. Choć humorystyka w stylu amerykańskim à la Twaine, dowcipkowanie, dążność do ciągłego rozśmieszania czytelnika tłumaczą się obawą jego znużenia, a wreszcie naturalnym dobrym humorem autora i zadowoleniem z dokonanego czynu, z pokonanych trudności i niebezpieczeństw, — wszelka literackość, wobec wspaniałości rzeczywistych przeżyć, wydaje się błaha i niepotrzebna.

Ale nic nie może umniejszyć zasadniczych wartości książki, jako nieocenionego dokumentu bohaterstwa, szaleńczej odwagi i zaciętego uporu człowieka w walce z żywiołem, a czasem i ludźmi, np. przy przejściu cieśniny Magellana. To nietylko arcyciekawa książka do czytania, lecz i podnieta do optymizmu w spojrzeniu na świat i na wartość człowieka; musi zwrócić uwagę wychowawców, a ze szczególnym zachwytem powinna być przyjęta przez tych, którzy potępiając wojnę, szukają przykładów pozawojennego heroizmu na dowód, że nawet jako okazja do powiększenia i uwznioślenia ducha ludzkiego, wojna jest zbędna: ten żeglarz gołębiego serca a nieustraszonego męstwa może być do tych przykładów zaliczow.

Przekładu dokonało kompetentne pióro: p. Ludwik Szwykowski, jest starym i wypróbowanym żeglarzem amatorem, „yachtsmanem“ na poziomie europejskim. Przed wojną był współwłaścicielem jednego z najpiękniejszych jachtów żaglowych na wodach zatoki Fińskiej „Gaie Parisienne“ (dawna „Helen“, zbudowana przez czołowego konstruktora Anglii, Williama Fife'a mł., znana w końcu XIX w kołach jachtsmanów europejskich). Po wojnie zajął jedno z pierwszych miejsc wśród pionierów yachtingu polskiego, popularyzując żeglarstwo piórem, organizując je w stolicy i na prowincji, wreszcie dając przykład iście polskiej brawury i mierzenia „sił na zamiary“: na żagłowce, akurat odpowiedniej na Wisłę lub niewielkie jezioro udaje się do Danji, zabierając ze sobą dwoje nieletnich dzieci: czyn, który ma w sobie elementy heroizmu

nietylko czynu Slocuma, lecz i czynu Wilhelma Tella! W przekładzie swym p. Szwykowski okazuje chwalebny uniar w używaniu naszej nieszczęsnej, rosyjsko-holenderskiego pochodzenia terminologii żeglarskiej, nazywając np. łóżko łózką a nie „kojką“. Słowem dobry, gładki przekład.

Prócz zalet wewnętrznych książka zaleca się wyglądem zewnętrznym i licznymi doskonałymi ilustracjami, utrzymanymi w świetnej tradycji ilustratorstwa angielskiego, dzielnie i ściśle uplastyczniającymi tekst. Amatorzy żeglarstwa ze specjalną radością spotykają opis i plany teoretyczne i konstrukcyjne łodzi Slocuma: „Spray“ jest starym batem morskim, bezpiecznym a dosyć szybkim, typowym dla okrętownictwa amerykańskiego, które taki decydujący wpływ wywarło na technikę europejską, zwłaszcza w dziedzinie yachtingu.

Może przytem lektura Slocuma odnowi rzuconą przed paru laty przez gen. Zaruskiego myśl polskiej podróży żeglarskiej naokoło świata. Niekoniecznie w znaczeniu dosłownego naśladowania Slocuma. Jak słusznie pisał o tej sprawie „Yachtsman“ w „Słowie“ wileńskim z 9 sierpnia 1928 r.: „tak jak na zamówienie nie powstają poeci ani święci, tak nie wysyła na ocean samotnych żeglarzy niczyja zbiorowa wola... (tacy) rodzili się zawsze; spragnieni heroicznego czynu i samotności szli przed szesnastu wiekami na pustynię Thebaidy, trwali latami na szczycie kolumny, jak Symeon Słupnik, dziś w dumnym osamotnieniu, w wątej łodzi zmagają się z burzami...“ Gen. Zaruski daje konkretnie do naśladowania inny przykład: powojenną szwedzką podróż naokoło świata na jachcie „Findra“, podnosząc jej wychowawcze znaczenie dla uczestników marynarzy i przywiezione bobote zbiory naukowe. Polska bezsprzecznie zyskałaby w podobnym przedsięwzięciu jeszcze jedno: wszędzie docierającą, przekonywującą manifestację swego istnienia, propagandę swej bandery, równouprawnienie jej, że tak powiem, na najdalszych wodach“.

K. W. ZAWODZINSKI.

MARYNARKA WOJENNA

ARMJA POLSKA JAKO GWARANTKA BEZPIECZEŃSTWA POLSKI

(Ciąg dalszy)

Zapewnić sobie dowóz materiałów lub produktów, potrzebnych do prowadzenia wojny, a jednocześnie mieć możliwość szkolenia pod tym względem przeciwnikowi, można tylko, mając do dyspozycji silną flotę wojenną. I bodaj czy sprawa zagwarantowania krajowi swobody handlu i transportu morskiego nie jest sprawą najważniejszą i decydującą o losach wojny. Na nic się przecież nie zda szalona odwaga, waleczność i nadzwyczajne wyszkolenie wszystkich bez wyjątku członków walczącej armji — jeśli im w pewnym momencie da się odczuć brak tego, co do walki, lub nawet do życia, jest niezbędne.

Doświadczenia ostatniej wojny są jeszcze świeże — i jakże pouczające. M. inn. działalność niemieckich łodzi podwodnych była tak zastraszająca, tak szkodliwa, że nawet optymistycznych i bardzo pewnych swej siły Anglików zaczęła opanowywać prawie panika. Przecież w marcu 1917 roku tonaż systematycznie topionych okrętów koalicyjnych — okrętów, przewożących posiłki ludzkie, broń, amunicję i żywność, — osiągnął potworną liczbę dziewię-

ciuset tysięcy ton na miesiąc. Trzeba tylko uprzytomnić sobie, co to jest 900.000 ton. Prawie milion ton, a każda tona, to przecież tysiąc kilogramów czegoś bardzo cennego, gdyż tak gwałtownie potrzebnego walczącym armjom. Obliczono wówczas, że, jeśli morskie siły koalicji nie dadzą sobie rady z tym formalnym rozbojem na morzach, to w ciągu 4—5 miesięcy musi nastąpić upadek koalicji. Ogromny wysiłek, genialna wynalazczość i bezgraniczne, rozpaczliwe poświęcenie sojuszników przewyciężyło jednak i tę przeciwność. Nastąpił przełom. Znalaziono sposób na zwalczanie łodzi podwodnych. Katastrofalna skuteczność ich działalności zaczęła się zmniejszać. Sytuacja się odwróciła. Niemcy zostali odcięci od świata.

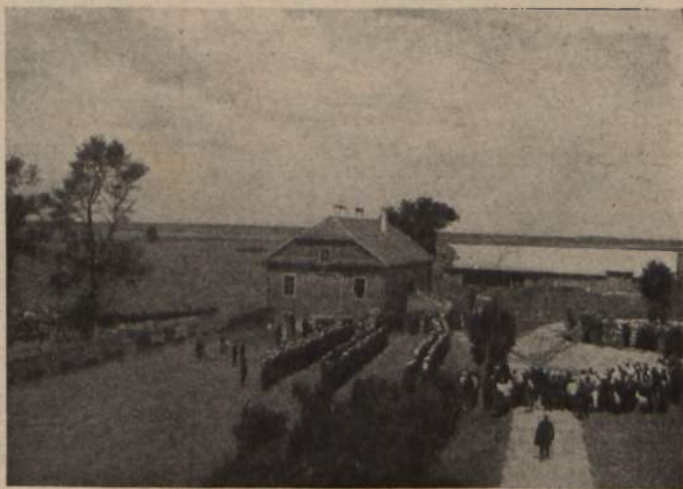
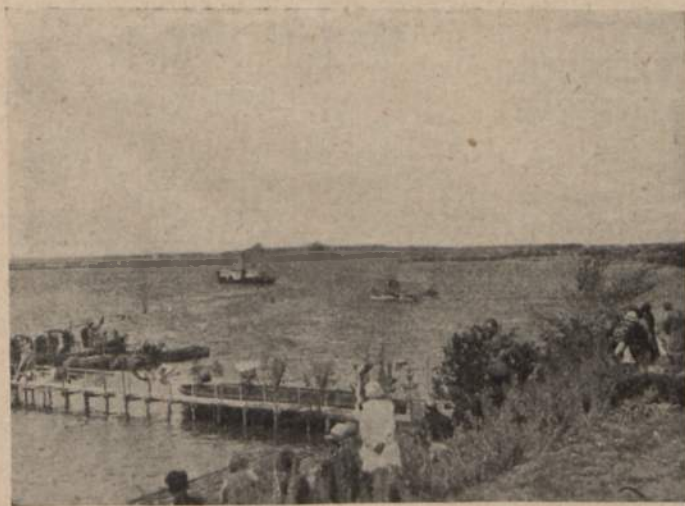
I to właśnie odcięcie, — ta właśnie blokada zdecydowała o klęsce Niemców.

Należy to podkreślić i uprzytomnić sobie, wbrew powszechnie utartemu mniemaniu, że wojnę przegrali Niemcy na lądzie. Nie można zaprzeczyć, że skuteczna zapora stworzona przez sojuszników na lądzie, była dla Niemców wyczerpująca, lecz ostateczne

zwycięstwo koalicji należy zawdzięczać sytuacji na morzu.

Przypomnijmy sobie także nasze przeżycia wojenne. Czyż podczas wojny z Rosją nie groziła nam klęska pozbawienia posiłków, dowożonych z Francji? Wiedzą chyba wszyscy — a kto nie wie, niech się dowie i na całe życie zapamięta, że mieliśmy bardzo ciężkie momenty, kiedy to utrudniano nam wszelkimi sposobami korzystanie z dobrodziejstw morskiego transportu, kierowanego przez Gdańsk. Sytuacja kilkakrotnie była omal, że beznadziejna i gdyby nie stanowcza postawa Francji, wyrażona groźną interwencją Marszałka Focha, — to nie wiadomo, czy żołnierz polski otrzymałby na czas (a czas był najwyższy) broń i amunicję.

Wprawdzie obeszło się wówczas bez marynarki — ale trzeba pamiętać, że mielibyśmy wówczas za sobą poparcie Francji. Na szczęście nie topiono wówczas naszych transportów na morzu, bo nie miał ich kto topić. Ale była to sytuacja wyjątkowa. Pobite Niemcy musiały zachować neutralność (w sensie neutralno-



Święto Flotylli Pińskiej. Na lewo okręty i hydroplany flotylli na jeziorze Horodyskiem, na prawo przemówienie dowódcy Flotylli, kdr. por. Zajączkowskiego do marynarzy przed kościołem O. O. Bernardynów.

ści dla Polski nieprzychylniej). Rosyjska flota była w stanie absolutnego rozkładu — a zresztą transporty wojskowe dla Polski szły pod banderą silnych, zwycięskich mocarstw, — nie warto więc było się w taką ryzykowną aferę wdawać, gdy można było Polsce brózdzić w inny sposób.

Gdyby wówczas w porcie gdańskim stał choć jeden dobrze uzbrojony polski krążownik, nie byłoby mowy o jakichś powikłaniach, o zakazach wylądunku polskiej amunicji lub o inspirowanych sztucznie strajkach.

Konkludując, musimy powiedzieć, że Marynarka Wojenna jest Polsce potrzebna. Obejmie ona umocnienia i obronę wybrzeża. Jej Flota będzie zwalczała w otwartym morzu nieprzyjaciela. Jej Flota nie dopuści nieprzyjaciela do zbliżenia się i do zdobycia polskich brzegów, coby naraziło Państwo na niepowetowane straty materialne, armję lądową zaś na otrzymanie groźnego ciosu z flanki. Polska Flota Wojenna będzie zapewniała Polsce panowanie nad linjami komunikacyjnymi, będzie umożliwiała utrzymanie potrzebnych Polsce transportów morskich oraz będzie niszczyła komunikację nieprzyjaciela.

A pomyślmy tylko o tem groźnem niebezpieczeństwie, jakim są na wypadek wojny polsko-niemieckiej, Prusy Wschodnie, których granice leżą w promieniu 100 kilometrów od Warszawy. Czy swobodne zasilanie tej placówki niemieckiej dowolnymi ilościami wojska i uzbrojenia leży w naszym interesie?..

A co może temu przeszkodzić? Jasne jest, że tylko Flota i to Flota silna.

Wszystko to dotyczy ewentualnej wojny. — Lecz nie zapominajmy, że i w czasie pokoju Państwo, posiadające silną flotę, inaczej jest traktowane, niż państwo bezbronne lub słabe na morzu. Częstość sama świadomość, że flota wojenna danego państwa jest silna, zażęgnywa możliwość wybuchu konfliktu zbrojnego, — umożliwia porozumienie się, *korzystne* dla państwa posiadającego silną flotę, — a więc przyczynia się do utrwalenia pokoju.

Francuski minister Leygues powiedział na ten temat nastę-

pujące ważne słowa: „*Każdy naród musi mieć marynarkę, odpowiedzialną do swojej polityki*“, a admirał von Mantey rzekł: „*Marynarka jest najlepszym środkiem do zawierania korzystnych przymierzy*“.

Aczkolwiek Liga Narodów forsuje hasło „*si vis pacem, para pacem*“ — to jednak stare, ileż razy przez życie potwierdzone hasło „*si vis pacem, para bellum*“ jest jeszcze nadal rzeczowe i nadające się do życiowego zastosowania. W Genewie można usiłować tworzyć podstawy pokoju na zasadach rozbrajania się, a w domu należy na wszelki wypadek broń trzymać w pogotowiu. Bardzo korzystną książkę na temat, jak należy traktować sprawę marynarki wojennej w Polsce, napisał magister prawa p. B. Krzywiec. W książce tej znajdujemy słuszne myśli, z których jedną pragnąłbym tutaj przytoczyć: „*Flota wojenna, to potężny czynnik polityczny w czasie pokoju, jak również środek absolutnie niezbędny w czasie wojny*“.

I oto z ubolewaniem, ale z całą stanowczością, musimy stwierdzić, że brak floty wojennej (bo to, co mamy, to ma tylko znaczenie ćwiczebne) stoi na przeszkodzie do posiadania przez Polskę własnych kolonij. A czyż nie jest wszystkim wiadomo, jak Polsce kolonje są potrzebne. Ogromny roczny przyrost ludności, kryzys gospodarczy, brak pracy — wszystko to zmusza

z dniem 1 sierpnia r. b.

B'URA ZARZĄDU GŁÓWNEGO LIGI MORSKIEJ i RZECZNEJ

(Dyrekcja, Buchalterja, Sekretarjat i Sekcja Kolonjalna wraz ze Związkiem Pionierów Kolonjalnych) oraz

Redakcja i Administracja „MORZA“

przenoszą się

do nowego lokalu

przy ul. NOWY-ŚWIAT 35 (III piętro)

Telefony pozostają bez zmiany.

lud polski do opuszczania Ojczyzny i do udawania się na emigrację, gdzie, ciężko pracując, dorabia innych i obcej służy sprawie.

Nad zabraniami Niemcom kolonjami sprawują zarząd państwa zwycięskie, posiadając tak zwane mandaty kolonjalne. Czyli poprostu ciągną zyski z posiadającemu floty — kolonij. Dlaczego Polska takiego mandatu nie dostała? No, bo w 1919 r. musiała brać to, co Jej dawali, — a jako państwu młodemu, nieposiadającemu floty — kolonij nie dali. W r. 1931 będzie rewizja tych mandatów — możliwe więc będą zmiany. Czy obecnie Polska coś uzyska, któz to wie?.. A gdyby posiadała flotę, zdolną dopilnować interesów państwa — kolonje napewno byłyby Jej przyznane. Jest to jasne i sprawiedliwe, że Polsce kolonje się należą. Przecież pamiętajmy, że Poznańskie i Pomorze, w czasach smutnego zaboru, tworzyły dość wielką składową część niemieckiego imperjum. Przecież ludność polska płaciła podatki, przecież pewna ilość ludności służyła w wojskach lub marynarce niemieckiej, strzegącej tych posiadłości zamorskich albo pracowała nawet w zarządach kolonjalnych. A więc choćby już z tego tytułu należy się Polsce część kolonij ponemieckich.

Na wiele krzywd, a nawet zniewag, może być narażone państwo, nieposiadające silnej floty wojennej. Przypomnijmy sobie tylko bolszewickie manewry i demonstracyjne, a przekraczające międzynarodowe przepisy — zbliżenie się floty bolszewickiej do polskich wybrzeży. Ćwiczenia wojenne pod samym Helem, i w obliczu Gdyni — świecenie Polsce w oczy okrętowemi reflektorami z bolszewickich okrętów wojennych — może się komuś zdawać nic nieznaczącym i nieszkodliwym epizodem. Jednak tak nie jest. W międzynarodowym pojmowaniu tych spraw jest to obelga, jest to jawna groźba i manifestowanie swojej siły, którą się przeciwstawia naszej słabości.

(C. d. n.)

W. KOSIANOWSKI.

ZATARG FRANCUSKO-WŁOSKI

Konferencja londyńska w sprawie rozbrojenia na morzu, mająca zapoczątkować nową erę w dziejach ludzkości, po 3 miesiącach żmudnych i chwilaми, zdawało się, nierokujących większej nadziei rozmowach, uwieńczona została — jak wiadomo — połowicznym zaledwie rezultatem, regulując kwestję rozbrojenia na morzu tylko między Anglią, Ameryką i Japonją, nie dopuszczając natomiast do jakiegokolwiek porozumienia pomiędzy dwoma pozostałymi członkami tej konferencji — Francją i Włochami.

Podobnie, jak to było przed konferencją londyńską w stosunkach anglo - amerykańskich, istota rozbieżności francusko-włoskich w kwestji morskiej streszcza się w słowie — „parytet“. Z tem samym bowiem żądaniem, z jakim w swoim czasie wystąpiły St. Zjednoczone wobec Anglii — wystąpiły na konferencji Włochy wobec Francji.

Lecz, gdy Stany Zjednoczone zdołały osiągnąć swój cel i po zawarciu, w wyniku konferencji t. zw. „Paktu trzech“ prezydent Hoover mógł z triumfem ogłosić swym obywatelom, że po raz pierwszy w historii świata Ameryka uzyskuje parytet morski z najpotężniejszą zawsze dotąd Wielką Brytanią — dwa inne państwa pokrewne: Francja i Włochy wyszły z konferencji bez jakiegokolwiek uregulowania swego sporu.

Po raz pierwszy od czasów Armady Hiszpańskiej Anglja, dotychczasowa władczyni mórz, zmuszona była z powodu swej ciężkiej sytuacji ekonomicznej i socjalnej zrzec się, będącej podstawą jej polityki morskiej, zasady „two powers standard“, to znaczy posiadania floty równej pod względem mocy dwóm najsilniejszym poza nią flotom świata i zgodzić się na równość ze Stanami Zjednoczonymi.

Francja, będąca w szczęśliwym położeniu i czując się wobec swego rywala w warunkach lepszych, wysunęła na konferencji maksymalny program rozbudowy swej siły morskiej, umotywowany gruntownie koniecznościami zapewnienia sobie połączeń ze swemi posiadłościami

zamorskimi i sprzeciwiła się stanowczo przyznaniu w tej dziedzinie równości Włochom.

Francja zjawiała się na konferencji z programem zbrojenia, lecz powiadomione o tem zostały lojalnie wszystkie mocarstwa. Przytem w pamiętnym swem memorandum zaznaczyła Francja, że gotowa jest odstąpić od zamierzonego programu morskiego, pod warunkiem uzyskania gwarancji bezpieczeństwa ogólnego w drodze realnego porozumienia kilku wielkich mocarstw, zobowiązujących się do łącznego występowania przeciwko ewentualnemu agresowi. Gdy jednak nie znalazła ona zrozumienia, wśród uczestników konferencji dla projektowanego przez siebie rozwiązania problemu bezpieczeństwa ogólnego i rozbrojenia, widziała się zmuszoną do obstawania przy programie rozbudowy swej siły morskiej.

Włochy znów ze swej strony wystąpiły z kategorycznym żądaniem przyznania im parytetu z Francją.

W ten sposób konferencja londyńska, przyczyniła się w efekcie końcowym do zaktualizowania sporu franko-włoskiego.

Na czem polega istota tego sporu?

Odpowiedź na to pytanie można streścić w kilku słowach, a mianowicie, że najżywotniejsze interesy obu państw krzyżują się na wodach morza Śródziemnego, zwłaszcza zaś u jego wybrzeży afrykańskich.

Aby jednak można było w całej pełni ocenić wagę tych zainteresowań, należy sobie, z jednej strony, uzmysłwić, że Francja dzisiejsza nie jest jedynie 40-miljonowem, kontynentalnym państwem europejskim, lecz, że jest to potężne 100-miljonowe imperjum kolonialne, w którym na posiadłości zamorskie przypada obszar 12 milj. klm. kw. o 60 milj. ludności, o obrocie handlowym przekraczającym 30 miliardów fr. zł., ale i o granicach długości 30 tys. klm., wymagających poważnych sił do obrony.

Pozatem kolonie te są dla Francji nietylko terenem jej ekspansji ekonomicznej, lecz

posiadają dla niej, jako dla państwa o najniższej rozrodczości, kolosalne znaczenie strategiczne, bowiem są, na wypadek wojny, olbrzymim rezerwoarem sił ludzkich, jakich Francji brak w Metropolji.

Gdy więc na przeciwległym brzegu morza Śródziemnego znajduje się klucz mocarstwowości Francji, staje się zrozumiałym, jak nieodzownym warunkiem zachowania swego stanu posiadania jest możliwość skutecznej obrony wybrzeży tych posiadłości oraz bezpieczeństwo ich linii komunikacyjnych.

Włochy natomiast już dziś, w porównaniu z Francją, są przeludnione. Stoją one na jednym z pierwszych miejsc pod względem przyrostu naturalnego. W dodatku zaopatrzone, w myśl wskazań Mussoliniego, w dzieje dawnego Rzymu, zwracają się ku morzu Śródziemnemu, na którym od czasów rzymskich koncentrowały się żywotne interesy narodu.

Dażenie do odzyskania historycznego „mare nostrum“ staje się naczelnem hasłem dzisiejszych Włoch.

Dażąc więc do rozbudowania swych posiadłości zamorskich, muszą też Włochy zabiegać o zabezpieczenie sobie dogodnych dróg morskich.

Poza tem, w swych snach o potędze, snują Włochy plany przyszłego wybicia się na pierwsze miejsce w Europie Centralnej i Wschodniej, orjentując się nawet via Węgry i Austrja w stronę Niemiec — ale w realizowaniu tych planów potykają się nieustannie o wpływy francuskie, o „hegemonję“, tem więcej, że Francja stoi i wiernie stać chce na gruncie Traktatu Wersalskiego, do którego rewizji Włochy chętnie przyłożyłyby rękę.

Sięgając więc po ekonomiczną i wodną hegemonję usiłują Włochy jak najwięcej ograniczyć Francję i w tym celu na konferencji występują jednocześnie z żądaniem parytetu floty oraz z projektami zakazu używania łodzi podwodnych, bowiem właśnie marynarka francuska posiada najpiękniejszą i, technicznie biorąc, najdoskonalszą flotę podwodną.

Na Konferencję Londyńską przybyły Włochy zdecydowane obstawać usilnie przy swem żądaniu parytetu z Francją; ale wystawiając żądanie to w formie kategorycznej, nie przyniosły ze sobą racjonalnie opracowanej obrony swej tezy. Powoływały się tylko ogólnikowo na to, że, mając swych obywateli, rozproszonych w czterech częściach świata, skutkiem olbrzymiej żywotności swej rasy, muszą posiadać flotę dość potężną, by móc zapewnić tym wszystkim swym obywatelom bezpieczeństwo i opiekę.

Równie ogólnikowo stawiały też one sprawę swych rzeczywistych potrzeb obronnych i odmawiały podania ścisłych danych liczbowych co do tego, co uważają za konieczne celem obrony swych interesów i swego bezpieczeństwa

W konflikcie tym o potęgę floty Włochy mają na myśli właściwie tylko morze Śródziemne i, zabiegając rzekomo o parytet z Francją, są już pewne swej przyszłej na tym terenie przewagi, bowiem Francja musi się liczyć z faktem, że wychodzi na dwa morza i strzec musi bezpieczeństwa swych granic na dwóch morzach, odpowiednio rozdzielając flotę.

Taki stan, zdawna już istniejący we Francji, ongiś był nawet przyczyną specjalnego podziału floty francuskiej na marynarkę Wschodu i Zachodu, („Marine du Levant“, i „Marine du Ponant“). Dziś więc, ewentualnie mogłaby może jeszcze być mowa o takim parytecie z częścią floty, odpowiadającą marynarce Lewantu, t. j. strzegącą wód Śródziemnomorskich— jest jednak nie do przyjęcia dla Francji w stosunku do całości jej floty, którą osłabiałby niepomiarnie na tych najważniejszych dla niej drogach, i wogóle wrazie ewentualnego konfliktu zbrojnego czyniłby znacznie słabszą od koalicji najbliższych nieprzyjaciół.

Francja, podając do publicznej wiadomości w przededniu otwarcia konferencji swe memorandum z grudnia ub. roku, starała się przedstawić tam swój punkt widzenia na kapitalne zagadnienia rozbrojenia na morzu, łącząc zarazem z tem kwestję ogólnego bezpieczeństwa,

oraz wysuwając projekt śródziemnomorskiego paktu o nieagresji — t. zw. Locarna Śródziemnomorskiego. Spotkała się jednak ze zdecydowanym sprzeciwem państw anglosaskich względem tego projektu i ze sprowadzeniem przez te państwa programu prac konferencji wyłącznie do zagadnień technicznych ograniczenia zbrojeń, z wyeliminowaniem momentów politycznych. Wówczas wysunęła swe żądania tonażu, sprecyzowane w cyfrach, któryby gwarantował jej samą, na wypadek agresji, możliwość obrony swych wybrzeży i bezpieczeństwo komunikacji ze swemi posiadłościami zamorskimi.

Fakt pozostawienia Francji swobody w realizowaniu swego programu zbrojeń, uczynił poniekąd iluzorycznym całe porozumienie anglo-amerykańskie. Anglja bowiem, rezygnując wobec St. Zjednoczonych pod naciskiem szeregu trudnych okoliczności i zgadzając się na parytet obu flot, liczyła się z tem, że zdoła utrzymać swą tradycyjną zasadę „two powers standard“ wobec 2 najpotężniejszych flot europejskich t. j. Francji i Italji.

To też widzimy, jak tuż po oficjalnem zakończeniu Konferencji Londyńskiej występuje Anglja, jako czynny medjator, pomiędzy Francją i Włochami, usiłując znaleźć wyjście z tej trudnej sytuacji, zarówno dla zainteresowania stron, jak i dla samego medjatora. Jedynie w powstrzymaniu zbrojeń dwóch

łacińskich potęg morskich widzi ona możliwość utrzymania przyznanego St. Zjednoczonym parytetu, bez uciekania się do powiększenia ustalonego na Konferencji Londyńskiej globalnego tonażu, wynoszącego — jak wiadomo — dla każdej ze stron po 1.200.000 ton. Admiralicja angielska sprzeciwiała się stanowczo przyznawaniu St. Zjednoczonym parytetu, przy równoczesnem pozostawieniu Francji i Włochom swobody działania w zakresie zbrojeń morskich.

Publiczne oświadczenie Mussoliniego, jakie nastąpiło ostatnio, że program rozbudowy włoskich sił morskich zrealizowany zostanie co do jednej tony, bezsprzecznie komplikuje pośrednictwo Anglji. Odstąpienie zaś Francji od t. zw. absolutnych cyfr jej tonażu (724 tys.), warunkującego obronę jej wybrzeży oraz bezpieczeństwo połączeń morskich nastąpić może jedynie w wypadku uzyskania w razie wojny gwarancji pomocy ze strony innych mocarstw.

Pamięć o utraconem przez Francję w XVIII wieku potężnem imperjum kolonialnem, tylko z powodu braku dostatecznie silnej floty, zdolnej do skutecznej obrony tych posiadłości — które później ciężko przyszło restytuować, zmusza dziś Francję do zrozumiałych starań uniknięcia powtórzenia błędów przeszłości — tem więcej, że chodzi istotnie o sprawy najżywnotniejsze.

JAN DERECKI.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ PAŃSTW OBCYCH

ANGLJA.

KONTRTORPEDOWCE.—Dnia 18 marca r. b. spuszczone na wodę w Woolston (kolo Southampton) kontrtorpedowiec „Acheron“, którego budowa była przewidziana programem z 1927 roku. Wyporność jego wynosić będzie 1.330 t., a szybkość 35 węzłów. Do tej samej klasy należą kontrtorpedowce „Acasta“ i „Anthony“, które w początku marca przydzielone zostały do eskadry śródziemno-morskiej na miejsce wycofanych ze służby kontrtorpedowców „Wolverine“ i „Wanderer“. Również do tej klasy należą kontrtorpedowce: „Active“, „Antelope“, „Arrow“, „Achates“ i „Ardent“, które odbywają obecnie próbne jazdy.

KANONIERKI.—Dnia 14 marca r. b. na stoczni „Swan, Hunter“ w Wallsend-on-Tyne spuszczone na wodę kanonierkę „Scarborough“. Okręt należy do tego samego typu, co kanonierki „Folkestone“, „Penzance“ i „Hastings“. Dwie ostatnie znajdują się jeszcze w budowie w Devonport. Wszystkie 4 należą do programu z r. 1928. Wyporność ich wynosi 1.040 t., długość 75 m., szerokość 10 m. i zanurzenie 2,70 m. Napęd stanowią turbiny o mocy 2.000 HP. Szybkość 16 węzłów. Uzbrojenie stanowią dwa działa o kalibrze 10,2 cm. Jedno z nich przystosowane jest do obrony przeciwlotniczej.

Jak wiadomo, kanonierki nie zostały uznane przez Konferencję Londyńską za okręty, przeznaczone do walki z czepnej.

FRANCJA

KRAŻOWNIKI.—10.000-tonowe krążowniki „Duquesne” i „Suffren” po dokowaniu i odmalowaniu dna odbyły wszechstronne ćwiczenia artyleryjskie i torpedowe. Uzbrojenie ich zostało ulepszone. Urządzenia lotnicze obu okrętów dały wyniki zadowalające. Okręty z łatwością uzyskiwały przy ekonomicznym zużyciu paliwa szybkość 29 — 30 węzłów. Salwy armatnie z dalekonośnych 20,3-centymetrowych dział dały bardzo dobre rezultaty.

Krążownik „Duplex” poszedł do stoczni na 18 miesięcy. Przeprowadzone zostaną na nim pewne zmiany konstrukcyjne.

Krążownik „C 4”, który otrzymał nazwę „Clemenceau”, będzie odpowiednią na niemiecki pancernik „Ersatz Preussen”. Będzie on wyposażony w szczególnie wysokie zalety bojowe.

OBRONA WYBRZEŻY. — W związku z podniesionymi w Senacie zarzutami, że umocnienia i fortyfikacje granic morskich Francji, w szczególności zaś wyspy Korsyki, są zaniedbane, oświadczył podsekretarz stanu w Ministerstwie Marynarki, że obrona brzegów, przejęta przez marynarkę wojenną od r. 1918, będzie wzmocniana planowo do r. 1942, do którego to roku wybrzeża Francji zostaną całkowicie zabezpieczone. Następnie minister lotnictwa Eynac oświadczył, że przedewszystkiem będzie założona baza lotnicza na Korsyce pod Ajaccio.

GRECJA

ŁODZIE PODWODNE. — Obie łodzie podwodne „Nereus” i „Triton”, które w roku bieżącym na zamówienie rządu greckiego zostały wykonane w stoczniach francuskich, rozpoczęły już służbę we flocie greckiej.

WŁOCHY

KRAŻOWNIKI.—Dnia 27 kwietnia r. b. spuszczone na wodę krążowniki: „Fiume”, „Zara”, „Alberto-da-Giussano” i „Giovanni-della-Bande-Nere”. Wymiary dwóch pierwszych są następujące: długość 185 m., szerokość 20,5 m. i wyporność 10.160 ton. Uzbrojenie ich składa się: z 6 dział kalibru 20,3 cm., umieszczonych podwójnie w wieżach strzelniczych i z pewnej liczby dział mniejszych, przeznaczonych do obrony przed torpedowcami i aeroplanami. Krążowniki te będą poruszane turbinami parowymi o mocy 95.000 HP. i mają mieć szybkość 32 węzłów.

Dwa ostatnie krążowniki należą do typu lżejszego, — jednak mają mieć również szybkość 32 węzłów. Uzbrojenie ich stanowić będą: 4 opancerzone działa o kalibrze 15,2/15,3 cm. i 3 działa 4,7 cm., dalej 2 poczwórne karabiny maszynowe kalibru 1,3 cm. (do obrony powietrznej), wreszcie 4 rury torpedowe 53,3 cm. Wymiary tych krążowników są następujące: długość 169,3 m, szerokość 15,5 m, wyporność 5.250 t.

KONTRTORPEDOWCE. — Nowozbudowany kontrtorpedowiec „Nicolo-so-da-Recco” uzyskał na próbach rekordową szybkość 41,5 węzłów (około 76,9 klm na godzinę). Według warunków kontraktu miał on mieć szybkość 38 węzłów.

ŁODZIE PODWODNE. — Podwodny stawiacz min „Filippo Corridoni” został 1 kwietnia r. b. spuszczone na wodę w Tarencie. Należy on do grupy 3 łodzi podwodnych, z których dwie pozostałe mazywają się: „Marcantonio-Bragadino” i „Ettore-Fieramosca”. Wyporność ich wynosi nad wodą 825 t. i pod wodą 1.038 t, szybkość 14,8 węzłów. Uzbrojenie: 1 działo 10,2 cm, 4 rury torpedowe 53,3 cm. Napęd nadwodny stanowią motory spalinowe o mocy 1.500 HP., podwodny zaś motory elektryczne o mocy 1.000 HP.

HISZPANJA

NOWE OKRĘTY WOJENNE. — W marcu r. b. spuszczone na wodę łodzie podwodne „C 5” i „C 6” oraz kontrtorpedowiec „Alcala Galiano”, który ma zastąpić kontrtorpedowiec tej samej nazwy, sprzedany Argentynie. Wyporność kontrtorpedowca „Alca-

la-Galiano” wynosi 1.650 t. Wyporność obu łodzi podwodnych wynosi nad wodą 915 t. i pod wodą 1.290 t., długość 75 m, maksymalna szybkość 16 węzłów, uzbrojenie — 6 rur torpedowych 53,3 cm i 1 działo przeciwlotnicze 7,5 cm.

ZATONIĘCIE KRAŻOWNIKA. — Dnia 2 kwietnia r. b. wskutek gwałtownej burzy rozbił się w porcie Ferrol krążownik „Miguel-de-Cervantes”. Został on rzucony na molo portowe, o które przedziurawił się i zatonał. Rozpoczęto oczywiście natychmiast roboty koło wydobycia go z wody. „Miguel-de-Cervantes” został spuszczonej na wodę w 1928 roku. Wyporność jego wynosi 8.000 t.

STANY ZJEDNOCZONE

KRAŻOWNIK „Chicago” o wyporności 10.000 t. został spuszczonej na wodę dnia 12 kwietnia r. b.

FLOTA WOJENNA 7 GŁÓWNYCH PAŃSTW ŚWIATA

Admiralicja angielska przedkłada corocznie parlamentowi raport o stanie sił morskich poszczególnych państw świata. Londyńskie czasopismo „Times” ogłasza ostatnio interesujące wyjątki z

tego raportu. M. inn. raport podaje stan flot wojennych 7 głównych państw morskich świata w dniu 1 grudnia 1929 r. w sposób następujący:

RODZAJ OKRĘTÓW	Imperium Brytyjskie	Stany Zjednoczone	Japonia	Francja	Włochy	Sowieci*)	Niemcy
Pancerniki	16	18	6	9	4	4	7
Wielkie krążowniki	4	—	4	—	—	—	—
Krążowniki	54	14	37	17	13	4	7
Krążowniki minowe	1	—	3	—	—	—	—
Okręty opancerzone obrony brzegowej i monitorzy	3	1	—	—	—	—	—
Lotniskowce	8a)	3	5	1	1	—	—
Leadery floty	16	—	—	9	20	—	—
Kontrtorpedowce	134	309b)	106	58	63	32	13
Torpedowce	—	—	—	7	40	6	16
Łodzie podwodne	53	122	64	52	43	15	—
Małe kanonierki	31	—	—	8	22c)	4	—
Patrolowce	6	—	3	3	69	25	—
Duże kanonierki i awizo	—	11	4	45	7	2	3
Kanonierki rzeczne	18	10	9	11	2	6	—
Trawlery	33	42	12	26	44d)	20	27
Razem	377	530	253	246	328	118	73

*) Dane niedokładne bez okrętów floty Wrangla, stojących w Bizercie.

W tym samym czasie w budowie na stoczniach poszczególnych krajów znajdowało się:

RODZAJ OKRĘTÓW	Imperium Brytyjskie	Stany Zjednoczone	Japonia	Francja	Włochy	Sowieci	Niemcy
Pancerniki	—	—	—	—	—	1	1
Krążowniki	8e)	18	4	4	10	2g)	2
Krążowniki minowe	—	—	1	1	—	—	—
Lotniskowce	—	1	1	1f)	—	—	—
Leadery floty	3h)	—	—	16	3	—	—
Kontrtorpedowce	26i)	—	13	6	8	—	—
Łodzie podwodne	16k)	5	7	47	14	—	—
Kanonierki	11l)	—	—	4	—	—	—
Patrolowce	—	—	—	7	4	—	—
Kanonierki rzeczne	1	—	1	—	—	—	—

Wreszcie programy morskie dują budowę następujących poszczególnych państw przewi- jeszcze okrętów wojennych:

RODZAJ OKRĘTÓW	Imperium Brytyjskie	Stany Zjednoczone	Japonia	Francja	Włochy	Sowiety	Niemcy
Program do roku:	—	1930/31	1931/32	1930	1928/29	Brak urzędowych danych o programie morskim	1928
Krażowniki	—	5	—	1	—		—
Krażowniki minowe	—	—	1	1 ^{m)}	—		—
Leadery flotylli	—	—	—	6	—		—
Konrtorpedowce	—	12	—	—	—		—
Łodzie podwodne	—	1	—	11 ⁿ⁾	—		—
Kanonierki	—	—	—	2	—		—
Patrolowce	—	—	—	2	—	—	
Kanonierki rzeczne	—	—	—	1	—	—	

Jako granicę wieku dla okrętów wojennych, podanych w raporcie, przyjęto: dla pancerników, krążowników i lotników 20, dla konrtorpedowców 16, dla łodzi podwodnych 12, dla patrolowców 10 i dla wszystkich innych okrętów 20 lat, licząc od daty ukończenia budowy.

a) łącznie z 1 krążownikiem, który ma być przebudowany na okręt lotniskowy i z 1 lotniskowcem, niezaliczonym do stanu floty wojennej; b) łącznie z 14 konrtorpedowcami, wyekwipowanymi jako stawiacze min i z 25,

przeznaczonymi do przybrzeżnej służby strażniczej; c) w tem 4 stawiacze min; d) w tej liczbie 6 trawlerów, które są jednocześnie stawiaczami min.

e) łącznie z 2, przy których roboty przerwano i z 2, których budowy nie rozpoczęto; f) okręt transportowy dla aeroplanów; g) budowa, prowadzona w/g planów z przed rewolucji, posuwa się bardzo powoli; h) w tej liczbie 1, którego budowy nie rozpoczęto; i) w tem przy 8 robót nie rozpoczęto; k) w tem przy 6 robót nie rozpoczęto; l) w tem przy 4 robót nie rozpoczęto; m) nadwodny stawiacz min; n) w tej liczbie 1 podwodny stawiacz min i 4 łodzie podwodne obrony brzegowej.

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

Ilość wielkich statków, spuszczonej na wodę w ciągu ubiegłych tygodni na stocznjach francuskich, świadczy, że, pomimo piętrzących się wkoło przemysłu okrętowego trudności, budownictwie francuscy wykazują obecnie działalność ożywioną do tego stopnia, iż pozwala im ona na przetrwanie do lepszych dni. Należy zauważyć, że większość spuszczonej statków stanowią okręty wojenne i że istnieje dość słaby stosunek między temi okrętami a statkami handlowymi, co daje się objaśnić rzadkimi zamówieniami, jakie dają armatorzy stocznjom francuskim.

W dniu 13 maja r. b. odbyło się na stoczni „Chantiers et Ateliers Augustin Normand” spuszczenie łodzi podwodnej „Diane”, która będzie zaopatrzona w silniki Vickers - Normand; następnie, 14 czerwca został spuszczonej na stoczni „Chantiers de Nantes des Ateliers et Chantiers de Bretagne” konrtorpedowiec „Gerfaut”, a 29 czerwca na stoczni „Chantiers de Nantes des Ateliers et Chantiers de la Loire” konrtorpedowiec „Albatros”. Te trzy jednostki zostały zbudowane dla francuskiej marynarki wojennej.

W tym samym czasie towarzystwo „Société Provençale de Constructions Navales” spuściło w dniu 25 maja na swej stoczni w La Ciotat statek - kablowiec „Ampère” dla francuskiego ministerjum poczt i telegrafów, a na stoczni „Ateliers et Chantiers de Bretagne” 31 maja został spuszczonej motorowiec „Aeropostale IV”, przeznaczony

do przewożenia poczty między Francją a Ameryką Południową.

Specjalną uwagę zwraca spuszczenie podwodnego stawiacza min „Żbik”, jakie się odbyło 14 czerwca na stoczni w Blainville koło Caen, należącej do „Chantiers Navals Français”. Jednostka ta jest ostatnią z serji 5 okrętów wojennych, zamówionych przez rząd polski na

stocznjach francuskich. Serja owa składa się z 2 konrtorpedowców „Burza” i „Wicher”, wykończonych niedawno przez „Chantiers Navals Français”, oraz z 3 podwodnych stawiaczy min: „Wilk”, „Ryś” i „Żbik”, wszystkich trzech budowanych według planów stoczni „Chantiers et Ateliers Augustin Normand”. „Wilk” był budowany na wspomnianej stoczni Augustin Normand; „Ryś” na stoczni „Chantiers et Ateliers de la Loire”, a „Żbik”, jak zaznaczono, na stoczni „Chantiers Navals Français”.

Co się tyczy nowych statków, jakie zostały niedawno dostarczone przez stocznie francuskie, to trzeba podkreślić, że pierwsza podróż największego motorowca francuskiego, wybudowanego na stoczni Penhoet, „Lafayette”, który wyszedł z Hawru w dniu 17 maja, dała wyniki zupełnie zadawalające; działalność wszystkich czterech silników Diesla była świetna.

Z drugiej strony zasługuje na wzmiankę, że odbyły się próby z turbinowcem „Sidi Okba”, dostarczonym towarzystwu żeglownemu „Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur” w kwietniu przez stocznię „Ateliers et Chantiers de Bretagne”. Statek ten przeznaczony specjalnie do przewozu baranów algierskich, pędzony jest jedną turbiną systemu Rateau-Chantiers de Bretagne. Największą szybkość wyniosła 16 węzłów; do 14 węzłów zużycie paliwa dochodziło do 350 gramów ropy na efektywnego konia mechanicznego na godzinę łącznie z mechanizmami pomocniczymi.

Poza tem wielki sukces francuskiego budownictwa okrętowego stanowią próby morskie z konrtorpedowcem „Vauban”, zbudowanym przez „Ateliers et Chantiers de France” na stoczni w Dunkierce i mającym silniki, dostarczone przez „Compagnie de Fives-Lille” Konrtorpedowiec ten osiągnął rekordową szybkość 40,2 węzła, jaką dał poprzednio konrtorpedowiec „Verdun”, należący do tej samej serji, lecz mający silniki, budowane przez „Chantiers de la Loire”. „Vauban” i „Verdun” są obecnie najszybszymi okrętami na kuli ziemskiej, a to, że zostały one do-



O. R. P. „Wicher”.

starczone przez stocznie prywatne, przemawia w wysokim stopniu na korzyść francuskich inżynierów morskich.

Przechodząc do wiadomości, podanych w niektórych dziennikach, o zamówieniu wielkiego parowca oceanicznego na szlak Hawr — Nowy Jork dla towarzystwa żeglugowego „Compagnie Générale Transatlantique”, należy stwierdzić, że zamówienie to nie zostało jeszcze oddane stoczni „Chantiers et Ateliers de St. Nazaire Penhoet”, a rokowania jeszcze się toczą. Założeniu kilku tego statku przed zbliżającą się tegoroczną jesienią stoi pod znakiem zapytania.

Bardzo ciekawe szczegóły o stanie dzisiejszego przemysłu morskiego we Francji zostały podane w doskonałym sprawozdaniu, złożonym na dorocznym

zebraniu Izby Syndykatu budowniczych statków i maszyn okrętowych, jakie się odbyło 16 czerwca. Można w nim znaleźć ocenę systematycznych prac tego związku z przewodniczącym René Fould i sekretarzem generalnym E. Verge na czele, które mają na celu zorganizowanie przemysłu morskiego we Francji na podstawach większej wydajności i obniżenia kosztów. W sprawozdaniu tem wspomniano o zawartej niedawno ugodzie co do normalizacji przekrojów oraz o projektowanej normalizacji poszycia, mechanizmów pomocniczych i nawet statków, t. j. zostało poruszone zagadnienie zmniejszenia ilości typów statków, zamawianych przez armatorów.

OL. Q.

KRONIKA MARYNARKI WOJENNEJ

O. R. P. „WICHER“ W GDYNI. — We wtorek 15 lipca r. b. przybył do Gdyni pierwszy z pośród budowanych we Francji na zamówienie Rządu Polskiego okrętów wojennych - kontrtorpedowiec „Wicher”. Jest to wydarzenie niezwykle doniosłe w życiu naszej marynarki wojennej. Po raz pierwszy otrzymuje ona najzupełniej nowoczesną jednostkę bojową, która wespół z kontrtorpedowcem „Burza” i łodziami podwodnymi „Wilk”, „Ryś” i „Żbik” stanowi początek właściwej polskiej floty wojennej. Jest to początek, jak na nasze potrzeby, bardzo skromny, miejmy jednak nadzieję, że przecież znajdują się wreszcie środki na niezbędną w naszych warunkach rozbudowę floty wojennej.

Kontrtorpedowiec „Wicher” witały na pełnym morzu w pobliżu polskich wybrzeży okręty wojenne, stacjonowane w Gdyni.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Rzecznej wystosował z tej racji na ręce Komandora Świrskiego, Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej w Warszawie depeszę treści następującej: „Komandor Świrski Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej Chałubińskiego 3 Warszawa. W dniu przybycia do Gdyni kontrtorpedowca „Wicher” życzenia dalszego jak najpomyślniejszego rozwoju polskiej floty wojennej na ręce Pana Komandora przesyła Zarząd Główny Ligi Morskiej i Rzecznej i Redakcja „Morza”.

W odpowiedzi na tę depeszę Liga Morska i Rzeczna otrzymała pismo następującej treści: „Za nadesłane życzenia z okazji przybycia do Gdyni kontrtorpedowca „Wicher” przesyłam jak najserdeczniejsze podziękowanie. Szef Kierownictwa (na urlopie) w. z. Frankowski, kmdr. dypl.”.

ŚWIĘTO FLOTYLLI PIŃSKIEJ. — Dnia 3 lipca r. b., w rocznicę bitwy pod Horodyszczem, odbyła się na jeziorze Horodyskiem uroczystość święta flotylli pińskiej. Wczesnym rankiem wyruszył z Pińska statek z gośćmi do Horodyszczu, gdzie o godz. 10 rano w miejscowym kościele odprawione zostało uroczyste nabożeństwo. Następnie okręty i kutry flotylli przedelfowały na jeziorze przed dowódcą flotylli pińskiej komandorem-por. Witoldem Zajączkowskim. Podczas defilady nad flotyllą uno-

siły się hydroplany, które następnie osiadły na jeziorze. O godz. 12 odbyło się na okrętach śniadanie dla marynarzy. Dowódca flotylli podejmował w tym samym czasie zaproszonych gości na pokładzie O. R. P. „Sierpinek”.

Po południu flotylla powróciła do Pińska, gdzie odbyły się w obecności licznej publiczności zawody sportowe.

Uroczystość zakończył bal oficerski w miejscowym oddziale Ligi Morskiej i Rzecznej. Dla marynarzy odbyła się zabawa w miejscowym teatrze.

ESKADRA ANGIELSKA W GDYNI. — W dniach od 8 do 10 lipca bawiła w Gdyni eskadra angielskich okrętów wojennych. Goście byli podejmowani przez naszych marynarzy, z którymi rozegrali mecz piłki nożnej, z wynikiem 1:0 na korzyść Anglików. W dniu 9-go lipca dowódca zespołu angielskiego, komandor Murray podejmował oficerów polskich na krążowniku „Campbel”. W tym samym czasie w Gdańsku bawiła inna eskadra angielska, przyczem podczas pobytu zdarzył się wypadek pobicia i ciężkiego poranienia trzech marynarzy angielskich przez Gdańszczan.

REWIZYTA DUŃSKIEJ FLOTY WOJENNEJ. — W dniu 3 lipca przybyła do Gdyni eskadra duńska, rewizytująca marynarkę polską, która w roku ubiegłym bawiła w Kopenhadze. Eskadra duńska składała się z krążownika szkolnego „Heymdal” pod dowództwem komandora porucznika Wolfhagena, oraz 5 łodzi podwodnych wraz z okrętem warsztatowym. Zarazem przybył komandor Pontoppidan, szef gabinetu ministra marynarki, kawaler orderu „Polonia Restituta”. W dniu 4 lipca grupa oficerów duńskich bawiła w Warszawie, podejmowana przez nasze władze wojskowe.

POWRÓT O. R. P. „WILJA”. — W pierwszych dniach lipca powrócił do Gdyni z czterotygodniowej podróży na wody francuskie transportowiec marynarki wojennej „Wilja”. Na pokładzie znajdował się starszy i średni rocznik Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej. Promocja starszego rocznika odbędzie się zgodnie z tradycją w dniu 15 sierpnia r. b.

O. R. P. „WILK”. — Łódź podwodna „Wilk” odbyła ostatnio próbę sprawności motorów elektrycznych. Wyniki były zupełnie pomyślne i wymagany umową rejon podwodny został osiągnięty. „Wilk” przybędzie do Polski prawdopodobnie w końcu jesieni. Druga łódź podwodna „Rys” znajduje się w próbach w Lorient, a trzecia — „Żbik” została 14 czerwca spuszczona na wodę w Caen. Wydaje się nieodzownym, aby po tej pierwszej serji jednostek zamówiono natychmiast drugą. Albowiem tylko ciągłość i programowość wysiłku może dać nam odpowiednią do naszych interesów i potrzeb siłę zbrojną na morzu.

ADMIRAŁ BEATTY W GDAŃSKU. — Dnia 11 czerwca r. b. przybył do Gdańska na pokładzie własnego yachtu „Sheelah” admirał Beatty pierwszy lord admiralicji angielskiej.

WYCIECZKA MORSKA TOW. WIEDZY WOJSKOWEJ. — Z inicjatywy Prezesa Tow. Wiedzy Wojskowej, gen. bryg. J. J. Stachewicza, odbyła się w pierwszej połowie czerwca b. r. pierwsza wycieczka członków towarzystwa do państw bałtyckich na statku „Gdynia”, należącym do P. P. „Żegluga Polska”. Uczestnicy wycieczki w liczbie 90 osób zwiedzili Rygę, Tallin, Helsinki (Helsingfors), Stockholm i Visby, podejmowani wszędzie gościnnie przez miejscowe władze wojskowe i nasze placówki dyplomatyczne. Piękna pogoda w czasie podróży na Bałtyku, uprzejmość oficerów i załogi s/s „Gdynia”, a w szczególności jej kapitana, p. Pacewicza, przyczyniły się w dużej mierze do całkowitego powodzenia wycieczki, która pozostawiła u uczestników niezatarte wspomnienia z pięknych i wesołych chwil, przeżytych na morzu. W doskonałych nastrojach wycieczkowicze w dniu 13 czerwca wyładowali w Gdyni.

Jak się dowiadujemy, p. gen. Stachewicz, zachęcony doskonałymi wynikami tej podróży, zamierza organizować częściej podobne imprezy, przyczyniające się w niemałym stopniu do popularyzowania wśród wojskowych idei własnego morza i własnej żeglugi.

„NOTATKA INFORMACYJNA O PORCIE W GDYNI”.

Inż. P. Bomas. *Wyd. T-owa Propagandy Budowy Dróg i Budowli wodnych w Polsce* Warszawa. 1950, str. 23 i 1 plan portu w Gdyni. Obejmuje krótkie zestawienie głównych informacyj, dotyczących manipulacyj i kosztów portowych. Ułatwia orjentowanie się i ewentualną pracę w porcie dla kupców i przemysłowców. Poza tem każdy czytelnik znajdzie tutaj szereg objaśnień i danych statystycznych, które dają możliwość dokładnego i obiektywnego zorientowania się w postępie prac przy budowie portu, w rozwoju miasta Gdyni, oraz w całokształcie ogólnej pracy przy realizacji dostępu do morza.

S. K.

SPORT WODNY

ZBIOROWA WYPRAWA WODNA WIOŚLARZY NA MORZE

Od kiedy po wielkiej wojnie odzyskaliśmy wolny dostęp do morza — najbardziej uczęszczanym przez turystów-wioślarzy szlakiem stała się Wisła na całej swojej długości aż do ujścia w Gdańsku. Marzeniem niemal każdego wioślarza, którego podbił urok włości wodnej, stała się wędrówka do morza polskiego i — choćby najbliższy, najkrótszy wyjazd na fale polskiego Bałtyku.

W latach ostatnich to dążenie wioślarstwa turystycznego ku morzu przejawiać się zaczęło z wzrastającą siłą. W roku 1926 z inicjatywy czasopisma „Sport Wodny” przeprowadzony zostaje zbiorowy ogólnopolski spływ do morza szlakiem Wisły i większymi jej dopływami. Był to jakgdyby wielki wioślarski raid gwiazdzisty z metą w Gdańsku. Lata dalsze przyniosły nam szereg indywidualnych wypraw wodnych do ujścia Wisły, przytem coraz częstszymi stawać się zaczęły wyjazdy na morze w łodziach wioślarskich turystycznych i w kajakach. Dość powiedzieć, że przejazd z Gdańska na Hel w łodzi wioślarskiej dokonany został już powielekroć.

Rok bieżący, w którym obchodziliśmy radośną rocznicę dziesięciolecia odzyskania przez Rzeczpospolitą dostępu do morza, stanowi wyjątkową dla świata wioślarskiego okazję — zbiorowego zamianifestowania swego naturalnego dążenia do morza, które jest przecież największym naszym naturalnym „basenem” wodnym. Od kiedy w naszym sporcie wioślarskim nastąpiło zrozumienie, że tor regatowy, to tylko punkt wyjścia do dalekich wędrówek wodnych, do beztrudnej włości wodnej, polskie morze stało się niejako symbolem wszelkich w turystyce wodnej poczynań, które z roku na roku zdobywały sobie coraz liczniejsze rzesze wyznawców i zwolenników. W rocznicę dziesięciolecia odzyskania dostępu do morza — słuszenie tedy oczy wioślarstwa polskiego zwróciły się ku morzu i zapadła decyzja chwalebna uczczenia tej rocznicy czynem sportowym.

Dając plastyczny wyraz tym dążeniom wioślarstwa polskiego do morza — Polski Związek Towarzystw Wioślarskich postanowił przeprowadzić w roku bieżącym wielką zbiorową wyprawę wodną korytem Wisły i jej dopływami na morze. Decyzja ze wszechmiarą zasługująca na uwagę i poparcie, decyzja, którą ogół wioślarski przyjmie niewątpliwie z wielką radością i do której zapalą się setki naszych turystów.

Będziemy mieli tedy w dniach 20 lipca — 10 sierpnia wielki spływ wioślarski do Gdańska.

Zaprojektowana przez Polski Związek Wioślarski impreza urosła odrazu do znaczenia i zasięgu międzynarodowego. W tym roku bowiem na szlaki wodne Polski zapragnęli przyjechać z wizytą wioślarze czescy w liczbie 50 osób na 25 składakach. Zupełnie słuszenie wskazano Czechom szlak Wisły od Krakowa do Gdańska, szlak bardzo piękny pod względem krajoznawczym i widoków natury, szlak wartościowy z punktu widzenia turystycznego. Czesi z radością przyjęli zaproponowaną im trasę. Polski

Związek Towarzystw Wioślarskich wyznaczył tedy wspólny termin dla czeskich i polskich wędrowców wodnych w wyprawie do morza polskiego. Dzięki temu mieć będziemy w roku bieżącym pierwszą międzynarodową wyprawę turystyczną po wodnych szlakach polskich. Po raz pierwszy pokażemy najbliższym naszym sąsiadom szerokie możliwości turystyczne u nas, po raz pierwszy będziemy mieli okazję zapropagowania turystyki wodnej u nas na zagranicę.

Nie bez znaczenia będzie również i ten fakt, że w tej manifestacji radości, jaką będzie tegoroczny spływ do morza z okazji dziesięciolecia odzyskania przez Polskę dostępu do Bałtyku, udział wezmą wraz z nami i Czesi.

Wspaniałą tę wyprawę turystyczną organizuje Polski Związek Towarzystw Wioślarskich we własnym zakresie. Osoba referenta turystycznego Związku, p. W. Grzelaka, znanego u nas turysty wodnego i autora książki p. t. „Z biegiem Wisły” (wspomnienia turystyczne z wyprawy wodnej wzdłuż całego koryta rzeki) daje wszelkie gwarancje, że spływ zorganizowany będzie pod każdym względem dobrze.

W zasadzie spływ tegoroczny obejmie szlak wiślany od Krakowa do Gdańska, z Krakowa bowiem wyruszą wioślarze czescy i największa stosunkowo grupa polskich wodniaków. Ale dla wioślarzy polskich, którzyby chcieli przy tej okazji przejechać cały szlak Wisły, a posiadających przytem dogodnie dla przewozu składaki, czy kanadyjki, polecany jest start z Mysłowic nad Przemszą, skąd odjazd powinien nastąpić 18 lipca w godzinach południowych. Przyjazd do Krakowa wypadnie nazajutrz po południu. Nocleg w Oleśnej. Z Krakowa — wspólny z główną grupą wycieczki wyjazd.

Marszruta tej zbiorowej wycieczki wioślarzy polskich i czeskich Wisłą z Krakowa i głównymi jej dopływami do morza polskiego — została już szczegółowo opracowana i przedstawia się następująco:

W dniu 19 lipca wioślarze czescy wyjadą z Pragi koleją do Krakowa. Jeden dzień przeznaczono na zwiedzanie podwawelskiego Grodu. Następnego dnia, 21 lipca, odjazd z Krakowa.

Pierwszy etap — 21 lipca — Kraków — Opatowiec, 84 klm.

Drugi etap — 22 lipca — Opatowiec — Polaniec, 60 klm. W Połańcu — obóz.

Trzeci etap — 23 lipca — Polaniec — Sandomierz, 48 klm. Zwiedzanie Sandomierza.

Czwarty etap — 24 lipca — Sandomierz — Kazimierz, 92 klm.

Piąty etap — 25 lipca — Kazimierz — Dęblin — Ryczywół, 64 klm. W Ryczywole obóz.

Szesty etap — 26 lipca — Ryczywół — poza Górą Kalwarją, 60 klm. W Górze Kalwarji obóz.

Siódmy etap — 27 lipca, Góra Kalwarja — Warszawa, 25 klm.

Następny dzień — poświęcony zwiedzaniu stolicy.

29 lipca — odjazd z Warszawy, ósmy etap — Warszawa — Czerwińsk, 69 klm.

Dziewiąty etap, 30 lipca, Czerwińsk — Płock (zwiedzanie miasta), 43 klm.

Dziesiąty etap, 31 lipca, Płock — Włocławek, 45 klm. Zwiedzanie Włocławka.

Jedenasty etap, 1 sierpnia, Włocławek — Toruń, 49 klm. Zwiedzanie Torunia.

Dwunasty etap, 2 sierpnia, Toruń — Bydgoszcz, 60 klm.

Następnie dwa dni, 3 i 4 sierpnia, poświęcono na związkowe regaty wioślarskie w Bydgoszczy i zwiedzanie miasta.

Trzynasty etap, 5 sierpnia, Bydgoszcz — Grudziądz, 65 klm.

Czternasty etap, 6 sierpnia, Grudziądz — Tczew, 70 klm.

Piętnasty i ostatni etap, 7 sierpnia, Tczew — Gdańsk, 59 klm.

W dniach 8 i 9 sierpnia — zwiedzanie Gdańska i Sopot. 10 sierpnia — Gdańsk — Gdynia statkiem i zwiedzanie Gdyni. 11 sierpnia Gdynia — Hel. Założenie obozu na plaży, gdzie uczestnicy wycieczki zostaną przez dwa następne dni.

Dnia 14 sierpnia — Hel — Gdańsk, załadowanie łódek i bagażu. Wieczorem odjazd do Poznania, stąd do Krakowa.

Program ten opracowany został w porozumieniu z organizatorami wycieczki czeskosłowackiej. Wycieczka polska rozwiązana zostanie w Gdańsku lub na Helu. Wycieczka czeska — w powrotnej drodze w Krakowie, w dniu 16 sierpnia.

Wycieczkę ułożono w ten sposób, że etapy są naogół krótkie. Ogółem wioslowanie nie powinno zająć więcej jak: 6—7 godzin dziennie, z wyjątkiem paru etapów dłuższych, gdzie liczba godzin wiosłowania podniesie się do 9. Dzięki tym właśnie krótkim etapom uczestnicy wycieczki będą mogli zwiedzić szereg miast, nad Wisłą leżących.

K. MUSZAŁOWNA.

WIELKIE REGATY JUBILEUSZOWE W SANDHAM

W roku bieżącym Królewsko-Szwedzki Yachtklub organizuje w Sandham wielkie regaty jubileuszowe z okazji stulecia istnienia klubu. Klub ten, założony za Gustawa VI, liczy obecnie 1,900 członków, w tem 190 pań i posiada w swym taborze 500 yachtów.

Udział w regatach, które się odbędą od 18 do 20 lipca weźmie 100 yachtów, należących do 20 narodowości. Po raz pierwszy w regatach wezmą udział Amerykanie w klasie 30 m², która jest szwedzką klasą szkerową.

Zorganizowane będą również dalsze regaty, mianowicie do Visby. Do regat tych zgłoszono 28 yachtów.

Na uroczystości jubileuszowe Yacht Klub Polski wysłał specjalną delegację, która wręczy Królewsko-Szwedzkiemu Yachtklubowi pamiątkowy upominek.

KRONIKA

GDYNIA I WYBRZEŻE

OBROTY PORTOWE GDYNI W PIERWSZYM PÓLROCZU 1930 R. — W pierwszej połowie r. b. zawinęło do Gdyni 965 statków o pojemności 877.742 ton rejestrowych netto, przywożąc 2.405 pasażerów i 202.362,5 ton ładunku.

Opuściło port 948 statków o pojemności 880.927 netto ton rej. z 8.215 pasażerami i 1.404.464,9 ton ładunku, w czym węgla eksportowego 1.254.273,5 ton i węgla bunkrowego 65.361,2 ton.

Obrót półroczny wyraża się cyfrą: 1913 statków o pojemności 1.768.669 t. r. n., 10.620 pasażerów i 1.606.827,4 t. ładunku.

RUCH PORTOWY GDYNI W MAJU.

W miesiącu maju zawinęło do portu 195 statków o pojemności 158.077 netto ton rej., przywożąc 289 pasażerów i 39.566,8 ton ładunków. (W kwietniu: 140 statków o poj. 126.027 n. t. r. z ładunkiem 27.189,9 ton). Na ładunek przywieziony m. inn. złożyły się: 20.973,5 złomu żelaznego z Londynu, 1.316 t. kamieni brukowych z Karlshamn, 424 t. drobnicy z Helsingforsu i Rygi, 730,6 ton asfaltu z N. Yorku, 5.614 t. rudy żelaznej z Lulea, 7.163 t. ryżu niełuskanego z Rangoonu, 1996 t. tomasyny z Rotterdamu, 1.196,3 t. szmalcu z Hamburga i 150 t. cukru z Gdańska.

Opuściła port 201 statków o pojemności 166.966 ton rej. netto, wywożąc 1.764 pasażerów i 243.482 ton ładunku. (W kwietniu: 141 statków o pojemności 125.607 n. t. r. z ładunkiem 212.984,8 ton). Na ładunek wywieziony złożyły się: 227.968 ton węgla eksportowego, 12.474 t. węgla bunkrowego, 1.032 t. mąki ryżowej do Kambo i Szczecina, 304 t. ryżu polerowanego do Szczecina, 352 t. wyłoków buraczanych do N. Yorku, 263 t. drobnicy do Hawru i N. Yorku, 1.069,7 t. cukru do Rotterdamu.

Ogólny obrót w maju wyniósł: 283.049,2 t. towarów, 2060 worków poczty amerykańskiej i 2.153 pasażerów.

RUCH PORTOWY GDYNI W CZERWCU.

W miesiącu czerwcu zawinęło do portu 193 statki o pojemności 176.206 netto t. rej., przywożąc 1649 pasażerów i 48.058,4 t. ładunku. (W maju: 195 statków o poj. 158.077 z ładunkiem 39.566,8 t. oraz 389 pas.). Na ładunek przywieziony złożyły się: 8.402 t. rudy żelaznej z Lulea, 18.456 t. złomu żelaznego z Gandawy, 196 t. kamieni z Lysekil, 11.150 ton tomasyny z Rotterdamu, 7.825 t. ryżu z Rangoonu, 768 t. szmalcu z N. Yorku, 288 t. słoniny z N. Yorku, 363 tony drobnicy z Hawru i 10 ton miedzi nieobrobionej z Oskarshamn.

Opuściło port 182 statki o pojemności 165.966 ton rej. netto, wywożąc 1.783 pasażerów oraz 232.720,7 t. różnych ładunków, a m. inn.: 207.038,5 t. węgla eksportowego, 11.435,5 t. węgla bunkrowego, 1.765,5 t. ryżu polerowanego do Leith i Hamburga, 1.010 t. mąki ryżowej do

Oslo i Rotterdamu, 9.842 t. cukru do Helsingforsu i Londynu, 853 t. wyłoków buraczanych do N. Yorku, 135 t. koks do Helsingforsu, 211 ton masła, 5 ton jaj i 14 ton szynki do Londynu, 223,4 ton bekonów i 188 ton drobnicy do N. Yorku.

Obrót ogólny w czerwcu wyniósł: 280.779 ton towarów, 3.432 pasażerów i 1.979 worków poczty amerykańskiej.

„ROBUR IV“. — Na stoczni Lindholm spuszczonej został na wodę statek „Robur IV“, budowany na polskie zamówienie. Statek ma pojemność 3.000 ton. Posiada on specjalne wzmocnienie przeciwlodowe. Statek ten w dniu 5 lipca przybył do Gdyni, gdzie rozpoczął ładowanie.

ROZBUDOWA WYBRZEŻA MORSKIEGO.

— W dniach 1 i 2 linca pod przewodnictwem Naczelnika Wydziału Portowego Min. Przemysłu i Handlu, inż. St. Łęgowskiego obradowała w Gdyni Komisja międzyministerjalna do spraw rozwoju portu i wybrzeża morskiego. Wśród innych ważniejszych zagadnień omawiano kwestję regulacji miasta Gdyni, szczegóły programu inwestycyjnego na rok bieżący, sprawę ożywienia ruchu turystycznego nad pol-

skie morze i rozbudowy wielkiego osiedla letniskowego, zwanego Jurata pod Jastarnią. Poruszano też sprawę wzniesienia dworca morskiego przy porcie helskim oraz budowy nowego osiedla rybackiego na Helu i letniska w Gdyni. W celu wykonania tych zamierzeń, opracowano cały szereg uchwał.

STACJA RADJOWA W GDYNI.

— W niedługim czasie uruchomiona zostanie radio-telegraficzna stacja odbiorcza i nadawcza w urzędzie pocztowo-telegraficznym w Gdyni, przeznaczona w pierwszym rzędzie dla komunikacji ze Skandynawią i Finlandją oraz ze statkami, znajdującymi się na morzu Bałtyckim. Obecnie cała korespondencja radjotelegraficzna ze Skandynawią idzie przez Niemcy, które poza szeregiem braków tego połączenia zabierają 1/3 dochodów za telegramy. Natomiast ze statków depesze odbiera Gdańsk. Uruchomienie własnej stacji radjotelegraficznej da wielkie udogodnienia, zwłaszcza towarzystwom okrętowym i maklerskim, które dotychczas muszą się posługiwać Gdańskiem. Towarzystwa te jedynie z powodu braku stacji w Gdyni utrzymywały w Gdańsku swoich przedstawicieli. Przyspieszenie korespondencji ze Skandynawią usprawni nasze stosunki handlowe z zagranicą.

WYKAZ WPŁYWÓW

na budowę pomnika „Zjednoczonych Ziemi Polskich“ w Gdyni
za czas od 14.XII.1929 do 28.VI.1930 roku.

Imię i nazwisko	Suma w zł.
Stan poprzedni	244.534,89
Zebrałe przez p. Balcera od firm żelaznych hurtowych	1.028,45
Jan Żółtowski w Warszawie	10,00
Polski Bank Komunalny Sp. Akc.	500,00
Władysław Rajewski ze Stanów Zjedn. Ameryki Półn.	17,24
Polacy ze Stanów Zjedn. Ameryki Półn. za pośrednictwem Konsulatu Polskiego w New Yorku	2.167,89
Polski Związek Pracowników Przemysłowych i Handlowych, Koło miejscowe: kopalnia Wujek, Katowice I	126,00
Tygodnik Handlowy, Warszawa	50,00
Liga Morska i Rzeczna, Oddział w Gwoźdźcu	25,00
Polonia Amerykańska, zamieszkała w okręgu Konsulatu w New Yorku 45 dol. 50 c.	404,04
Zebrałe w Administracji Ilustr. Kurjera Codziennego, Kraków	169,00
Lucyna Kotarbińska w Warszawie	10,00
Aleksander de Rosset, Warszawa	500,00
„Tor“ Tow. Akc. w Warszawie	100,00
Magistrat we Lwowie	5.000,00
Józef Kożuchowski	56,00
Józef Rabek, maj. Dworzec, st. kol. Leopoldów, woj. lubelskie	20,00
Dr. Roman Niklewski w Katowicach	220,00
Komitet Ligi Morskiej w Nowym Bytomiu	198,55
Liga Morska i Rzeczna przy Tramwajach Miejskich w Warszawie	100,00
Śląski Urząd Wojewódzki, Wydział Budżetowo-Gospodarczy	25.000,00
Komitet Floty Narodowej w Warszawie	1,85
Polonia Amerykańska zamieszkała w okręgu Konsulatu w New Yorku	1.286,80
Polonia Amerykańska zamieszkała w okręgu Konsulatu Polskiego w New Yorku	8,89
Czytelnia Gminy Nr. 88 Związku Narodowego w Cleveland 5 dol.	44,45
Polonia Amerykańska za pośrednictwem konsula w New Yorku dol. 102	906,58
Stanisław Belza, zarządzający narodowo-kulturalną pracą dla Górnego Śląska i Pomorza	25,00
	<hr/>
	282.510,63

WYNIKI EGZAMINÓW WSTĘPNYCH W PAŃSTWOWEJ SZKOLE MORSKIEJ. — W dniu 5 lipca zakończone zostały egzaminy wstępne do Szkoły Morskiej w Gdyni. Na 175 ubiegających się o przyjęcie odrzucono z powodu wieku i braku kwalifikacji 45. nie stawilo się do oględzin lekarskich 4, odrzuciła Komisja Lekarska 79. Otrzymało prawo składania egzaminów 47, odpadło podczas egzaminów 7, — przyjęto do Szkoły 40.

Niezwykle duża liczba odrzuconych przez Komisję Lekarską tłumaczy się tem, że tegorocznymi kandydami, urodzonymi w latach 1911—1913, okres dzieciństwa przechodzili w czasie wojny i po niej, a więc podczas największego zubożenia społeczeństwa. Przyczyna ta bezwątpienia wywarła bardzo ujemny wpływ zarówno na wychowanie jak i rozwój fizyczny dzieci.

POŚWIĘCENIE STATKU SZKOLNEGO „DAR POMORZA”. — W dniu 13 lipca odbyła się w Gdyni uroczystość poświęcenia statku szkolnego „Dar Pomorza”, który przez Wojewódzki Komitet Obchodu Dziesięciolecia w Toruniu został w dniu tym ofiarowany Państwu Polskiemu.

W dniu 16 lipca na „Dar Pomorza” zostali zaakreowani nowoprzyjęci do Szkoły Morskiej kandydaci, poczem 26 lipca statek wyrusza w pierwszą swą podróż szkolną, którą ukończy około 10 października. Podczas podróży statek szkolny zawinie do Antwerpji, gdzie obecnie odbywa się wystawa morską i kolonialną, do Hawru, w którym to porcie przyjmie znowu jedną grupę kandydatów, a następnie, po okrążeniu Anglii od zachodu i północy, zawinie do Bergen, Kopenhagi i Gdyni.

ZMIANY PERSONALNE W DEPARTAMENCIE MORSKIM M. P. i H. — P. komandor Hugon Pistel, długoletni Naczelnik Wydziału Żeglugowego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, który na tem stanowisku pozostawał od chwili utworzenia Departamentu Morskiego, odszedł w dniu 10 lipca do P. P. „Żegluga Polska”, obejmując tam stanowisko zastępcy Dyrektora Zarządzającego.

P. Komandor Hugon Pistel jest jednym z założycieli Ligi Morskiej i Rzecz-

ne, dla której organizacji położył bardzo duże zasługi. Brał on zawsze wybitny udział w życiu społecznym. Jest m. in. także założycielem Yacht Klubu Polski.

Stanowisko Naczelnika Wydziału Żeglugowego objął Pan Feliks Rostkowski, dotychczasowy Naczelnik Urzędu Marnarcki Handlowej w Gdańsku.

PROTEST SFER KUPIECKICH LWOWA PRZECIW WYSTAPIENIOM SENATU GDANSKIGO. — W dniu 3 lipca r. b. odbyło się w sali Izby Przemysłowo-Handlowej we Lwowie liczne zebranie kupców lwowskich, zwołane przez Kongregację Kupiecką i Stowarzyszenie Kupców Polskich, poświęcone stosunkowi Gdańska do Polski, w szczególności zaś ostatnim wystąpieniem Senatu gdańskiego wobec Polski. Po wysłuchaniu referatu na temat stosunku Gdańska wobec polskiej polityki morskiej, wygłoszonego przez dr. Jasińskiego. Dyrektora Izby Handlowej we Lwowie i po dyskusji nad tym referatem, uchwalona została rezolucja, w której zebrani stwierdzają, że pretensje Gdańska do Polski, zawarte w nocie Senatu gdańskiego z dnia 9 maja b. r. do Komisarza Ligi Narodów, nie mają uzasadnienia gospodarczego ani prawnego. Zebrani solidaryzują się z dotychczasową polityką morską Rządu, upraszają Rząd o przeciwstawienie się pretensjom Gdańska, podnoszą konieczność jak najintensywniejszej dalszej rozbudowy portu w Gdyni, zwracają się z apelem do całego społeczeństwa, by zabrało głos w tej sprawie i uchwalają przedłożyć odpowiednie rezolucje Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej, zainteresowanym ministrom, Wysokiemu Komisarzowi Ligi Narodów i Generalnemu Komisarzowi R. P. w Gdańsku.

AGENTURA P. P. „ŻEGLUGA POLSKA” W KATOWICACH. — Dla udogodnienia turystom z Województwa Śląskiego i pobliskich miejscowości innych województw wzięcia udziału w wycieczkach zagranicznych morskich, urządzanych przez Państwowe Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska”, otworzyło to przedsiębiorstwo w Katowicach swoją agenturę, którą powierzyło miejscowej Lidze Morskiej i Rzecznej. Adres nowej agentury: Katowice, Plebiscytowa 1.

Godziny urzędowania 10—13 i 15—18, tel. 21-20.

LITWA

POGŁĘBIENIE POŁĄGI. — Rząd litewski powierzył pewnej duńskiej firmie pogłębienie portu w Połudze. Port ma być pogłębiony tak, aby mogły do niego zachodzić również większe łodzie motorowe. Obecnie jest on kompletnie zapiaszczony. Roboty mają się rozpocząć w najbliższym czasie.

LOTWA

ZAKUP STATKÓW. — Lotewskie tow. żeglugowe „Nauta” nabyło w ostatnich dniach w Anglii nowy statek o ładowności 2.400 ton, którego nazwę „Irena” zmieniono na „Nauta”.

Również towarzystwo „Navigator” zamierza zakupić nowy statek w Norwegii. W tym celu dwaj dyrektorzy towarzystwa wyjechali ostatnio do Norwegii.

ROZWÓJ ŻEGLUGI ŁOTEWSKIEJ. — Lotewska flota handlowa wykazuje stałe dążenie do rozwoju, który charakteryzują następujące liczby, dotyczące zakupionego tonażu po wojnie:

Rok	statków	tonaż brutto
1920	3	308
1921	6	720
1922	8	1.554
1923	13	16.468
1924	10	6.387
1925	17	12.469
1926	17	23.780
1927	17	25.689
1928	17	38.164
1929 (do 31 lipca)	21	38.519

Tonaż lotewski, który na 1 stycznia 1914 r. wynosił 59 parowców i 274 statków żaglowych o łącznym tonażu 126.718 ton brutto, na skutek strat wojennych spadł w końcu roku 1919 do 45 statków o 11.146 tonach brutto. W r. 1925 wynosił już jednak 100 jednostek o 52.267 t. br. i na dzień 31 lipca 1929 r. — 144 statki o 170.882 tonach brutto. Znawcy spraw żeglugi lotewskiej liczą, że w ciągu najbliższych 8 lat flota lotewska wzrośnie o dalsze 500.000 t. br., stając się jedną z najważniejszych gałęzi przemysłu krajowego.

ŻEGLUGA POLSKA

Spółka Akcyjna w Krakowie

Gdy w grudniu 1917 r. grono osób, zdających sobie sprawę ze znaczenia Wisły jako środka komunikacyjnego, przystąpiło do założenia Towarzystwa Żeglugowego w Krakowie, żywiono powszechnie daleko idące nadzieje, że z chwilą połączenia dzielnic Polski (o niepodległości zupełnej nie było wówczas mowy) Wisła od Oświęcimia do Gdańska stanie się główną arterią komunikacyjną. W głębi serc ukryte nadzieje polityczne ziściły się, natomiast nadzieje gospodarcze pozostały nadziejami. Zbyt małe zainteresowanie sfer rządowych górną Wisłą znalazło wyraz na I. Pol-

skim Zjeździe Hydrotechnicznym w styczniu 1929 r., gdzie kilkadziesiąt przygotowanych referatów pominęło górną Wisłę milczeniem. Dopiero na stanowcze żądanie reprezentanta Krakowskiej S-ki Akc. D-ra H. Jurczyńskiego, poparte cyframi, we wnioskach ostatecznych wspomniano wstydliwie o potrzebach żeglugi także na górnym odcinku Wisły, jakkolwiek sąsiędzstwo kopalń węgla kazałoby przypuszczać, że zainteresowanie sfer miarodajnych spocznie właśnie na tym po macoszemu traktowanym odcinku.

„Żegluga Polska” w Krakowie od 12

lat (jako Spółka Akcyjna zamknęła 31. 12. 1929. 10-letni okres działalności) spełnia podjęte zadanie wśród najcięższych warunków i bez żadnej pomocy ze strony Rządu, jakkolwiek na tę pomoc miała prawo liczyć. Nie chcemy powoływać się na opiekę, jaką przedsiębiorstwa żeglugowe otaczają rządy we Francji i w Niemczech, ale nawet tak słabe finansowo państwa jak: Austria, Węgry, Jugosławia i Bułgaria otaczają specjalną opieką swe własne narodowe przedsiębiorstwa żeglugowe.

Zamknięcie okresu 10-letniej pracy na górną Wisłę uważamy za odpowiedni moment do zaznajomienia tak sfer rządowych, jak przemysłowych i handlowych z cyframi, które mówią same za siebie, jeżeli się zważy mały kapitał akcyjny przedsiębiorstwa (216.000 zł.).

ESTONJA

ESTOŃSKA FLOTA HANDLOWA. — Estońska flota handlowa liczyła z początkiem r. b. 48 parowców z 29,982 t. r. n., 45 motorowców z 5,171 t. r. n. i 249 żaglowców z 10.000 t. r. n. 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.

TURCJA

ROZWÓJ ŻEGLUGI TURECKIEJ. — Czołowe tureckie towarzystwo żeglugo- we „Seir-i-Sefain” uzyskało zatwierdzenie swego nowego budżetu, przez co zyskuje ono nowe warunki rozwojowe. Zamierza ono założyć nową linię Stambuł—Smyrna—Aleksandria, która ma stanowić najkrótsze połączenie między temi portami. Ponieważ flota towarzystwa nie wystarczy do obsłużenia tej nowej linii, przeto zamierzone jest zakupienie 1 statku o pojemności 4500 t. od Lloyd Triestino i 1 statku o pojemności 5000 t, który ma być zakupiony w Anglii. Poza tem stocznia towarzystwa po uzupełnieniu swych urządzeń ma sama zacząć produkować mniejsze jednostki morskie do komunikacji przybrzeżnej. Wreszcie zamierza to towarzystwo powołać do życia nowe towarzystwo ratownicze, które ma otrzymać monopol na ratowanie i wydobywanie zatopionych statków na wodach tureckich. Tow. „Seir-i-Sefain” ma przejąć 40% akcji tego nowego towarzystwa.

Z MIĘDZYNARODOWEJ WYSTAWY KOMUNIKACJI I TURYSTYKI W POZNANIU.

Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, aczkolwiek pod względem obszaru zajmuje nieco mniej miejsca od zeszlorocznej Powszechnej Wystawy Krajowej, zawiera jednak pokaźną ilość ciekawych i nawet jedynych w swoim rodzaju ekspozycji.

O ile na tej Międzynarodowej Wystawie wystawcy zagraniczni ukazali wyczerpujący rozwój komunikacji w swoich krajach, o tyle Polska demonstruje na M. W. K. i T. nietylko swój 10-cio letni dorobek w dziedzinie komunikacji i turystyki, lecz także przedstawia niezmiernie interesującą swe zamierzenia i plany na najbliższą przyszłość.

Aczkolwiek wszystko na tej Wystawie jest godne szczegółowego obejrzenia, niektóre jednak pokazy przykuwają uwagę zwiedzających, bądź swoją nieprzeciętną wartością, bądź też tem, iż są prawdziwymi unikatami.

Tak np., jeśli rozpoczniemy przegląd ekspozycji od tak zwanego „Pałacu Geografii”, w którym to pawilonie mieszczą się pokazy organizacji międzynarodowych oraz ekspozycje kartograficzne, mimo woli zatrzymamy się z podziwem przy pokazach amerykańskich, angielskich i szwedzkich. Umieszczona tu mapa Sztokholmu jest dla znawcy prawdziwym arcydziełem sztuki kartograficznej. *Wielkie zainteresowanie budza też ekspozycje portugalskie z Angoli.* Z pośród znajdujących się tu ekspozycji polskich zwraca na siebie uwagę globus, na którym poraz pierwszy

została uwidoczniiona Ameryka. Ze globus ten istotnie jest „białym krukiem” — świadczy fakt, że Amerykanie w swoim czasie pragnęli go nabyć, ofiarowując zań Uniwersytetowi Jagiellońskiemu 100.000 dolarów.

Specjalnie zaszczytnym wyróżnieniem Wystawy Poznańskiej jest obecność w tymże pawilonie stoiska Ligi Narodów; od chwili założenia Ligi odbyło się przeszło 1000 wystaw międzynarodowych, lecz Liga Narodów brała udział tylko w pięciu z nich, w tej liczbie właśnie obecnie w Wystawie Poznańskiej.

Stoisko Ligi Narodów obejmuje prace Międzynarodowego Komitetu tranzytu i transportu, będącego organem Ligi.

Dalej widzimy ekspozycje najpotężniejszego czynnika gospodarczego świata — Międzynarodowej Izby Handlowej.

Następny pawilon — Chiński — zawiera okazy czołowych artystów-malarzy tego kraju, będąc wystawą egzotycznego krajobrazu chińskiego.

Sąsiedni pawilon elektrotechniki zawiera liczny szereg ekspozycji, świadczących o wielkim rozmachu Polski w tej dziedzinie. Na specjalną uwagę zasługuje w tym pawilonie krótkofalowy radioaparatus nadawczy, którym Minister Kiihu nadal depeşe do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej o dokonaniu otwarcia Wystawy.

W pawilonie Komunikacji figurują plany rozbudowy sieci oraz taboru kolejowego w Polsce, jak też najnowsze modele mostów i konstrukcji kalejowych. Powszechne zainteresowanie budzi tu pracownia psychotechniczna, w której są badane uzdolnienia kandydatów do służby kolejowej.

TABELA PORÓWNAWCZA

I. Kursa:				
Rok	pasażerskie	holownicze	wycieczkowe	galarowe
1920	—	—	23	526
1921	—	8	6	660
1922	87	71	10	316
1923	112	78	18	312
1924	70	52	18	336
1925	117	111	24	397
1926	298	120	46	279
1927	166	122	22	707
1928	59	153	26	690
1929	68	169	45	836

II. Przerwieziono osób:

Rok	a) kursami pasażerskim		b) kursami wycieczkowym	
	pasażerskim	wycieczkowym	brak statystyki	
1920	—	11.128		
1921	—	2.121		
1922	7.198		brak statystyki	
1923	10.058		5.334	
1924	14.781		6.183	
1925	13.201		2.066	
1926	49.246		13.234	
1927	24.017		3.832	
1928	6.488		6.481	
1929	8.806		10.574	

III. Przerwieziono towarów w tonach:

Rok	a) na statkach pasażerskich		b) na galarach i tratwach	
	pasażerskich	tratwach	pasażerskich	galarach
1920	—	—	—	12.357
1921	—	—	—	13.716
1922	754	—	—	6.785
1923	1.026	—	—	7.125
1924	456	—	—	7.372

Rok	pasażerskich a) na statkach	i tratwach b) na galarach
1925	660	9.952
1926	1.785	10.537
1927	1.728	27.552
1928	667	25.597
1929	766	26.836

Głównym artykułem z tab. III. b) był węgiel, przeznaczony dla zaopatrzenia Krakowa oraz Powiśla, pozbawionego kolei.

Przeglądając powyższe cyfry, widzimy nierównomierny, ale stały wzrost działalności spółki, zwłaszcza w dziale transportu towarowego. Mimo to powiedzieć otwarcie musimy, że już nie rozwój, ale utrzymanie tak ważnej placówki gospodarczej wymaga zmiany polityki rządowej w stosunku do przedsiębiorstw żeglugowych, bo anomalją jest fakt, że przedsiębiorstwo żeglugowe utrzymać musi swój dział sztandarowy nie dochodami z niego, lecz z handlu węglem i żwirem.

Na czele zarządu stoi od listopada 1918 r. jeden z założycieli firmy adw. Dr. H. Jurczyński, a prezesem Rady Nadzorczej od 1926 r. jest inż. Mieczysław Seifert, były prezes, a obecnie wice-prezes oddziału Krak. Ligi Morskiej i Rzeczej. Praca dla idei jest zrozumiałą, stanie na straży całości majątku Spółki obowiązkiem, ale lokata kapitałów w niemogącym się rentować z powodu uciążliwych warunków nawigacyjnych przedsiębiorstwie jest z stanowiska gospodarczego absurdem. Jeżeli zatem Rząd uznaje, że istnienie i rozwój

tego rodzaju placówek gospodarczych jest pożądanym, musi zmienić swoją wobec nich politykę. Żądania, jakie przedsiębiorstwa żeglugowe, zwłaszcza odnośnie do górnej Wisły, stawiają, są następujące: 1) zwiększenie dotacji Min. Rob. Publ. na regulację i pogłębienie górnej Wisły oraz wykończenie budowanego od 15 lat zbiornika w Porąbce na Sole, 2) przyznanie przedsiębiorstwu żeglugowemu działającemu na górnej Wiśle daleko idących ulg podatkowych i zupełne zwolnienie od opłat nawigacyjnych, jak to przewiduje dla centralnych terenów rozp. Prez. Rzeczpltej, z 27.3.1928 Nr. 36. Dz. U. poz. 329, 3) rozszerzenie przepisów b. dzieł pruskiej o hipotekach statków na Małopolskę i Kongresówkę, 4) zorganizowanie w Banku Gosp. Kraj. długoterminowego taniego kredytu inwestycyjnego dla przedsiębiorstw żeglugowych, 5) zmiana ostatnio wydanych, a gospodarczo zabójczych przepisów o czasie pracy w przedsiębiorstwach żeglugowych (rozp. Min. Pr. I Op. Sp. z 16.4.1930. r., Nr. 46 Dz. U. poz. 387).

Jeżeli się zważy, że na barki przedsiębiorstw żeglugowych spada przeważnie transport artykułów masowych, jak węgiel, kamień, których transport dla P. K. P. jest poważnie deficytowym, musimy skonstatować, że pomoc Rządu wyżej żądana, zmniejszy deficyt Kolei Państw. i pozwoli na zrationalizowanie taryf przewozowych na inne produkty w interesie całego życia gospodarczego.

8119.647.VII.

Idąc dalej, widzimy na wolnym polu drewniany model olbrzymiej łodzi podwodnej w naturalnej wielkości. Łódź ta (konstrukcji francuskiej) odpowiada dwóm dotąd nierozwiązanym wymaganiom: rozwija bowiem największą szybkość podwodną i nadwodną.

W pawilonie turystyki, w którym znajdujemy eksponaty nieomal wszystkich państw europejskich, widzimy stoisko propagandowe przyszłorocznej „Wystawy Stulecia Postępu” w Chicago. Fakt, że stoisko to znalazło się właśnie jedynie na Wystawie, odbywającej się w Polsce, nie bacząc na to, że w tym samym czasie odbywają się wystawy międzynarodowe w innych państwach, jest istotnym sukcesem organizatorów M. W. K. i T. w Poznaniu.

Dominująca część pawilonu turystyki poświęcona jest Polsce. Obejrzenie tego pawilonu jest prawdziwą podróżą po całej Polsce, dającą pojęcie o pięknie naszego krajobrazu i innych walorach turystycznych naszego kraju.

Olbrzymi pawilon Wystawy samochodowej zawiera pokazy niemal wszystkich fabryk samochodowych, świadcząc o szalonym tempie rozwoju automobilizmu.

Dalej przykuwają uwagę zwiedzających: wspaniałe stoisko awiacji włoskiej oraz hala polskiego przemysłu lotniczego, mieszcząca 30 awionetek konstrukcji polskiej, które—zdaniem przedstawiciela francuskiego ministerstwa awiacji—są jedynymi na całym świecie pod względem udatności pomysłu i konstrukcji.

W hali sąsiedniej pieczęć wzrok przepięknie wykonane modeli portu i miasta Wenecji, portów: Fiume, Neapolu, Kopenhagi, Gdyni i Hawru, dalej stoiska, poświęcone komunikacji, wśród których starannością i pomysłowością pokazu wyróżniają się stoiska Czechosłowacji, Węgier, Belgii i Rumunii.

W stoisku naszego Ministerstwa Robót Publicznych dowiadujemy się o stanie rozwoju ruchu samochodowego i autobusowego w Polsce. Pokaz ten jest wskaźnikiem, że winniśmy większą uwagę zwrócić na budowę dróg kołowych, aniżeli na rozbudowę sieci kolejowych.

Dalej znów podziwiać należy interesujące pokazy stoiska Szwajcarii i wreszcie hale eksponatów tramwajnictwa, gdzie obok najnowocześniejszych wozów tramwajowych Medjolanu, luksusowych tramwajów czeskich i gdańskich, widzimy wśród eksponatów polskich pierwszy wagon tramwajowy w Polsce, który rozpoczął kursować we Lwowie w 1894 roku.

POLSKI SILNIK MORSKI NA WYSTAWIE W POZNANIU.

Na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, w Hali Przemysłu jest małe stoisko, które wzbudza wielkie zainteresowanie zwiedzających, gdyż zasługuje na najwyższe uznanie.

Wystawiony jest tam mianowicie motor morski wraz ze śrubą okrętową, wyrobu znanej fabryki motorów „Perkun” w Warszawie. Wielka idea przyświecała twórcom jedyne tego rodza-

ju eksponatu na Wystawie, ilustrującego wysiłek Polski uniezależnienia się od zagranicy: idea zapotrzebowania polskiego rybaka w pierwszorzędne narzędzia pomocnicze jego pracy, oraz idea rozwoju rybactwa i komunikacji przybrzeżnej na gruncie polskim.

Trzeba wiedzieć, że kilkaset kutrów rybackich na polskim morzu, t. j. cały stan posiadania w tym zakresie Polski,—stanowią motorowe kutry, zaopatrzone w zagraniczne motory ropne. Dobroć i wytrzymałość tych motorów decyduje prawie o wynikach połowów, gdyż pozwala rybakom zapuszczać się dalej na morze dla wyszukania odpowiednich terenów.

Dotychczas cała dostawa sprzętów dla rybaków była zaspakajana przez zagranicę, a przodowały w tym firmy niemieckie i szwedzkie. W dziedzinie silników morskich—pierwsza i jedyna podjęła się wyrobu,—fabryka motorów „Perkun” w Warszawie; kilkuletnie studia doprowadziły do opracowania typu motoru odpowiedniego dla naszego rybaka.

Dziś widzimy na wystawie taki motor „Perkun” o sile 36 H. P. wraz ze śrubą i sprzęgłem, w wykonaniu, które wzbudza zainteresowanie fachowców swą pomysłowością i precyzją.

A zwiedzającej publiczności nasuwa-

ją się myśli, że przy takiej tężyznie i postępach wytwórczość polska nie ulegnie przemocy zagranicy.

626-VII.

ROWERY Z MARKĄ „ŁUCZNIK”.

Największa fabryka rowerów w Polsce, mieszcząca się w Radomiu, zdobyła sobie w stosunkowo krótkim czasie olbrzymią popularność, a rowery z marką „ŁUCZNIK” cieszą się dużym wzięciem. Fabryka ta, należąca do Państwowych Wytwórni Uzbrojenia, posiada najbardziej precyzyjne i udoskonalone maszyny, nowoczesnie urządzone zakłady doświadczalne i laboratorja. Produkcja rowerów należy do jednej z trudniejszych gałęzi przemysłu, gdyż wymaga niezwyklej precyzyjności i solidności w wykonaniu; mimo to fabryka radomska, zawdzięczając nowoczesnemu uzbrojeniu, dobrze wyszkolonemu personelowi robotniczemu, używaniu pierwszorzędnej jakości surowców,—zdołała w krótkim czasie wypuścić na rynek idealnie dostosowane do naszych dróg rowery, trwałością przewyższające wszystkie typy rowerów zagranicznych. Nic więc dziwnego, że już w bieżącym roku naogół daje się zauważyć wybitną przewagę rowerów marki „Łucznik” i, jeżeli celem przemysłu polskiego jest gospodarcze uniezależnienie Polski od zagranicy, to miejmy nadzieję, że w dziedzinie przemysłu rowerowego cel ten zostanie już w krótkim czasie osiągnięty.

631-VII

ZŁ. 5.95

(oprócz robocizny)

kosztuje tylko 1 m² płaszczyzny dachu pokrytego

CZYSTĄ BLACHĄ CYNKOWĄ

Dach taki kalkuluje się obecnie najtaniej; pozatem jest piorunochronny i ogniotrwały, odporny na wszelkie działania atmosferyczne.



Za użytą

CZYSTĄ BLACHĘ CYNKOWĄ

płacą huty górnośląskie 50% jej pierwotnej wartości

Ciężar gatunkowy

CZYTEJ BLACHY CYNKOWEJ

jest o 10% lżejszy od każdego innego metalu używanego do krycia dachów.

Towarzystwa ubezpieczeń stosują najniższą taryfę ubezpieczeniową.



Wszelkich informacji fachowych udziela bezpłatnie:

„BIURO ROZDZIELCZE ZJEDNOCZONYCH POLSKICH
WALCOWNI BLACHY CYNKOWEJ”

K A T O W I C E

ul. Marjańska 11. Telefony 12-61 i 7-73. 8365-576-VI.

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

Kronika o Polskim Morzu. Dzieje walk, zwycięstw i pracy. Str. 440 + 76. Warszawa, 1930. Cena 25 zł.

Dziesięciolecie dostępu do morza, jakie święcimy w roku obecnym, odbiło się donośnym echem w naszej literaturze morskiej. W ślad za wyczerpującą pracą Instytutu Bałtyckiego „Obrona Pomorza” zjawilo się na półkach księgarskich nowe wydawnictwo, podające całokształt pracy, dokonanej przez Rzplite w stosunku do morza, „Kronika o Polskim Morzu”.

W kilkudziesięciu artykułach ze wszelkich dziedzin, związanych z morzem, otrzymuje czytelnik jasny i dokładny obraz tego, co już zostało zrobione, co się robi i co należy zrobić, aby Polska stała się państwem nadmorskim nie tylko w imienia, lecz i w rzeczywistości. Głos tu zabrali wszyscy wybitniejsi fachowcy. Spotyka się nazwiska inż. Bagińskiego, Borowika, kdr. ppor. dypl. Czczota, Hilchena, min. Kwiatkowskiego, dyr. Nosowicza, prof. Rybczyńskiego, Siebeneichena, dyr. Turckiego i innych. Najwięcej artykułów zostało poświęconych zagadnieniu budowy portu w Gdyni oraz rozwojowi naszej żeglugi morskiej. Artykuły naogół są pisane jasno i przystępnie. Całość ozdabiają liczne i bardzo udatne zdjęcia, plany i wykresy. Wydanie ma charakter nie tylko wytworny, lecz nawet luksusowy.

Dzielo, wydane nakładem tygodnika „Polska Gospodarcza” można polecić wszystkim, którzy interesują się morzem.

INŻ. WITOLD HUBERT,
kpt. mar. w s. s.

KSIĄŻKI O SPORTIE WODNYM.

Sport wodny zaczyna zataczać w Polsce coraz szersze kręgi, obejmując stopniowo, poza wioślarstwem, również żeglarstwo i sport kajakowy. To też nie jest rzeczą przypadku, że notujemy prawie równoczesne ukazanie się dwóch prac z tej dziedziny.

Jedną z nich to „Sport żeglarski” (Antoni Z. Aleksandrowicz. Wydawnictwo oficjalne Polskiego Związku Żeglarskiego. Ossolineum, 1930, str. 120, rycin 41, planów 5. Cena zł. 7). Autor, pierwszorzędny teoretyk i długoletni praktyk, jeden z „ojców” polskiego żeglarstwa, daje nam niecodzienną pod względem treści, jasności

wykładu i wyglądu estetycznego książkę. Przyczyni się ona bezwątpienia do propagandy żeglarstwa, wpływając jednocześnie na podniesienie się poziomu sportowego.

Część I obejmuje następujące działy wiedzy żeglarskiej: jacht i jego typy, formy korpusu i ozaglowania, konstrukcja i budowa jachtu, zakup nowego lub używanego jachtu, utrzymanie i remont.

Część II daje wykład sztuki żeglarskiej, a mianowicie: wyjazd z portu, zwrot przez sztag, zwrot przez rufę, zmiana halsu, człowiek za burtą, refowanie, na mieliźnie, awarie. W części tej omówione są również instrumenty nawigacyjne, sposób obliczania pozycji na morzu, locja, sygnalizacja, meteorologia i prawo drogi na morzu.

Część III poświęcona jest turystyce zarówno śródlądowej, jak i morskiej, działowi o znaczeniu pierwszorzędnym dla rozwoju żeglarstwa.

Wreszcie w części IV autor zaznacza nam ze zwyczajami jachtowemi i klubowemi, techniką przebiegu regat i podziałem jachtów na klasy. Na zakończenie składa się słownik sportowo-żeglarski i krótki rys historii żeglarstwa sportowego.

Doskonałe rysunki w tekście, tablice i wkładki kolorowe ułatwiają opanowanie bogatego materiału i podnoszą wartość estetyczną książki.

Drugą pracą z zakresu sportu wodnego jest „Sport kajakowy”. (Michał Lipawski. Wyd. autora. Lwów, 1930, str. 107, ilustracji 40). Książka zasługuje na uwagę zarówno młodzieży jak i starszych. Napisana ładnym i żywym językiem zapoznaje czytelnika z nieograniczonymi możliwościami turystycznymi w granicach bogatej sieci polskich wód śródlądowych.

S. K.

Sprawozdanie Izby Przemysłowo-Handlowej w Grudziądzu.

Ukazało się sprawozdanie Izby przemysłowo-Handlowej w Grudziądzu z jej działalności o sytuacji gospodarczej na Pomorzu w 1929 r.

Obok opisu bardzo ożywionej działalności Izby w dziedzinach, zakresłonych ustawą o Izbach Przemysłowo-Handlowych, zawiera sprawozdanie cenne informacje o pracy Izby gru-

działzkiej odnośnie do spraw morskich i portowych.

MONOGRAFJA O MORZU POLSKIEM.

P. Lucjan André, poeta i wnikliwy krytyk, pracuje obecnie nad monografią o morzu polskim. Jest to studjum syntetyczne, oparte na ścisłych danych



P. Lucjan André.

historycznych, etnograficznych, politycznych i ekonomicznych. Autor nadaje swej pracy formę artystyczną-literską, czem niewątpliwie przyczyni się do spopularyzowania u nas zagadnień morskich, a także do wypełnienia poważnej luki w naszej literaturze morskiej, na którą składają się dotychczas bądź utwory beletrystyczne, bądź też prace o charakterze czysto naukowym.

W związku z tą pracą p. André przebywa obecnie na oficerskim kursie yachting'u, po którego ukończeniu uda się na wycieczkę yachtem do Kopenhagi, skąd obiecał nadesłać korespondencję dla „Morza”.

P. André zwraca się za pośrednictwem naszego pisma do PP. autorów, wydawców i osób zainteresowanych z prośbą o nadsyłanie egzemplarzy recenzyjnych i materiałów z zakresu literatury morskiej dla uwzględnienia ich w wymienionej monografii. Adres: Lucjan André, p. Milanówek pod Warszawą.

DZIAŁ OFICJALNY L.M i RZ.

Z POLESKIEGO OKR. ODDZIAŁU LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

Poleski Okręgowy Zarząd Ligi Morskiej i Rzeczej na posiedzeniu w dniu 28 maja r. b. uchwalił zakupić ze składek społeczeństwa poleskiego morski jacht szkolny i nazwać go „Poleszuk”.

Dosłowny tekst tej uchwały brzmi: Zarząd Poleskiego Okręgowego Oddziału Ligi Morskiej i Rzeczej w Brze-

ściu n.B. pragnąc przyczynić się do rozwoju gospodarczego i politycznego Rzeczypospolitej stwierdza, że:

1) Bez szerokiego wykorzystania nawigacji morskiej żaden naród ani żadne państwo w czasach dawnych, ani obecnych nie zajmuje i nie zajmował na dłuższy okres czasu przodującego w polityce światowej stanowiska.

2) Żadne państwo nie może rozwijać się gospodarczo bez wykorzystania światowych źródeł tanich surowców o-

raz bez opanowania rynków międzynarodowych dla zbytu swej wytwórczości, a to jest możliwym tylko przy posiadaniu odpowiedniej floty, pływającej pod własną banderą.

3) Polska posiada 7.000.000 liczącą emigrację, która jest w przeważającej mierze skazana na wynarodowienie i wyzysk gospodarczy. Zapewnienie opieki kulturalnej i narodowej, jak również gospodarczej, jest możliwe tylko przy stałym kontakcie polskich

emigrantów z Macierzą przez komunikację morską na okrętach, pływających pod własną banderą.

Wobec powyższego jedną z najpilniejszych konieczności państwowych Polski jest możliwie szybki rozwój naszej marynarki handlowej i floty wojennej.

Ponieważ dla rozwoju żeglugi morskiej są potrzebni rozmiłowani w wielkiej wodzie marynarze, przeto celem umożliwienia członkom Ligi Morskiej i Rzecznej zaznajamiania się z morzem i opanowania sztuki żeglarskiej, Okręgowy Zarząd Ligi Morskiej i Rzecznej w Brześciu n.B. postanowił z pomocą społeczeństwa Polesia zakupić szkolny yacht żaglowo-motorowy, nazwać go „Poleszukiem“ i przekazać Marynarce Wojennej. Uchwała z dn. 28.V 1930 roku Zarząd Ligi Morskiej i Rzecznej w Brześciu n.B. przeznaczył 5.000 zł. na zapoczątkowanie funduszu zakupu żaglowo-motorowego yachtu szkolnego oraz postanowił zwrócić się z apelem do wszystkich obywateli Polesia, ażeby poparli inicjatywę i dali możliwość szybkiego zrealizowania projektu. Żaglowiec „Poleszuk“, pływający na morzach, będzie dowodem solidarności ziemi poleskiej z dążeniami Rzeczypospolitej do wyjścia po surowce na morskie rynki światowe, do zapewnienia łączności gospodarczej i kulturalnej 7-miljonowej emigracji naszej z Macierzą i do zapewnienia Polsce równouprawnienia gospodarczego na szlakach morskich.

Prezes Zarządu
Ligi Morskiej i Rzecznej
w Brześciu n.B.

(—) J. KRAHELSKI
Wojewoda Poleski.

Wiceprezes: Sekretarz:

M. WĘZYK pplk. inż. M. MUSIAŁ.

Jednocześnie Prezes Poleskiego Okręgowego Zarządu L. M. i R. p. wojewoda Kraheński wystosował odezwę do starostów powiatowych, zarządów sejmików, miast i gmin, związków, stowarzyszeń i organizacji społecznych, wszystkich urzędów państwowych, komunalnych i prywatnych, kupiectwa, wolnych zawodów, ziemianstwa i osadników na Po-

lesiu z apelem o poparcie inicjatywy Ligi Morskiej i Rzecznej.

Redakcja „Morza“ ze swej strony jak najgoręcej popiera piękny zamiar przedstawicieli Polesia i wzywa swych czytelników (specjalnie z ziemi poleskiej)

do składania na ten cel ofiar wedle sił i możliwości.

Składki można wносить bądź na listy „składkowe yachtu „Poleszuk“, bądź też na rachunek P. K. O. Nr. 66.133 — Liga Morska i Rzeczna, Oddział w Brześciu.

Listy fundatorów i teksty odpowiednich uchwał będą wniesione do specjalnej księgi pamiątkowej na statku.

Zebrany fundusz w 100% będzie użyty na kupno yachtu, a koszty handlowe i administracyjne tego przedsięwzięcia będą pokryte przez Oddział L. M. i R. w Brześciu n.B. bez uszczuplenia funduszu, zadeklarowanego na ufundowanie „Poleszuka“.

Z ODDZIAŁU L. M. I R. W CZĘSTOCHOWIE.

W dniach od 6 do 16 kwietnia r. b. w Częstochowie była urządzona Ruchoma Wystawa prób i wzorów przemysłu krajowego, na której tamtejszy Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej urządził swoje stoisko propagandowe. Stoisko to, gustownie i artystycznie urządzone, było licznie odwiedzane przez zwiedzających wystawę i przyczyniło się do spopularyzowania idei morskiej oraz ważności posiadania własnego wybrzeża, floty handlowej, wojennej i t. d. Zapisali się na członków Ligi 40 osób z pośród zwiedzających.

Za udział w Wystawie Oddział L. M. i R. w Częstochowie otrzymał specjalne podziękowanie od Komitetu Wystawy.



Stoisko Ligi Morskiej i Rzecznej na wystawie ruchomej prób i wzorów przemysłu krajowego w Częstochowie (6—16.IV. 1930), urządzone przez miejscowy Oddział L. M. i R.



Członkowie Oddziału L. M. i R. w Rydułtowach na Śląsku. Obchód 3 maja.

PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

POLSKA NA MIĘDZYNARODOWEJ WYSTAWIE MORSKO-KOLONIALNEJ W ANTWERPJI

Jak już donosiliśmy w poprzednich numerach naszego pisma. Belgja z okazji stulecia odzyskania swej niepodległości, urządziła u siebie dwie wielkie międzynarodowe wystawy, które z jednej strony mają wykazać rozwój i postęp gospodarczy Królestwa Belgijskiego, z drugiej zaś strony mają dać obraz międzynarodowej konkurencji na polu postępu gospodarczego. Jedną z tych wystaw, to wystawa przemysłowa w Liège, druga zaś to — wystawa morsko-kolonjalna w Antwerpji. W obu tych wystawach Polska bierze udział oficjalny. Zajmiemy się specjalnie wystawą w Antwerpji, jako bliżej nas obchodzącą, której pełny tytuł brzmi Międzynarodowa Wystawa Kolonialna, Morska i Sztuki Flamanadzkiej. (Exposition Internationale Coloniale, Maritime et des Arts Flamands).

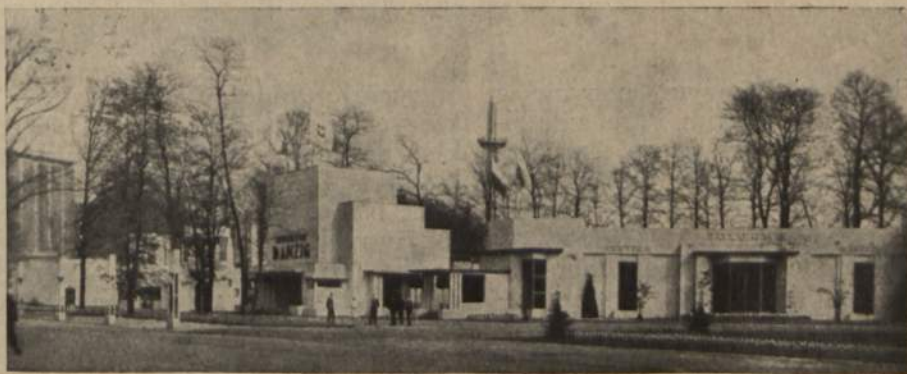
Udział Polski w tej wystawie jest nader skromny, bynajmniej nieodpowiadający, jeżeli chodzi o zewnętrzne cechy tego na gruncie międzynarodowym wystąpienia, wielkości, znaczeniu gospodarczemu i zainteresowaniu morskim naszego kraju. Powód, jak zawsze, skromne środki, jakimi rozporządza Państwo na te cele. Nie o to wszakże chodzi, aby imponować obcym rozmiarami, masywem pawilonu państwowego. Chodzi o co innego. Na tego rodzaju międzynarodowym przeglądzie pracy poszczególnych państw na morzu nie mogło nie być

Polski, która od dziesięciu lat dostępem do morza włada i od lat kilku rozbudowuje intensywnie zarówno swą flotę handlową, jak i odpowiednie dla handlu morskiego urządzenia na swem wybrzeżu. Do tego doszła konieczność wystąpienia na terenie międzynarodowym z pewnymi hasłami kolonialnymi Polski, podniesionymi przez Związek Pionierów Kolonialnych, które w szybkim czasie zdobyły sobie wielką popularność w naszym społeczeństwie. To też organizatorzy udziału Polski na wystawie antwerpijskiej, mając do wyboru alternatywę — albo nie wystąpić zupełnie, albo też wystąpić skromnie — zupełnie słusznie wybrali to drugie. Polska tem samem, acz skromnie, zadokumentowała po raz pierwszy w swej historii obecność swą w rządzie państw morskich świata.

Zanim przejdziemy do scharakteryzowania wyników pro-

pagandowych udziału Polski na wystawie antwerpijskiej już w pierwszym jej okresie, pokrótce zilustrujemy tutaj, jak ten udział wygląda. Pawilon Polski położony jest w jednym z najlepszych punktów wystawy, na przeciw reprezentacyjnego pałacu Kongo Belgijskiego, przy centralnej arterji wystawy Avenue de la Colonie. Zajmuje on przestrzeń 200 m kw. Zwraća uwagę swoim skromnym, ale poważnym wyglądem. Tuż obok wznosi się pawilon portu gdańskiego.

W dziale morskim pawilonu na pierwszy plan wysuwa się wielki plastyczny model portu w Gdyni, który spotyka się z powszechnem zainteresowaniem zwiedzających. Dalej stoją tutaj modele: molo węglowego portu w Gdyni, łuszczarni ryżu z dokładnem jej wewnętrznem urządzeniem, oraz statków „Polonia” (Polskie Transatlantyczne Tow. Okr.) i „Niemen”



Pawilon polski na wystawie morsko-kolonjalnej w Antwerpji. Na lewo pawilon portu gdańskiego.

(P. P. „Żegluga Polska“). Na ścianach rozwieszono są wykresy, ilustrujące rozwój polskiego handlu morskiego, rozwój portu w Gdyni, udział handlu morskiego w handlu zagranicznym Polski i t. p. Powszechną uwagę zwraca także wielka mapa świetlna Polski, ilustrująca wzrost transportów towarowych, przechodzących przez polskie wybrzeże w latach ostatnich w porównaniu z okresem przedwojennym. Ekspozycje morskie uzupełnia szereg artystycznie wykonanych plansz fotograficznych Gdyni oraz stare mapy Polski, ilustrujące rozległość dostępu do morza dawnej Polski. Całość jest pięknie udekorowana popiersiami p. Prezydenta Rzeczypospolitej i p. Marszałka Piłsudskiego, oraz kilmami o motywach polskich, wykonanymi przez znaną spółdzielnię artystyczną „Ład“ w Warszawie.

Obok ekspozycji urzędowych ulokowane zostało stoisko sekcji kolonjalnej Ligi Morskiej i Rzecznej. Umieszczono tutaj mapy, ilustrujące ważniejsze szlaki polskich wypraw naukowych i eksploracyjnych na kuli ziemskiej, dalej rozmieszczenie na świecie 7-miljonowej emigracji polskiej. Życie tej emigracji i jej pionierskie zasługi w kolonizowaniu dzikich połaci świata ilustrują dobrze dobrane fotografie. Do tego dochodzą tablice, podające krótkie charakterystyki, marszruty i zdobycze naukowe wszystkich znanych polskich eksploratorów. W oddzielnej gablotce

umieszczono szereg wydawnictw z zakresu polskiej emigracji, kolonizacji, eksploracji i zagadnień morskich. Uzupełnia ekspozycję mapa, ilustrująca rozmieszczenie w Polsce oddziałów Ligi Morskiej i Rzecznej.

W wystawie antwerpskiej biorą ogółem udział oficjalny 23 kraje, poza udziałem poszczególnych portów, jak Szczecin, Antwerpja, Gdańsk, miasta Hanzeatyckie. Następujące państwa wystawiają swe ekspozycje w Antwerpji: Anglja, Brazylja, Czechosłowacja, Danja, Ekwador, Finlandja, Francja, Guatemała, Holandja, Jugosławja, Kanada, Kolumbja, Litwa, Łotwa, Meksyk, Norwegja, Persja, Peru, Polska, Portugalja, Szwecja, Węgry i Włochy.

Oficjalne otwarcie polskiego pawilonu odbyło się w obecności Komisarza Rządu na Międzynarodowych Wystawach w r. 1930 w Belgji p. Min. Karola Bertoniego, Posła R. P. w Brukseli p. Jackowskiego, Zastępcy Komisarza Rządowego do spraw wystawy w Antwerpji, Konsula Generalnego R. P. p. Tadeusza Bilińskiego, przedstawicieli Rady Portu w Gdańsku pp. Laliczkiego i Nagórskiego, Sekretarza Generalnego P. P. „Żegluga Polska“ p. Słomnickiego, doradcy artystycznego pawilonu polskiego p. Juliana Bohdanowicza, delegata Sekcji Kolonjalnej Ligi Morskiej i Rzecznej por. Kopczyńskiego i przedstawicieli Polonji antwerpijskiej.

O efekcie, jaki już dał udział Polski w Wystawie antwerpijskiej

świadczą może pokłosie głosów prasy z otwarcia pawilonu. Obszerne notatki i sprawozdania dały wszystkie pisma belgijskie, zarówno wychodzące w języku francuskim, jak i flamandzkim. Niektóre z nich zamieściły po kilka zdjęć z uroczystości. Miarą zainteresowania Belgów udziałem Polski na wystawie może być fakt, że np. jeden z wielkich dzienników belgijskich zamieścił z otwarcia pawilonu polskiego obszerny kilkusetwierszowy sprawozdanie z 3 kliszami, podając oprócz charakterystyki ekspozycji teksty poszczególnych przemówień na uroczystości. Podczas gdy otwarciu pawilonu szwedzkiego poświęcił w tym samym numerze krótką, kilkunastowierszową notatkę.

Do tego dochodzi naprawdę duże zainteresowanie zwiedzających wystawę. Przez pawilon polski przewinęły się już setki tysięcy zwiedzających.

Trudno już w tej chwili podsumować całkowity bilans dodatniego efektu udziału Polski w wystawie antwerpijskiej. W każdym razie sam fakt, że udział Polski nastąpił, trzeba zapisać jako pozycję ze wszechmiar dodatnią.

Zasługą zaś naszej organizacji — Związku Pionierów Kolonjalnych — jest, że dała ona inicjatywę w organizacji pawilonu i przeprowadziła bezpośrednio akcję zarówno na terenie belgijskim, jak i w Warszawie.

H. T.

ŁĄDEM, MORZEM I RZEKAMI...

4000 km Amazonką

(Ciąg dalszy)

Po kilkodzielnym pobycie w porcie brazylijskim Para, udaliśmy się w dalszą drogę Amazonką — największą z pośród rzek świata. Płyniemy do Manaus, miasta odległego o 1.800 klm., do którego dochodzą okręty morskie. Dalej idą już tylko stateki rzeczne. Mamy się tam przesiąść na taki statek, który dostawi nas do Iquitos, stolicy wschodniej części Peru-Montanji. Amazonka wypływa z Andów Peruwiańskich i

otrzymuje potężne dopływy, z których niejedne dosięgają 3.000 klm. długości. Ważniejszymi są: Madeira Topajoz, Xingu, Tocantins, Napo, Ica, Rio Negro i szereg innych, jak: Pastasa, Tigre, Yapura, Huallaga, Ucayali, Yavari. Nad dopływem Ucayali, powstałym ze zlania się Rio Tambo i Rio Urubamba, mają się osiedlić polscy emigranci.

Brzegi Amazonki pokryte są gęstwiną drzew tak olbrzymich,

że wydaje się ona nie do przebycia. Na samym brzegu widać najróżnorodniejsze rodzaje palm, wśród których przeważa rodzaj zwany z brazylijską *assahy* o kształcie wysmukłym, dużo jest jednak palm z gatunku *burity*, jak również pięknych *umbauba*, rozłożystych *cymaruba* lub kulistych *manglira*.

Osiedla pobudowane są przeważnie licho, rzadko widać solidniejszą budowę domku. Rzeka

pełna jest ostrych zakrętów, które trzymają wciąż w napięciu uwagę naszego sternika, zwłaszcza w węższych częściach rzeki.

Po drodze na brzegach Amazonki, spotykaliśmy wielokrotnie cmentarze, dość licznie, że tak powiem, „zaludnione“ przez zmarłych Indian-katolików. A dodać trzeba, że nad brzegami Amazonki mieszkają Indianie półcywilizowani, których cywilizacja polega głównie na tym, że nie prowadzą życia koczowniczego, a osiadłe i że zajmują się rolnictwem.

Upływa jeden i drugi dzień tej pięknej, egzotycznej podróży. Wentylator w mej kabynie pracuje bez przerwy.

Wrażenia są coraz inne... To rysunek brzegów jest odmienny, to znowu spostrzegamy, jak chłopcy i dziewczęta indyjskie wskakują do łódek i dążą w naszym kierunku, by pokoiysać się na fali rzecznej, wzburzonej przez statek. W pewnym momencie ukazuje się na brzegu wielki tartak; przed zabudowania wybiega biały i macha przyjaźnie chusteczką kapitanowi naszego statku. Z budynków mieszkalnych przy tartaku wynurzają się liczne głowy i główki starszych i młodszych, prawie wyłącznie Indian i Indianek.

*

* *

Po kilkudniowej podróży, przybyliśmy w deszczowy dzień, wczesnym rankiem do miasta Manaos. Gdy się zbudziłem, już byliśmy w porcie. Tragarze chwytają nasze rzeczy, schodzimy po drabince wdół, kierując swe kroki do „Grand Hotelu“, który ja-



Amazonka.

koby ma być najlepszym i jedynym możliwym dla Europejczyka hotelem w tem mieście, licząc siedemdziesiąt kilka tysięcy mieszkańców. Manaos jest ładne, liczne domki zupełnie nowoczesne nobudowane, ulice porządne i dosyć szerokie. Całość robi wrażenie miłe. Sklepy są bardzo duże i obficie zaopatrzone i to zarówno sklepy z produktami spożywczymi, jak też z innego rodzaju towarami. Jest dużo murzynów, przeważnie nędznie ubranych, w podartych koszulach, często boso lub w postrzępionych łapciach. Ale nawet najbiedniejszy murzyn czy mulat jest zaopatrzony w... parasol. Parasol w Brazylii przyrównkowej jest artykułem pierwszej potrzeby, jest on też nieodłącznym towarzyszem każdego obywatela. Można być boso, można mieć obficie podziur-

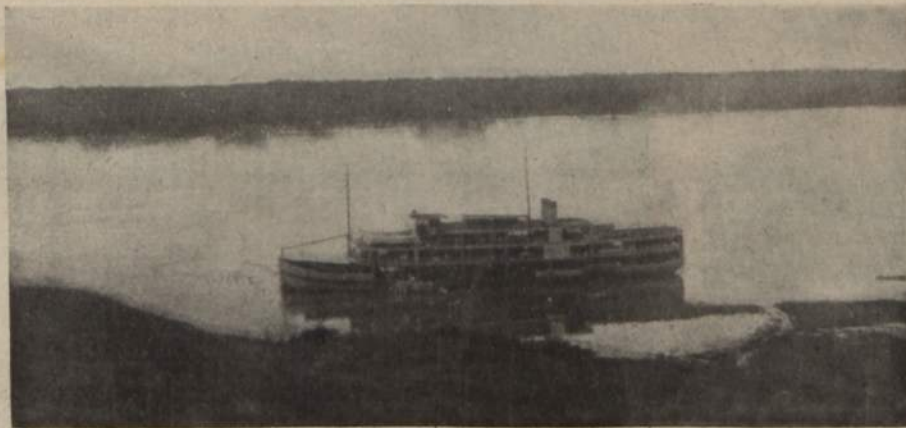
awioną koszulę, ale nie można nie mieć parasola.

Ponieważ mamy szereg spraw do załatwienia, wsiadam razem z pp. N. do tramwaju. Tramwaje w Manaos są fabrykacji angielskiej, niegorsze, podobne do typu tramwajów lotnich warszawskich. Uderza mnie to, że właściwie obowiązkowych przystanków niema, tak samo zresztą jak i w Para. Kto chce wysiąść, wyciąga swój parasol z pod pachy i pociąga rączką za pas połączony z dzwonkiem i wtedy motorniczy zatrzymuje tramwaj. Jest to więc przystanek „na żądanie“.

W mieście Manaos jest dużo cukierni, niema atoli ani jednej dostatecznie przyzwoitej i miłej. Obywatelki m. Manaos nie są brzydkie, aczkolwiek ładne spotyka się rzadko, natomiast cerę, jak wszyscy zresztą południowcy, mają wspaniałą.

W Manaos mieliśmy bardzo dużo kłopotu z władzami brazylijskimi, które nie umieją sprawnie załatwiać czynności, związanych z emigrantami, przejeżdżającymi tranzytem przez Brazylię. Po wielu, bardzo wielu kłopotach, udało się sprawę przewozu rzeczy naszych emigrantów załatwić pomyślnie.

Byliśmy w konsulacie peruwiańskim. Przed oknem konsultu klaszczemy w dłonie (zamiast pukania do drzwi): wygląda z okna konsul i sekretarz i zapraszają nas do wejścia. Mimo, że to godziny urzędowe, obaj w pyja-



Statek „Sao Salvador“, na którym odbywają dalszą podróż po Amazonce emigranci polscy.

mach. bo gorąco. Konsul jest niezwykle uprzejmy i żywo interesuje się sprawą zamierzonej kolonizacji Montanji przez element polski.

Byłem również w instytucie serologicznym, gdzie ogromnie przyjaźnie powitał mnie szef tego instytutu. Dodać muszę, że zarówno konsul, jak i szef instytutu serologicznego przyszli pożegnać się z nami na statek.

„Sao Salvador“, tak brzmi nazwa statku, którym udajemy się do Iquitos, ma pojemności 1000 ton i jest wewnątrz względnie przyzwoicie urządzone. Zajmuję swą kabinę pierwszej klasy i oczekuję na punktualny odjazd statku, okazuje się jednak, rzecz oczywista, że łudziłem się. Złudzenia moje co do punktualności południowców rozwiały się prędko. Nie śpieszą się — klimat ich rozleniwia! Wreszcie z 2-godzinnym opóźnieniem następuje odjazd.

Idę wcześniej spać, znużony bezsennością nocą w „najlepszym hotelu“ w Manaos, w którym nie można było opędzić się od komarów. Nawet nie raczyli mi zakomunikować, że lepiej będzie, gdy założę nad łóżkiem swój moskitier.

Już z samego rana dnia następnego poznałem jadącego do Iquitos doktora med. Lisboa, kierownika akcji dla zwalczania trądu. Jedzie on wzdłuż Amazonki, stanowiąc wraz z drugim lekarzem, dyrektorem szpitala, komisję. Na każdej większej przystani, na której zatrzymuje się statek, komisja bada ambulatoryjnie mieszkańców.

Z doktorem Lisboa zaprzyjaźniłem się serdecznie. Zaprosił



U skraju dżungli.

mnie on już w pierwszym dniu naszej znajomości, bym wraz z komisją badał mieszkańców, podejrzanych o dotknięcie trądem. Oczywiście, chętnie na to przystałem. Badania były niezwykle pouczające i wysoce interesujące, ale o tem pozwolę sobie szerzej pomówić w oddzielnym artykule, do którego dołączę szereg fotografii.

Zatrzymaliśmy się wczesnym rankiem około godz. 5, by nabrać drzewa na statek. Natychmiast zerwałem się na równe nogi. Stoimy tuż na skraju dżungli, w pobliżu położonego nad brzegiem rzeki małego osiedla. Dziesiątki czerwonoskórych przenoszą z brzegu rzeki na statek zrąbane drzewo, które ma służyć na opał.

Po kilku godzinach intensywnej pracy czerwonoskórych, odjeżdżamy.

Krajobraz wspaniały! Niebo błękitne, wybrzeże udekorowane przepychem zieleni. Mijamy kolonie rozłożystych, wachlarzowatych palm, mijamy szeregi innych drzew strzelistych i wysmukłych. Słońce przygrzewa coraz silniej. Amazonka mieni się w promieniach podzwrotnikowego słońca i poprostu gotuje się pod ich niezwykłym żarem.

Zaproszony przez brazylijską komisję lekarską, prowadziłem wraz z nią, na całym wielkim szlaku Amazonki Brazylijskiej, badania, mające charakter lotnych badań ambulatoryjnych. Pierwsze miasteczko, w którym je prowadziliśmy to trzytysięczne Manakapura. Już na kilku badanych stwierdziliśmy dwa przypadki trądu.

Po paru godzinach jedziemy dalej. Płyniemy blisko prawego brzegu, lecz czasem, gdy prąd jest zbyt silny, (płyniemy w górę rzeki), sternik kieruje do brzegu lewego, bądź na środek.

Mija kilka godzin; nadchodzi zachód słońca. W chwili, gdy daje ono jakby ostatnie swe teńnienie, zrywa się burza z ulewą tropikalną, błyskawicami i piorunami. Ale i to się kończy. Znużony idę spać.

Następnego dnia budzę się późno. Zaraz po śniadaniu udaję się na pokład, by zagłębić się w obserwację. Widzę liczne osiedla Indjan półcywilizowanych, liczne gaje bananowe, a także obok osiedli pólka uprawne manjoki i czasem drepczące grupki drobiu. Drzewo bananowe bywa kilkumetrowej wysokości. Jest to roślina której lodyga powstaje ze zwoju pochew liści. Liście są długie 1½—2, a nawet do 2½ metrów, dość szerokie, wiatrem często postrzępione. Prócz bananów, najczęściej uprawiana jest przez tubylców manjoka. Jest to roślina, której korzeń bywa na kilka centymetrów szeroki i jest w smaku dość przyjemna. Budowa domków lub szałasów Indjan bywa bardzo różnorodna. Są pobudowane solidnie, chroniące od wiatru, słońca, deszczu i mo-



Tartak nad Amazonką.



Osiedle białego kolonisty nad Amazonką.

skitów, lecz są też i liche, na przykład dach z liści palmowych i nic więcej. Często przed domkiem wiszą hamaki, w których kołyszą się chętnie młode Indjanki i Indjanięta. Gdy miałem sposobność zetknąć się z nimi, czy to w Manakapura, gdzie widziałem dwa interesujące przypadki trądu, czy to w Coheri — jednostajnym osiedlu, zawsze zwracały mą uwagę nieśmiało, ale ciekawe i mile spojrzenia ładnych, brązowych oczu młodych Indjaniąt.

W osiedlu Coheri, położonym nad Amazonką, tuż na skraju dżungli, jest radio, poczta, cukiernia i bilard. Proszę sobie wyobrazić Indjanina nie z łukiem z zatrutemi strzałami lub tomahawkiem za pasem, lecz przy stole bilardowym.

Gdy podpływalismy statkiem do Coheri, Indjanie rzucali petardy, by uczcić przybywającego swego prefekta (wójta). Po krótkiej inspekcji czegoś w rodzaju ośrodka zdrowia, w którym są wywieszane ogłoszenia o możliwości zakażenia się chorobami tropikalnymi, a w szczególności anehylestomą, malarją i trądem, dr. Lisboa wraz ze mną udaje się, by odwiedzić chorą, podejrzaną o trąd. Wchodzimy do niewielkiej izby, w której wiszą trzy hamaki. Gospodarz umarł podobno na malarję. W hamaku leży jakaś staruszka Indjanka z podkurczonymi nogami. Badanie nasze stwierdza niewątpliwy trąd. Chora niema palców rąk, nogi też w znacznym stopniu chorobą dotknięte. W izbie mieszka pięć osób, wszyscy brudni niesłychanie. Indjanka choruje od wielu lat, nikt jej nie badał i nie leczył, bo w promieniu setek kilometrów niema lekarza, a dodać trzeba, że wczesna djagnoza i leczenie daje prawie gwarancję pozbycia się trądu. Po zbadaniu i dezynfekcji rąk wychodzimy i udajemy się do drugiego chorego. Chory Indjanin mieszka w tym samym pokoju, w którym znajduje się jego sklep spożywczy. Badanie nasze wykazuje, że jest on chory na trąd z lokalizacją guzów w udzie lewej nogi (lepra tuberosa). Chory leży nieruchomo w hamaku, chodzić nie może. Ponieważ pracować już teraz nie może, zastępuje go w sklepie jego żona. Takie oto mniej więcej są stosunki higieniczne w najbardziej cy-

wilizowanej grupie Indjan nad Amazonką.

Z Coheri wyruszamy w dalszą drogę i rano w niedzielę (palmową) przybijamy do sporego miasteczka Tefe. Część pasażerów poszła do kościoła, ja zaś z komisją lekarską poszedłem zwiedzić ośrodek zdrowia, który kierowany jest przez Franciszkanów. Następnie zwiedziłem szkołę indyjską i złożyłem wizytę wójtowi (prefektowi) tego miasteczka. Niezwykle gościnni gospodarze prawią komplementy i oczywista, częstują kawą, której jakość jest bezkonkurencyjna. Na pożegnanie podajemy sobie ręce i klepie-



Osiedle Indjanina nad Amazonką.

my się po plecach (dowód najwyższej serdeczności).

Wracając na statek, dokonywujemy inspekcji sanitarnej (mercado*). Stan sanitarny na rynku handlowym okropny. Jeżeli mi włosy na głowie nie stanęły dęba, to tylko dlatego, że bałem się, by nie obsiadły mi głowy chmary much, które nie pozwalają spokojnie przejść i oblepiają każdy produkt spożywczy (mięso, owoce i t. d.).

Jeden z lekarzy komisji podarował mi ciekawy kwiat rośliny, zwanej uruhu. Owoce tej rośliny ma pesteczki, których Indjanie używają, jako jaskrawo-czerwo-

nej farby przy tatuowaniu.

Zajrzeliśmy jeszcze do kościoła. Odbywała się akurat msza dla młodych Indjan-uczniów, odprawiana przez Franciszkanina. Dzieci stoją w szeregu, trzymając w ręku liście palmowe. Wyglądają źle, są anemiczne, skóre mają ziemisto bladą, jedynie oczy zawsze gorejące, brunatne, żywe.

W kilka chwil potem wsiadamy do łódki i wracamy na statek, który niebawem odjeżdża. Po paru godzinach przybywamy do Trapiche. Jest to wielka plantacja, której właściciel jechał na naszym statku. Pracują na niej setki czerwonoskórych i mulatów. Właściciel plantacji — Portugalczyk zaprosił mnie wraz z komisją lekarską do siebie. Dziecko jego jest z matki Indjanki, niańczy je 16-letnia murzynka. Częstują nas kawą i raczą muzyką patefonową. Plantator jest miłym towarzyszem.

Badalem kilkoro dzieci: prawie wszystkie miały znacznie powiększone śledziona, co w związku z całokształtem przebiegu choroby pozwalało postawić djagnozę: malarja i anemja, jako cierpienie wtórne.

Poczęło się ściemniać. Tuż przed wieczorem przyjechał na statek Portugalczyk - plantator z zawiadomieniem, że podejrzuwa kilka przypadków trądu. Niemordowany doktor Lisboa i ja wsiedliśmy do indyjskiej łódeczki. Równowaga łódeczki, która była zanurzona prawie po brzegi, dużo pozostawiała do życzenia.

Kiedyśmy się dostali na miejsce, okazało się, że chory na trąd już zmarł, zbadaliśmy więc jego żonę, jak się zdaje zdrową. Potem przeszliśmy do domu, w którym leżała Indjanka, staruszka podejrzana też o trąd. Nie był to jednak trąd, lecz tabes, jako rezultat syfilisu. To jedna z oznak cywilizacji wśród Indjan. Dwie córki jej, młode, dorodne dziewczyny martwiły się złym stanem zdrowia matki. Cały ich domek prawie do sufitu był naładowany orzechami amerykańskimi, wiśzającymi na sznurkach, kiściami bananów i innymi owocami.

W dwa dni potem jesteśmy w San Paulo. Zwiedzamy ośrodek profilaktyczny, prowadzony przez Franciszkanów. Badamy całą serję dzieci-uczniów szkoły, prowadzonej przez tychże Franciszkanów. Stwierdzamy bardzo

*) mercado — rynek, bazar.



Wieczór na Amazonce

Fot. Z. Hiszpański.

duż ochorób zakaźnych skórnych, a szczególnie carate (t. zw. pinta) i oczywiście malarję. Trądu nie znaleźliśmy. Po tradycyjnym już przyjęciu kawą, zresztą przepyszna i po zwiedzeniu budowli zakonników, jedziemy na statek. Towarzyszą nam owi Franciszkanie, którzy doskonale przypominają sobie członków komisji rządowej polskiej (Warchałowski, dr. Freyd i t. d.), którzy odwiedzili ich przed dwoma laty.

Na każdej większej stacji, jak zwykle, badamy chorych. W chwili, gdy zatrzymujemy się w Esperaneo podjeżdża motorówka, prowadzona przez Franciszkanina. Obaj lekarze brazylijscy i ja wsiadamy, a dobiwszy do brzegu natychmiast przystępujemy do badania chorych. Znaleźliśmy przypadki malarji, epilepsji, gruźlicy oraz jeden wysoce interesujący przypadek trądu. Potem prosi nas szef miejscowej władzy, abyśmy pojechali do niego i zbadali jego, oraz jego przyjaciela, który jechał z nami na statku „Sao Salvador“. Wsiadamy znowu do motorówki. Po zbadaniu naszego współtowarzysza podróży, a przyjaciela gospodarza, możemy z całą stanowczością stwierdzić, że zarażony jest trądem. A dodać muszę, że ów chory jechał jako niemal nasz sąsiad w kabinie, jadał przy stole z nami i t. d. W mózgach europejskich, jako tako przyzwyczajajo-

nych do wypełniania przykazań higieny, nie może się chyba pomieścić myśl, że w Brazylii panują takie stosunki, iż można zasiadać przy jednym stole przez wiele dni z chorym na trąd. Muszę dla ścisłości zaznaczyć, że gdy zapytałem d-ra L. czy to jest dopuszczalne, aby chory na trąd razem z nami jechał na statku i razem z nami jadł, odpowiedział mi, że naturalnie jest to niedopuszczalne, lecz jakaż na to rada?

Statek rusza; po trzech godzinach zatrzymujemy się na granicy Brazylii i Peru, a mianowicie w Tabatinga. Niedaleko jest już także do granicy kolumbijskiej. W Tabatinga wychodzę na ląd. Jest to stara, mająca całą swą historję forteca. Jest tu pomnik generała Rondona — bohatera narodowego. Stacjonuje tu 40 żołnierzy brazylijskich wraz z rodzinami. Spacerując po Tabatin-

ga, zauważyłem przypadek trądu u kobiety-Indjanki, trzymającej dziecko na ręku. Poprosiłem doktora L. o zbadanie chorej i diagnoza moja została potwierdzona.

*
* *

Widzę na brzegach Amazonki rzadka rozrzucone osiedla ludzkie. W Amazonji Peruwiańskiej mieszkają szczepy Yagua i Kokama. Wzdłuż dolnego Ucayali do Contamany mieszka szczep Ssetebo, Ssensi, Kapanahna, Remo. Na południe od Contamany Pibo, a na południe od Masisei Kunibo, natomiast na południowschód od Masisei-Amanuaka. Od wyjścia Rio Chesea, aż do Tambo zamieszkuje plemię Kampa, jedno z plemion najinteligentniejszych.

Dnia 20 kwietnia około ósmej godziny wieczorem przejeżdżaliśmy koło trędowiska peruwiańskiego — San Pablo. W niewielkich jego zabudowaniach pełno było światła. Gdy statek mijał trędowisko, chorzy przyjęli go przenikliwym gwizdem. Leprosorium w San Pablo jest jedynym trędowiskiem w Peru. Jest ono małe, liczy tylko 50 chorych.

Peru zresztą jest krajem, niemającym problemu trądu do rozwiązania. Trędowatych w Peru jest bardzo mało; są to tylko sporadyczne przypadki. Jest to tem dziwniejsze, że łatwo, zdawałoby się, mogło nastąpić zawleczenie trądu z sąsiedniej Brazylii i to zawleczenie na poważniejszą skalę.

Następnego dnia płyniemy wciąż przy brzegach Amazonki.

Wkrótce stanąć mamy u celu naszej podróży t. j. na terenach, przeznaczonych pod polską kolonizację w Peru.

Dr. med. ZDZISŁAW SZYMONSKI.
Brazylja, 2—22 kwietnia 1930.

BELGIJSKI UNIWERSYTET KOLONJALNY

Dekretem królewskim z r. 1920 została otwarta w Brukseli Wyższa Szkoła Kolonialna, którą w r. 1923 podniesiono do godności Uniwersytetu Kolonialnego. Zadaniem Uniwersytetu jest teoretyczne i praktyczne kształcenie osób, zamierzających pracować w administracji Konga. Pierwszy rok studjów obejmuje m. in.: psychologję, encyklopedję prawa, ekonomję polityczną i społeczną, etnografję i biologję, — na drugim roku wykładane są geografja fizyczna i ekonomiczna Konga i Afryki, rolnictwo, botanika i gleboznawstwo Konga belgij-

skiego, dokumenty kolonialne oraz języki miejscowe, rok trzeci poświęcony jest specjalizacji, jak hygiena tropikalna, polityka kolonialna, kongolitańskie prawo karne, ustrój ekonomiczny i finansowy Konga i t. p.

Studja teoretyczne uzupełniane są zajęciami seminaryjnymi a także ćwiczeniami praktycznymi w budowie domów, dróg, mostów i t. p. Poza tem studenci uczą się rysunku, malarstwa i fotografowania. Również uwzględniane jest wychowanie fizyczne. Niezależnie od swych związków sportowych, studenci pod kie-

rownictwem instruktorów codziennie odbywają lekcje gimnastyki. Studenci zamieszkują w internacie i podlegają specjalnej dyscyplinie, mającej na celu kształcenie w nich woli, charakteru i koleżeństwa. Selekcja kandydatów odbywa się w sposób bardzo staranny i o przyjęciu decydują nie tylko same wyniki egzaminu wstępnego.

Absolwenci, przed którymi jest otwar-

ta droga do najwyższych stanowisk w administracji kolonialnej, są angażowani przez Departament Kolonij oraz Administrację Terytorjalną, otrzymując pierwszą gażę w wysokości 64.000 fr. belg. rocznie.

Uniwersytet posiada również Wydział Handlowy, mający na celu kształcenie handlowców dla Kongo. Wydział ten pozostaje pod opieką wielkich przedsię-

biorstw kolonialnych, które studentom udzielają praktyki. Na cykl wykładów składają się m. in. handel kolonialny, transport w Kongo, rachunkowość, biurowość, uparawa roli w kolonjach itp. — Absolwenci tego wydziału chętnie są przyjmowani przez przedsiębiorstwa kolonialne.

S. K.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

Zestawiony przez Dr. J. Rozwadowskiego

ISTOTA i TŁO SPORU FRANCUSKO-WŁOSKIEGO.

Konflikt francusko-włoski coraz bardziej się pogłębia. Konferencja morska, odbyta niedawno w Londynie rzuciła jedynie tak modne po wojnie szczytne hasła ogólnej pacyfikacji, nie wydając jednakże konkretnych rezultatów. Na zbrodnie, na skutek wojny europejskiej — ciele Europy niemal zaraz w następnym dniu po zawarciu pokoju w Wersalu począł wyrastać wrzód w postaci konfliktu francusko-włoskiego. W chwili objęcia we Włoszech rządu przez faszystów, które to rządy wprowadziły do polityki włoskiej silne tendencje nacjonalistyczne i gwałtowne dążenia wielkomocarstwowe, konflikt francusko-włoski przybrał formy bardzo ostre. Obecne wojenne ustosunkowanie się sił obydwóch państw jest nierównomierne. Francja posiada 550 tysięcy km² terytorjum o 40 milj. ludności i drugie w świecie przebogate imperjum kolonialne, zasobne w surowce i materiał ludzki. Włochy natomiast mają 350 tys. km² terytorjum o 45 milionach ludności i nędzne posiadłości kolonialne. Z drugiej strony wówczas, kiedy przwrost naturalny ludności francuskiej jest nikły, ludność włoska wykazuje znacznie wzrost.

Francja powojenna zmuszona jest wypełniać luki, tworzące się w szeregach jej ludności przez masowe sprowadzanie imigracji. Włochy zaś są krajem o największym natężeniu ruchu emigracyjnego.

Tragedja konfliktu polega na tem, że oba kraje sąsiadują ze sobą, znajdują się w identycznych warunkach cywilizacyjnych posiadają wspólne źródło kultury i języka.

Francja przeżywa silnie zaryso-

wany proces depopulacji. Proces ten daje się zwłaszcza we znaki w departamentach, przylegających do Włoch i do tych właśnie departamentów idzie fala emigracji włoskiej. Już dzisiaj liczba Włochów w tym okręgu sięga miliona. Francja narazie z racji przebywania na jej terytorjum emigracji włoskiej nie odczuwa trudności w takim stopniu, w jakim np. Polska odczuwa je z powodu posiadania znacznych mniejszości narodowych. Francuzi narazie nie dopuszczają nawet myśli, aby na ich terytorjum istniała wzgl. mogła kiedykolwiek powstać narodowa mniejszość włoska, jednakże jeśli się spojrzy na tę sprawę z całym poczuciem rzeczywistości, to kto wie, czy nie należałoby przyjść do wniosku, że narodowa mniejszość włoska we Francji już jest ukształtowana.

Spór zasadniczo rozpada się na dwa fragmenty: Kwestja panowania na morzu Śródziemnym i kwestja wydatnego rozszerzenia posiadłości kolonialnych włoskich w Afryce, oczywiście kosztem takichże posiadłości francuskich. Do sporu tego Włosi z biegiem lat włączają pretensje drobniejsze, jak sprawa departamentów francuskich, przyległych do granic Włoch, sprawa Korsyki i t. p.

Ostatnio rywalizacja francusko-włoska przybrała formy bardziej konkretne. Mussolini rzucił wielkie sumy na zbrojenia morskie Włoch i parę tygodni temu przez usta swego ministra spraw zagranicznych Grandiego w parlamencie włoskim opowiedział się wyraźnie bez ogródek za rewizją traktatów pokojowych, które rzekomo miały skrzywdzić Włochy, co było również szeroko komentowane przez prasę polską w związku z wizytą ministra Grandiego w Warszawie. W tym samym

czasie Francja rzuciła 7 miliardów na ufortyfikowanie granicy od strony Włoch. W takim stanie rzeczy pacyfikacja Europy jest bardziej — niż problematyczna, zwłaszcza, że konflikt Francji i Włoch poczyna zataczać coraz to szersze kręgi i obejmować również interesy państw innych, które siłą konieczności będą musiały w przyszłości prawdopodobnie wziąć udział w rozwiązywaniu tego konfliktu. Włochy żądają konkretnie rozszerzenia swoich posiadłości kolonialnych, chociażby w postaci uzyskania mandatu kolonialnego w Syrii; poatem pragną opanować cały szereg oaz afrykańskich, idących w kierunku jeziora Czad, ponieważ w ten sposób ich posiadłości kolonialne zbliżyłyby się do granic francuskiej Afryki tropikalnej. Te wszystkie żądania Francja odrzuca a priori. Pod względem formalnoprawnym Włosi opierają się na tym fakcie, że jakoby w r. 1915 na konferencji londyńskiej, na której zostały ustalone warunki, przy których Włochy przystąpią do wojny po stronie mocarstw sprzymierzonych, obiecano im zwiększenie kolonialnego stanu posiadania.

W każdym razie już dzisiaj spór francusko-włoski jest najbardziej atrakcyjnym punktem polityki europejskiej. Nie ulega wątpliwości, że spór ten zawiera w sobie również groźne momenty dla przyszłości pokoju europejskiego.

BEZPIECZEŃSTWO PUBLICZNE W INDOCHINACH.

Obecną sytuację w Indochinach po stłumieniu zamieszek rewolucyjnych prasa francuska ocenia, jako zadowalającą. Sytuacja ta dla Europejczyków, zamieszkałych w Indochinach, jest

o tyle niebezpieczna, że są oni w znikomej mniejszości rozsiani wśród ludności autochtonicznej i że na wypadek rozruchów zmuszeni są oni jedynie liczyć na obronę ze strony wojsk tuziemców. Prasa francuska polemizuje z prasą indochińską na temat zamierzonego przez rząd francuski sprowadzenia do Indochin afrykańskiego legjonu cudzoziemskiego. Prasa indochińska dowodzi, że rząd francuski popełni duży błąd, jeżeli ten legjon sprowadzi, natomiast gazety francuskie domagają się kategorycznie sprowadzenia legjonu i motywują swoje stanowisko w ten sposób, że jeżeli propaganda rewolucyjna ogarnie poszczególnych żołnierzy legjonu, to z tej racji nie będzie jeszcze nieszczęścia, natomiast byłoby gorzej, gdyby np. cały batalion wojsk tuziemczych ogarnięty tajną propagandą niespodziewanie się zbuntował. W obecnej sytuacji za rzecz kardynalną uważa się zorganizowanie wywiadu i służby śledczej francuskiej w Indochinach, ponieważ taka organizacja dostarcza zawczasu dostatecznie dokładnych danych odnośnie rozwoju ruchu rewolucyjnego. Pozwala ona również obserwować każdy krok różnych działań wywrotowych.

REFORMA ADMINISTRACJI W KONGO BELGIJSKIEM.

Komisja kolonialna decentralizacji administracji, pracująca pod przewodnictwem premiera belgijskiego i równocześnie ministra kolonij p. Jasparsa ogłosiła ostatnio swój raport. Raport ten idzie w kierunku: 1) rozszerzenia pełnomocnictw gubernatora generalnego, 2) reorganizacji poszczególnych rodzajów służby administracyjnej w Afryce, 4) właściwego doboru personelu urzędniczego w kolonjach, 5) ustabilizowania administracji w metropolji, zajmującej się sprawami kolonialnymi, wchodzącymi w zakres jej działania. Poza tem komisja w raporcie wyraziła życzenie, aby administrację kolonialną powiązać ściśle z administracją metropolji, dając możność poszczególnym urzędnikom z administracji kolonialnej przechodzenia pewnego rodzaju służby próbnej w poszczególnych resortach administracji metropolitalnej.

WIELKIE ROBOTY PUBLICZNE W NOWEJ KALEDONJI.

Nowa Kaledonia przystępuje do przeprowadzenia wielkiego programu robót publicznych w sposób następujący:

Drogi i mosty	40.350.000 franków
Porty i stacje morskie	26.388.000 „
Zainstalowanie przybrzeżnej żeglugi	8.000.000 „
Oświetlenie brzegów	2.400.000 „
Poczta, telegraf i telefon	10.703.000 „
Zdrowie publiczne	35.115.000 „
Oświata	7.478.000 „

Razem 130.434.000 franków

Celem wykonania tych robót Nowa Kaledonia zaciągnęła pożyczkę w wysokości 90.000.000 frs.

HANDEL INDYJ HOLENDERSKICH Z INDOCHINAMI.

Według statystyk holenderskich Indje Holenderskie importowały z Indochin w 1929 r. 209 tys. ton ryżu; poza tem wywieziono ryżu na Jawę 125 tys. ton. Cukru eksportowano z Jawy do Indochin 10.568 ton. Z pozostałych produktów Indochiny importowały: 25.548 ton węgla, 36.749 hektolitrow oliwy, 35.392 hktl. benzyny, 10.154 hktl. parafiny.

TRUST MIĘDZYNARODOWY MARGARYNY I MYDŁA

Firma „Margarine Union Ltd“, która jest angielskim oddziałem wielkiego trustu margarynowego, znanego pod nazwą „Zjednoczona Margaryna“ ma zamiar podwyższyć swój kapitał zakładowy z 4 do 12 milionów funtów sterlingów. Przy pomocy tego kapitału ma być dokonana fuzja trustu z wielkim konsorcjum mydłanem Lever Bros w Port Sunlight koło Liverpoolu.

Fuzja tych dwóch trustów jest zupełnie naturalna. Dla każdego przemysłu najważniejszą rzeczą jest zagwarantowanie sobie surowca. Przemysły zaś margarynowy i mydłany przy swej produkcji używają w głównej mierze jednakowych surowców.

Projektowany nowy trust będzie mógł w sposób potężny wpływać nie tylko na ceny produktów gotowych, ale głównie na ceny surowca — mianowicie: tłuszcz zwierzęcy i roślinny. Używając jednego gatunku tłu-

szczy, trust będzie mógł skutecznie obniżyć ceny na gatunek pozostały.

ŚWIATOWA PRODUKCJA CUKRU.

Komisja specjalna, wysłana przez rząd angielski na Antyllę, celem zbadania przyczyn kryzysu cukrowego na tych wyspach, ogłosiła bardzo ciekawy raport, dotyczący wogóle produkcji cukru. Z raportu tego wynika, że produkcja światowa cukru jest wyższa od konsumpcji. Zjawisko to w różny sposób działa na poszczególne kraje, produkujące cukier, ponieważ zależne jest ono od stawek celnych, oraz od kosztów produkcji. W Australji, gdzie import cukru zagranicznego jest zupełnie zabroniony, cena tego towaru wynosi 37 sh. 4 pency za 1 q. produktu surowego; w Nowym Yorku cena wynosi 17 sh. 6 pensów. W tym samym czasie cukier jawajski, pozbawiony ochrony celnej, sprzedawany był na Dalekim Wschodzie po 8 sh. 6 pensów. Cukier z Antyllów sprzedawany był na rynku londyńskim w końcu 1929 roku po Funtów szterl. 10.10.— za tonę. Koszty produkcji w tym samym czasie za 1 q. wynosiły: na Jawie 9 sh. 3 pency (koszt maksymalny), na Kubie 8 sh. 4 pency, w Australji 24 sh. 3 pency, w Argentynie 23 sh. Koszty produkcji 1 tony cukru na Antyllach wynoszą Funtów szterl. 12.7.6. Komisja stwierdziła, że o ile w dziedzinie produkcji cukru na Antyllach nie będą powzięte radykalne środki zaradcze, to stan tej produkcji w 1930 r. będzie katastrofalny. Nastąpi ruina kolonji, co w konsekwencji sprowadzi duże ciężary dla Anglii. W ogólnym eksporcie Antyllów—wywóz cu-

kru wynosi 35%. Produkcja ta zatrudnia 168.000 ludzi. Podobny kryzys w sposób ostry i gwałtowny przeżywają inne kolonie angielskie, produkujące cukier. W jaki sposób Anglicy zaradzą złemu trudno jest przewidzieć i komisja na to nie daje odpowiedzi. Dzisiejszy stan produkcji jest tego rodzaju, że raczej należałoby zamknąć plantacje, a Hindusów, sprowadzonych na Antyllę, repatriować do ich ojczyzny, ponieważ w ten sposób labourystowski rząd angielski uniknąłby konieczności dodatkowego obciążenia konsumenta angielskiego z racji podniesienia cen za cukier. Jednakże ten środek radykalny jest bardzo niebezpieczny, ponieważ Anglja musiałaby wówczas ponieść znaczne ciężary finansowe na skutek zamknięcia produkcji z tytułu pomocy dla Antyllów.

STAN PRODUKCJI ROLNEJ NA MADAGASKARZE.

Obszar Madagaskaru wynosi 592,353 km². Na tej przestrzeni tylko 1,370.590 hektarów jest użyte pod produkcję rolną, co stanowi zaledwie 2,70% całkowitego obszaru.

KRONIKA KOLONJALNA

ODCZYT PREZESA ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONJALNYCH W WILCZYNIE.

W pierwszych dniach czerwca odbył się w Wilczynie, majątku p. Kazimierza Taczanowskiego, Zjazd Obywatelski, na którym, przybyli z Warszawy prezes zarządu Związku Pion. Kolonjalnych, p. gen. Gustaw Orlicz-Dreszer oraz członek tego zarządu, p. kpt. A. Zarychta, wygłosili odczyty o polskich dążeniach kolonjalnych i akcji Z. P. K. Po wysłuchaniu przemówień, zebrani jednogłośnie uchwalili rezolucję, popierającą akcję kolonjalną Związku w całej pełni. W wyniku Zjazdu powstanie szereg nowych oddziałów Ligi Morskiej i Rzecznej w Poznańskim.

WYJAZD DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH P. KAZ. GŁUCHOWSKIEGO.

W Stanach Zjednoczonych Ameryki Płn. bawi obecnie b. prezes i założyciel Związku Pionierów Kolonjalnych, p. konsul K. Głuchowski. Wygłosił on szereg odczytów wśród tamtejszej kolonii, przypominając o więzach, łączących ją z Macierzą.

WYJAZD DO BRAZYLJI D-RA GUSTAWA ZAŁĘCKIEGO.

W dniu 14 czerwca r. b. wyjechał do Południowej Ameryki dr. Gustaw Załęcki, członek zarządu Związku Pion. Kolonjalnych. Wyjazd dra G. Załęckiego pozostaje m. in. w ścisłym związku z akcją naszą na tamtejszym terenie.

tego obszaru. Tuziemcy uprawiają ogółem 1,219,347 ha. Przeciętny stan posiadania tuziemca wynosi 34 ha. Repartycja poszczególnych kultur jest następująca: ryż 600,000 ha, przy produkcji 1,100,000 ton, manioka 290,000 ha przy produkcji 2 milj. ton, kukurydza 90.000 ha przy produkcji 127.000 ton, fasola 40.000 ha — 24.000 ton, kartofle 32,000 ha — 160.000 ton, groch 20,000 ha — 12,000 ton, kawa 51,000 ha — 10,000 ton, kakao 14.000 ha — 650 ton, wanilia 25,000 ha — 1,000 ton. Poza tem na Madagaskarze produkuje się cały szereg innych płodów rolnych. W r. 1927 import na Madagaskar wyniósł 115,787 tys. kg. za cenę 579,860,000 frs. eksport 181,950.000 kg. za cenę 375.035.000 frs.

WŚRÓD NOWYCH KSIĄŻEK.

Voittoux—*Zegluga napomietrzna przez Atlantyck*, wydawnictwo Tow. Wydawnictw Geograficznych, Morskich i Kolonjalnych, Paris 184 Boulevard St. Germaine.

Philippe—*W sercu Afryki*, Paris 23 rue Oudinot. Książka opisuje prace misjonarzy w Afryce.

Między innymi zamierzone jest założenie szeregu oddziałów L. M. i R. w Brazylii. Powrót dra G. Załęckiego spodziewany jest w połowie października.

WYJAZD DO FRANCJI DRA W. ROSIŃSKIEGO.

Również w dniu 14 czerwca r. b. udał się do Francji sekretarz zarządu Związku Pionierów Kolonjaln. dr. W. Rosiński, celem załatwienia szeregu spraw organizacyjnych, oraz związanych z wystawą kolonjalną w Paryżu w 1931 r.

PRACE W SEKCJACH.

W dniu 5 czerwca r. b. pod przewodnictwem I-go wiceprezesa Związku Pion. Kolonjaln. prof. L. Kulczyckiego odbyło się pierwsze posiedzenie organizacyjnej sekcji terenowej. Przewodniczącym sekcji terenowej wybrany został prof. W. Roszkowski, sekretarzami: pp. kpt. A. Zarycha i Stanisław Lenartowicz. Celem opracowania programu sekcji powołana została komisja w składzie pp.: kpt. A. Zarychty, prof. T. Jaczewskiego i prof. H. Jawłowskiego.

Poza tem szereg posiedzeń odbyły podsekcje: odczytowa i dochodów niestających.

Staraniem podsekcji dochodów niestających odbył w dniu 28 maja w salonach wystawy Philipsa (Mazowiecka 9) pionierski dancing „Pod palmami”. Była to pierwsza tego rodzaju impreza dochodowa, a jednocześnie pierwsze liczniesze zebranie towarzyskie sympatyków oraz członków Związku.

Z TOWARZYSTWA WIEDZY WOJSKOWEJ.

W końcu maja odbył się w Warszawie walny zjazd delegatów Tow. Wiedzy Wojskowej, na którym p. kpt. Fularski wygłosił krótki referat o zadaniach i celach Związku Pionierów Kolonjalnych. W wyniku referatu Zjazd przyjął uchwałę popierania i przystąpienia do akcji kolonjalnej. Nowopowołany Zarząd Główny T. W. W. utworzył referat kolonjalny, który został po-

POLACY NA SZEROKIM ŚWIECIE



Z górą przed rokiem nawiązał listorony kontakt ze Związkiem Pionierów Kolonjalnych jeden z Polaków, stale zamieszkałych na Filipinach. Jest to p. Sielski, kupiec i właściciel dużej firmy, handlującej słodyczami. Ilustracja nasza przedstawia sklep p. Sielskiego w Manili.

wierzony członkowi Zarządu p. kpt. T. Cybulskiemu.

Z DELEGACJI POROZUMIEWAWCZEJ POLSKICH ORGANIZACJI EMIGRACYJNYCH, KOLONJALNYCH I MNIEJSZOŚCIOWYCH.

Delegacja Porozumiewawcza Polsk. Organizacji Emigracyjnych, Kolonialnych i Mniejszościowych na jednym z ostatnich posiedzeń uchwaliła powołać do życia Agencję Prasową Emigracyjną, Kolonialną i Mniejszościową. Zadaniem Agencji będzie informowanie społeczeństwa w kraju i zagranicą o zagadnieniach emigracyjnych, kolonialnych i mniejszościowych we wszystkich przejawach życia bez poruszania momentów politycznych.

Pierwszy komunikat Agencji zapowiedziany jest na dzień 15 sierpnia r. b.

INFORMACYJNY KURS KOLONJALNY.

Jak wspominaliśmy w ostatnim numerze „Morza”, staraniem Zarządu

Związku Pion. Kolonialnych i przy współudziale Naukowego Instytutu Emigracyjno-Kolonjalnego odbył się kurs informacyjny dla działaczy kolonialnych. Kurs trwał 6 tygodni. Wygłoszone zostały następujące wykłady, które objęły w ogólnych zarysach najważniejsze momenty naszych zainteresowań kolonialnych:

gen. bryg. G. Orlicz - Dreszer „Zadania Polskich Pionierów Kolonialnych”;
dr. G. Zalecki „Polityka kolonialna wielkich i małych państw” i „O koniecznościach i możliwościach polskiej polityki kolonialnej”;

dr. J. Rozwadowski „Kolonje poniemieckie ze stanowiska prawnego”;

dr. W. Rosiński „Polska polityka morska i zamorska” i „Problemy polskiego handlu kolonialnego”;

prof. T. Hilarowicz „Istota kolonii z punktu widzenia międzynarodowego”;

kpt. M. Fularski „Argentyna i Paragwaj” i „Przygotowanie organizacyjnej akcji kolonialnej”;

kpt. A. Zarycha „Podstawy polskich dążeń kolonialnych” i „Parana i Peru”;
dr. A. Freyd „Higjena tropikalna”.

O poziomie i wartości kursów świadczy frekwencja słuchaczy. Zapisanych na kurs było 52 osoby, przeciętna obecność na wykładzie 32 osoby.

POZDROWIENIA Z ANGOLI.

Redakcja „Morza” otrzymała od p. Tadeusza Pigłowskiego, członka Związku Pionierów Kolonialnych, kartę pocztową z Lubango w Angoli, datowaną dnia 24 maja r. b. P. Pigłowski za pośrednictwem redakcji przesyła pozdrowienia dla wszystkich Pionierów Kolonialnych. P. Pigłowski miał pierwotnie wyjechać do Angoli razem z ekspedycją pp. Łypa, Chmielewskiego i Noiszewskiego, ale zboczył z drogi, pragnąc szczegółowo zwiedzić Marokko i pobrażę Afryki Zachodniej.

DODATEK TURYSTYCZNO-UZDROWISKOWY DO Nr. VII „MORZA”

UZDROWISKA KRAJOWE

Polska posiada wszystkie znane w świecie i używane wody lecznicze, dyjetyczne i stołowe, z wyjątkiem wód arsenikowych i silnych naturalnie ogrzanych szczaw alkaiczno-glauberskich.

Posiadamy jedną cieplicę naturalną, ale obojętną w Jaszczurówce, oraz niezwykle wartościową pod względem leczniczym gorącą solankę w zdrojowisku państwowym w Ciechocinku.

Najliczniejsze są w kraju źródła solankowe i solanki jodobromowe, źródła siarczane zimne, następnie rozliczne szczawy proste, alkaliczne, alkaliczno-glauberskie, żelaziste, nadto posiadamy w kraju znakomite wody gorzkie.

Ścisłe badania lekarskie wykazały, że polskie wody mineralne pod względem wartości leczniczej nie ustępują wodom zagranicznym.

Cieplica obojętna w *Jaszczurówce* wskazana w wyczerpaniach po chorobach i odpowiada zdrojom w Badenweiller, Johanisbad i Ragaz.

Szczawy proste w *Krościenku n/D.* odpowiadają zdrojom Selters, Biliń, Giesshübl i Bussag i są znakomitemi wodami stołowymi.

Szczawy alkaliczne i alkaliczno-glauberskie w *Szczawnicy, Krynicy (Zuber), Truskawcu („Naftusia”), Krościenko n/D.*, odpowiadają wodom w Obersalzbrunn, Ems, Svelen, Vichy, Luchaczowice, Karlsbad, Marienbad, Franzensbad i Tarasp. — leczą skutecznie choroby dróg oddechowych, przewlekłe schorzenia żołądka, jelit, wątroby i dróg żółciowych, nerek i dróg moczowych, oraz przemiany materji (dna, cukrzyca, otyłość), choroby gruczołów dokrewnych.

Szczawy żelaziste w *Krynicy, Żegiestowie, Nałęczowie i Muszynie* — odpowiadają wodom w Nauheim, Pyrmont, Spaa, Contrexéville i służą w chorobach serca i krwi, chorobach kobiecych i wyczerpaniu *mulowem*.

Solanki w Ciechocinku, Truskawcu, Druskienikach, Goczalkowicach, Inowrocławiu, Jastrzębiu Zdroju, oraz solanki jodobromowe w Iwoniczu, Rabce i Rymanowie — odpowiadają wodom w Reinhall, Kreuznach, Kissingen, Wiesbaden, Bad Hall, Heilbrunn i Wildegg wskazane są w leczeniu żołądka, gośćca stawowego i mięśniowego, niezłytu jelit, chorób oddechowych.

Wody gorzkie w Morszynie zbawienne w chorobach jelit, wątroby, przemiany materji (otłuszczenie) i choroby serca, odpowiadają wodom Franciszka Józefa, Hunyady, Apenta i *Friedrichshaller*.

W końcu wody siarczane w Busku Zdroju, Solcu, Lubieniu Wielkim, Horzycu, Niemiromie, Krzeszowicach, Szkle i Wieniu — odpowiadają wodom w Baden Weilbach, Akwizgran, Piszczanach, i Trenczynie, zaleca się je przy gośćcu stawowym i mięśniowym, dna, zapaleniu nerwów, wysiękach zapalnych, chorobach kobiecych i skórnych. Zaznaczamy, że wody Buska i Solca są wodami siarczanymi o niezwyklej sile i stężeniu.

Z wód wyżej wskazanych wyróżnić należy wodę ze źródła w *Krynicy „Zuber”*, najsilniejszą w Europie szczawę alkaliczną, silniejszą od wód Vichy.

Woda „Naftusia” w *Truskawcu* jest najlepszą w Europie wodą hypotoniczną.

Szczawy alkaiczne słone Józefina, Magdalena i Wanda w *Szczawnicy* i wody *Krościenka*, są niezastąpione w chorobach dróg oddechowych i niezycie żołądka i jelit.

Wspomnieć jeszcze należy o *Druskienikach*, które poza solanką zapewniają kuracjom bardzo wysoko postawioną gimnastykę leczniczą, połączoną z zabiegami wodolecznictwa.

We wszystkich uzdrowiskach stosowane jest elektro — i wodolecznictwo.

Słynny zakład przyrodo - leczniczy d-ra Tarnawskiego w *Kosowie* ściągają kuracjuszy nawet z Ameryki.

O ile chodzi o urządzenia lecznicze, zienki mineralne i mulowe, wygodne i nowoczesne pensjonaty i wille, to z małymi wyjątkami wszystkie uzdrowiska uleczyły rany, zadane przez wojnę, znakomicie się rozbudowały i nie ustępują zagranicznym.

Wśród nich wysuwają się na czoło uzdrowiska w *Ciechocinku, Inowrocławiu, Krynicy, Truskawcu* i *Zakopanem*.

Polskie mulę lecznicze, które znajdują się prawie we wszystkich uzdrowiskach, szczególnie mulę siarczane i jodowe słyną ze swej wartości leczniczej.

Wszystkie uzdrowiska polskie, górskie i nizinne położone są bardzo pięknie bądź wśród głębokich lasów, bądź też w wielomorgowych parkach.

Z kolei zwracamy się ku morzu. Kąpieliska morskie znajdują się na całej długości naszego morza małego i półwyspu helskiego, wszystkie połączone bezpośrednią linią kolejową z całością Państwa. Posiadają plaże szerokie i czyste z ziarnistego piasku; kąpiele morza małego są ciepłe i łagodne, dużego morza zimniejsze i z dużą falą. Z kąpielisk na wyróżnienie zasługują kąpieliska w *Gdyni, Orłowie-Kolibkach, Hallerowie*. Poza to w *Wielkiej Wsi, Chalupach, Kuźnicy, Jastarni i Jastrzębiej Górze*. Wszystkie te miejscowości posiadają już komfortowe pensjonaty i wygodę europejskie.

W *Kamiennej Górze* koło Gdyni, w *Hallerowie* oraz na *Helu* znajdują się lazienki dla ciepłych kąpiele morskich.

Ze stacji klimatycznych wyróżniają się *Zakopane*, znane tak dobrze w kraju i daleko poza jego granicami, że o wartości i zaletach jego mówić nie będziemy, przypominamy jedynie, że *Zakopane* niezastąpione jest w leczeniu

choroby Bazedowa, blednicy, niedokrwistości, nieżyty oskrzeli, gruźlicy płuc, w leczeniu chorób układu nerwowego, zwłaszcza ze znamionami depresji. Poza Zakopanem posiadamy szereg stacyj klimatycznych na całym Podkarpaciu i na Śląsku.

Ze stacyj klimatycznych przypomnieć należy *Otwock*, najbliższe stolicy Państwa uzdrowisko klimatyczne, położone na piaskach nadwiślańskich wśród olbrzymich lasów sosnowych. *Otwock* jest znakomitem uzdrowiskiem, w pracowaniu umysłowym, w zwalczaniu osłabienia nerwowego, w leczeniu szczytów oskrzeli i początkowych okresów gruźlicy.

Sanatorja specjalne dla chorych na płuca znajdują się w *Bystrej*, *Snukale pod Bydgoszczą*, *Rudce pod Warszawą*, *Holosku Wielkim koło Lwowa*, *Worochcie*, *Zakopanem* i wielu innych miejscowościach, szczególnie w Beskidach.

Do wyjątkowo ciepłych miejscowości, zalecanych na ozdrowiny po ciężkich chorobach zakaźnych, przewlekłej wyrównanej chorobie Brighta, nerwicach ogólnych, zwłaszcza u osób osłabionych, a nadmiernie wrażliwych, należą miejscowości nadniestrzańskie, a wśród nich *Zaleszczyki* i *Okopy św. Trójcy*, położone malowniczo nad Dniestrem, wśród jarów, pełnych tajemniczych pieczar i podziemnych chodników.

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%

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

ŻEGLUGA RZECZNA „VISTULA” Sp. z ogr. odp.

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

8508-591-VI-VIII

JAKIE CHOROBY W JAKICH LECZĄ UZDROWISKACH

CHOROBY	LECZĄ W UZDROWISKACH
Choroby serca i narządu krążenia	Ciechocinek, Inowrocław, Iwonicz, Jaworze, Krynica, Morszyn, Ojców, Rymanów, Szczawnica, Truskawiec.
Choroby nosa, gardła, krtani, płuc i opłucnej	Bystra, Gdynia, Hel, Iwonicz, Jaremcze, Jaworze, Kosów, Nałęczów, Ojców, Orawka, Otwock, Rabka, Szczawnica, Truskawiec, Wisła, Worochta, Wysowa, Zakopane.
Choroby żołądka	Druskieniki, Krynica, Rymanów, Szczawnica, Żegiestów.
Choroby jelit	Druskieniki, Kosów, Krościenko n/D., Krynica, Morszyn, Nałęczów, Truskawiec, Rymanów, Żegiestów, Szczawnica.
Choroby wątroby i dróg żółciowych	Ciechocinek, Inowrocław, Iwonicz, Krościenko n/D., Krynica, Morszyn, Szczawnica, Truskawiec.
Choroby śledziony	Iwonicz, Krynica, Szczawnica, Zakopane, Żegiestów.
Choroby nerek i pęcherza	Ciechocinek, Inowrocław, Druskieniki, Krościenko, n/D., Krynica, Nałęczów, Rymanów, Szczawnica, Truskawiec.
Choroby kobiece	Busko, Ciechocinek, Czarniecka Góra, Druskieniki, Goczałkowice, Inowrocław, Iwonicz, Jastrzębie, Jaworze, Krynica, Lubień, Morszyn, Nałęczów, Niemirów, Rabka, Rymanów, Solec, Swoszowice, Truskawiec, Żegiestów.

CHOROBY	LECZĄ W UZDROWISKACH
Nerwice ogólne i przewlekłe, choroby nerwowe z tłem anatomicznym	Bystre, Ciechocinek, Czarniecka Góra, Grodzisk, Inowrocław, Jaworze, Kosów, Krynica, Lubień, Miłowody, Morszyn, Nałęczów, Ojców, Otwock, Podgórze, Solec, Szczawnica, Truskawiec, Ustroń, Zakopane, Zelemianka, Żegiestów.
Choroby kości, mięśni i stawów, także na tle gruźliczym	Busko, Ciechocinek, Delatyn, Druskieniki, Goczałkowice, Horyniec, Inowrocław, Iwonicz, Jastrzębie, Krynica, Krzeszowice, Lubień, Morszyn, Niemirów, Podgórze, Rabka, Rymanów, Solec, Swoszowice, Truskawiec, Ustroń, Zelemianka.
Choroby przemiany materji, jak otyłość, moczówka cukrowa dna i t.d	Busko, Czarniecka Góra, Krynica, Miłowody, Morszyn, Nałęczów, Ojców, Otwock, Rabka, Rymanów, Solec, Szczawnica, Truskawiec, Żegiestów.
Choroby krwi	Bystra, Iwonicz, Jaworze, Krynica, Morszyn, Nałęczów, Ojców, Szczawnica, Truskawiec, Wysowa, Zakopane, Żegiestów.
Zolzy—kiła	Busko, Ciechocinek, Delatyn, Druskieniki, Inowrocław, Iwonicz, Jastrzębie, Lubień, Morszyn, Podgórze, Rabka, Rymanów, Solec, Swoszowice, Truskawiec.
Choroby skóry	Ciechocinek, Inowrocław, Iwonicz, Lubień, Niemirów, Rabka, Rymanów, Solec, Swoszowice, Truskawiec.
Zatrucia morfinowe, wysokotkowe, nikotynowe i rtęciowe	Grodzisk, Kosów, Miłowody, Niemirów, Solec, Swoszowice, Zakopane.

ZDROJOWISKO BUSKO-ZDRÓJ

Zdrowisko Busko — Zdrój, położone jest obok miasta powiatowego Buska w powiecie Stopnickim, wojew. Kieleckiego. Od miasta Buska oddalone jest o 1 i pół klm. — 183 mtr. nad poziomem morza. Zdrowisko leży w dolinie, otoczonej wzgórzami i posiada klimat umiarkowany.

Busko posiada 13 źródeł. Są to źródła siarczano-słone. Należą do najsilniejszych wód siarczanych, nie tylko w Polsce, lecz w całej Europie. Podstawowe ich składniki są: siarkowódór (wolnego siarkowodoru posiada największy % ze wszystkich zdrowisk), bezwodnik kwasu węglowego i sól kuchenna; nadto zawierają one sól gorzką, sól glauberską, jodki magnezu i żelaza. Źródła te są bardzo obfite. Jedno ze źródeł — źródło Michalskiego — daje wodę do picia, inne do kąpiel. Nadto wytwarza się szlam do kąpiel błotnych. Otwory źródlane niedawno pogłębiono.

Miasto Busko ma zgórą 4.000 stałych mieszkańców. Zakład i 22 dworki koło Zakładu rozporządzają razem 700 pokojami. Pozostałych kuracjuszków przyjmują na mieszkanie stali mieszkańcy Buska i wsi okolicznych. Co rok przepływa przez Busko około 8.000 kuracjuszków.

Najbliższa stacja kolejowa, trwale skomunikowana z Buskiem — Kielce, leży o 50 klm. od Zakładu. Z Kielc do

Zakładu systematycznie krążą samochody i autobusy. Autobus zakładowy z Kielc 5 zł. Komunikacja samochodowa bardzo sprawna. Można również jechać przez Szczucin, leżący na linii kolejowej Tarnów — Szczucin, a odległy o 35 klm. Stąd samochodami lub furmankami do Zakładu. Wreszcie stację Jędrzejów, na linii Dęblin — Strzemieszyce, łączy kolejka z miasteczkiem Chmielnikiem oddalonym o 17 klm. i Pińczowem oddalonym o 15 klm. od Buska. Autobus z Krakowa 15 zł.

Poczta, telegraf, telefon międzymiastowy — na miejscu.

Busko zaleca się w chorobach następujących: choroby mięśni, nerwów i stawów na tle gośćcowem, podagrycznem, urazowem, jako następstwa innych, poza gośćcem, chorób zakaźnych; kiła we wszystkich okresach; zolży, przewlekłe zapalenia i obrzęki gruczołów limfatycznych, zatrucia metalami (arsen cynk, ołów); wysieki po przebytych zapaleniach; choroby skóry, zwłaszcza bakteryjne i grzybkowe; suchy nieżyty dróg oddechowych, pletora brzuszna; obrzęk wątroby.

Nie zaleca się wód tutejszych we wszelkiego rodzaju sprawach zapalnych, gruźlicy płuc, przewlekłych zapaleniach nerek, rozwiniętej miażdżycy naczyń, niewyrównach schorzeniach serca.

Busko jest znane i użytkowane jako

zdrowisko od lat 100 zgórą. Ośrodkiem zdrowiska jest *Państwowy Zakład Zdrowy*. Główny budynek łaźniowy wzniesiono w roku 1856, a w roku 1929 odnowiono. Posiada on wanię 1-ej klasy — dla dorosłych 77, a dla dzieci 7 wanienek. Osobny budynek mieści ulgowe wanny drugiej klasy — jest ich 12. Wreszcie jest jeszcze 14 wanię ulgowych 3-ej klasy — t. zw. szpitalnych. Pozatem Zakład rozporządza kilkoma kabinami do kąpiel błotnych, w osobnym pawilonie. Przeszarałe urządzenia techniczne nieodpowiadają niezwykle wysokiej wartości wód buskich. Istnieje także pawilon przyrodolecznicy — do kąpiel, natrysków i półkąpiel z gabinetami do elektroterapii, do heljoterapii, oraz sala gimnastyczna z aparatami Zanderowskimi i Frenkowskimi. W parku znajdują się dwa place z kabinami do kąpiel słonecznych. Nadto istnieje tak zwany Szpital św. Mikołaja, który jest właściwie pensjonatem dla niezdolnych na 105 łózek, oraz lecznica dziecięca im. Brudzińskiego dla dzieci zolżowatych na 250 łózek. Dyrektorem Zakładu Zdrowego jest inż. Michał Byszewski.

Elektryczność doprowadzona do wszystkich dworków.

Sezony: I — od I.V do 30.VI; II — od 1.VII do 31.VIII; III — od 1.IX. Stale ordynuje w Zdrowisku 4-ch lekarzy, nadto 10 sezonowo.

Apteki w Busku znajdują się dwie: jedna, stała, w mieście, druga, sezonowa przy Zakładzie.

Zakład Zdrowy posiada ładny park. Na estradzie przed głównym pawilonem dwa razy dziennie koncertuje orkiestra wojskowa. Obok Zakładu znajduje się teatr, w którym od czasu do czasu odbywają się przedstawienia, bądź trupy przyjezdnej, bądź przedstawienia i koncerty amatorskie. Kino. Co niedziela reuniony na sali balowej. Pokoje do gry w karty, szachy, warcaby. Radjo.

Wycieczki do Wiślicy, Korczyna Starego i Nowego, Chrobrza i inne.

Taksa zdrowowa — 24 zł. Kąpiel siarczana — 3,50, mułowa — 6,90, opieka lekarska na cały sezon — 60 zł. od osoby. Dla urzędników państwowych zniżka 50%. Pensjonat — 9, 10 i 12 zł. dziennie.

Planuje się rozbudowę Buska w najbliższych latach. Nadto Busk potrzebuje koniecznie osuszenia całego obszaru, oraz budowy nowoczesnego domu zdrowego i kanalizacji.

Zakład należy do Państwa. 8111.635.VII.



Busko. Łazienki.

ZDROJOWISKO SOLEC-ZDRÓJ

Wieś w powiecie stopnickim, woj. Kieleckim, gm. Zborów. Leży malowniczo o 6 klm. od Wisły, w okolicy faliściej, pokrytej lasami sosnowymi na gruntach piaszczystych. Od północy zasłonięty wzgórzami porośniętymi lasem.

Posiada obfite źródło siarczano-słone, o składzie zbliżonym do wód buskich. Siarczanka solecka jest jednak silniejsza, bardziej stężona i ma więcej siarkowodorów.

Stałych mieszkańców około 500. Mieszkania: w hotelu zakładowym 60 pokoi, w pensjonacie 40; wreszcie w 10 dworkach i w domach prywatnych. Ogółem zgórą 300 pokojów. Co rok bawi około 1.800 osób.

Najbliższa stacja kolejowa Szczucin o 14 klm., na odcinku Tarnów—Szczucin. Dojazd furmankami. Najdogodniejszy dojazd przez Kielce, skąd w sezonie rano i popołudniu wychodzą samochody wprost do Solca. Przejazd 12 zł. Wreszcie, z Krakowa dojazd stat-

kiem do Nowego Korczyzna, stąd 10 klm. końmi. Poczta: Solec—Zdrój.

Zaleca się i wylęcza w tych samych dolegliwościach, co Busko.



Solec. Pawilon źródła soleckiego.

Solec ma świeżo po pożarze zbudowane w r. 1923 łaźienki z 28-a kabinami 1-ej klasy, 20-a kabinami 2-ej klasy, 14 dla kąpiei błotnych oraz dwiema poczekalniami. Pozatem — kąpiele igliwiowe z kwasu węglowego, z gorącego powietrza, oraz elektryzacja.

Hotel, pensjonat i dworki zakładowe są skanalizowane, mają wodociągi i światło elektryczne.

Sezon od 1 maja do 1 października. W sezonie 2-ch lekarzy: kierownik Zdroju dr. Ant. Krassowski, lekarz zdrojowy dr. Maliszewski. Apteka na miejscu.

Wycieczki: do pobliskiego Buska, na górę Kamienną i Magierowa, do Wiślicy, Rogowa n/Wisłą z parkiem z czasów Sobieskiego i inne.

Mały park zdrojowy. Plac tenisowy. Stały zespół muzyczny, zabawy z tańcami, przedstawienia, koncerty.

Taksa zdrojowa — 20 zł. Kąpiele mineralne — od 2.50 do 5. zł., mułowe — 5 zł., mułowe częściowe od 2 zł., kwasowęglowe — od 5 zł. Pokój — od 3 zł. do 6.50 zł. (na dwie osoby). Utrzymanie 4.50 do 7 zł. Prowadzący kuchnię w domu mogą utrzymać się taniej.

Właścicielami zdrojowiska są: Inż. Inż. R. i W. Daniewscy. 8112.636.VII.

Zapisujcie się do Ligi Morskiej i Rzecznej!

Popierając rozwój gazownictwa w Polsce zwiększamy potęgę gospodarczą i siłę obronną Państwa.

8361—35—VI—XI

FABRYKA PRZETWORÓW CHEMICZNYCH



WARSZAWA WOLSKA 157/159 TEL 511-95 517-27

Największa w kraju — urządzona według najnowszych wymagań techniki — fabryka

„DOBROLIN“

Wyrob'a najlepsze i najekonomiczniejsze:

Zaprawę do posadzek, podłóg i linoleum. **Pastę** do obuwia. **Płyn** do czyszczenia obuwia kolorowego. **Krem** do czyszczenia obuwia wykwińskiego. **Wywabiacz** plam. **Płyn** do czyszczenia metall, szyb i luster. **Czyśc'dło** do szorowania naczyń kuchennych

Przy kupnie prosimy zwracać uwagę na nazwę „DOBROLIN“ i znak fabryczny „GŁÓWKA KOZŁA“.

8105-6 9-VII.

ZAKOPANE



Wysokogórskie (800—1000 m. n. p. m.) całoroczne uzdrowisko klimatyczne o specjalnych warunkach leczniczych dla chorób płuc, zwłaszcza gruźlicy w stadiach początkowych. Doskonale rezultaty w katarach oskrzeli i górnych dróg oddechowych, oraz rekonwalescencji po zapaleniu płuc i grupie. Dobre warunki do leczenia malarji, anemji, blednicy, neurastenji, choroby Basedowa i czynnych zaburzeń narządów trawienia. Doskonale wyniki u dzieci wątłych i obciążonych dziedziczną skłonnością do chorób piersiowych.

Informacji udziela Zarząd Uzdrowiska.

649-VII.

MAGISTRAT

m. BIELSKA

837 — 41—VII

K R Y N I C A

PAŃSTWOWY ZAKŁAD ZDROJOWY W BESKIDACH ZACHODNICH

Dojazd pociągami pospiesznymi przez Tarnów—Nowy Sącz. Wagony syplalne

CAŁOROCZNY SEZON KĄPIELOWY (Z WYJĄTKIEM KWIETNIA).

15 źródeł szczaw żelazisto-ziemnych bogatych w bezwodnik węglowy. Źródło Zuberka—najsilniejsza szczawa alkaliczna Europy („polskie Vichy“).

Kąpiele mineralne (kwasowo-węglowe) i borowinowe.

Zabiegi wodolecznicze i kąpiele słoneczno-powietrzne.

Zakład elektro- i heljoterapii zaopatrzone w najnowsze przyrządy.

Zarówno łaźienki jak i pijalnia wód zaopatrzone na zimę i ogrzewane w chłodnej porze.

Dom Źródłowy: pokoje z wodą ciepłą i zimną, restauracja, dancing, czytelnia, radio.

Teatr stały w sezonie głównym, koncerty, kino, sporty letnie i zimowe.

Wskazania lecznicze: choroby serca i naczyń, chor. przemiany materji, chor. żołądka, jelit i dróg żółciowych, chor. dróg moczowych, chor. kobiece, niedokrwistość i wyczerpanie nerwowe.

8150—642—VII



TERMA

Jedyna w Polsce: gorąca, wysokoprocetowa solanka jodobromowa o spotęgowanym działaniu leczniczym, bije z głębokości 1300 mtr. 14 źródeł zasila zdrojowisko w nieograniczoną ilość solanki o różnej procentowości do — kuracji kąpielowej i stosowania wewnętrznego —

Kąpiele solankowe — borowinowe — kwaso-węglowe — plankowe.

Specjalne urządzenia do leczenia chorób kobiecych. — Nowoczesne urządzenia inhalacyjne. — Elektroterapia. — Hydroterapia.

LECZY SKUTECZNIE:

reumatyzm stawowy i mięśniowy, skrofule, krzywice, choroby kobiece, nieżyty górnych dróg oddechowych, wadliwą przemianę materii, choroby serca i naczyń, choroby nerwowe, gruźlicę chirurgiczną.

W SEZONIE ORDYNUJE 35 LEKARZY.

SUCHE ZDROWE POWIETRZE

osiągnięte przez gruntowne odwodnienie terenu uzdrowiska i okolic. — Powiększone tereny parkowe — Sporty, zabawy — rozrywki. — Wycieczki samochodem zakładowym. — Wycieczki motorówką po Wiśle.

SEZON OD 1.V. DO 31.X.

8 46—642—VII

„GÓRKA” KOLONJA LECZNICZA DZIECIĘCA

IM. DR. MED. REKTORA J. BRUDZIŃSKIEGO
PRZY ZDROJU W BUSKU-ZIEMIA KIELECKA.

NA GÓRCIE PROWADZONE SĄ:

SANATORJUM, czynne cały rok, zaopatrzone w nowoczesne urządzenia lecznicze (Roentgen, pracownia kliniczna, djateria i oddział chirurgiczno-ortopedyczny, kwarcówki i t. p.), w specjalnym gmachu na 200 dzieci.

KOLONJE SEZONOWE, lecznicze, z okresem leczenia min. 6 tygodni, na 360 miejsc, czynne od 1 maja do 30 września, w nowych pawilonach letnich konstrukcji Inż. Arch. J. Witkiewicza, korzystające ze wszystkich urządzeń uzdrowiska stałego.

KOLONJA MORSKA, w Hallerowie n/Bałtykiem, na 75 dzieci.

W ORGANIZACJI: Półsanatorium, kolonia letnia.

WSKAZANIA: Przyjmowane są dzieci chore na gruźlicę pozapłucną, kości, stawów, gruczołów, skóry, krzywice, wadliwe przemiany materii, reumatyzmy, anemie, przymiot wrodzony, niekształcenie kości i inne przewlekłe schorzenia wieku dziecięcego.

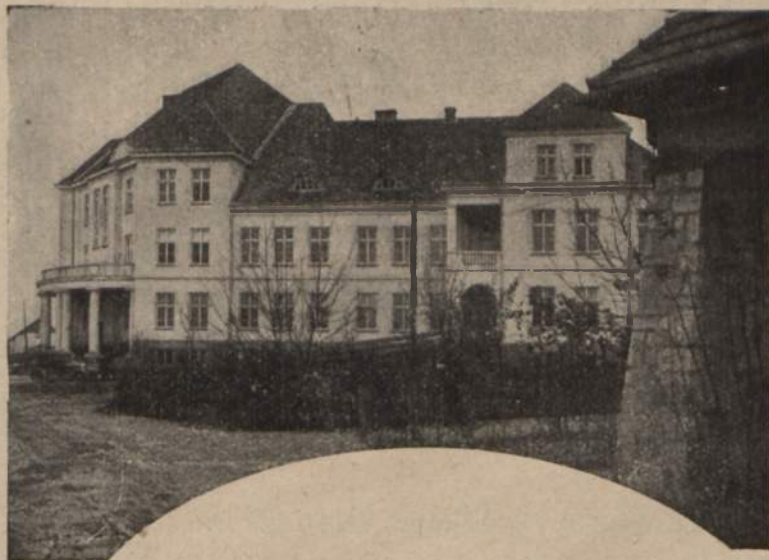
LECZENIE: Kuracja prowadzona jest kąpielami siarczano-słonecznymi, mułowymi, okładami, kąpielami słonecznymi, naswietlaniem, werandowaniem, odżywianiem i t. p. Djateria, kwarcówki i inn.

OPŁATY: W uzdrowisku stałym (sanatorium) zł. 10 dziennie, ulgowe zł. 8; w półsanatorium zł. 8 dziennie, ulgowe zł. 6.25; w kolonjach sezonowych zł. 6.25, ulgowe zł. 4.50; nad morzem zł. 5.50 dziennie. Opłata rozumie się za całość leczenia, opieki lekarskiej, pielęgniarskiej i wychowawczej, do zabiegów chirurgicznych włącznie. W Sanatorium bezpłatna szkoła o programie szkół powszechnych.

**ZGŁOSZENIA PRZYJMUJE DYREKCJA:
BUSKO ZDRÓJ, GÓRKA, TEL. 18.**

Ulgi przysługują członkom Stowarzyszenia, posiadającym wkłady — udziały. Za pracowników państwowych 75% opłat ponosi skarb Państwa. Dojazd do st. Kielce, skąd samochodami.

67 — VII





P rzez
L Źniące przestworza
L atem i zimę
L atają codziennie
O sobowe samoloty
T anie ceny biletów
P. L. L. „LOT“.

I-XII.

CUKIERNIA P. MAURIZIO

dawniej: Redolfi

w Krakowie.

Telefon 115-68.

8117-645-VII.

Zwiedzajcie kraje Skandynawji, biorąc udział w wycieczkach na statkach

P. P. „Żegluga Polska“ w Gdyni.

„OAZA“

RESTAURACJA-DANCING

Warszawa, ul. Wierzbowa 9.

8139-619.

GRAND HOTEL

KRAKÓW, SŁAWKOWSKA 5/7.

Telefon 152-85.

Telefon 152-85.

Apartamenty i pokoje z łazienkami, ciepłą i zimną bieżącą wodę, z telefonami w każdym pokoju.

8116-644-VII.



PIERWSZE CIEPŁE KAPIELE MORSKIE
I PENSJONAT

„WARSZAWIANKA“

W HALLEROWIE
nad pełnym morzem

Stacja Hallerowo — poczta Wielka Wieś. — pow. Morski.

Kanalizacja. Ciepła i zimna woda w korytarzach. Salon towarzyski, pianino. Tennis. Na żądanie ciepłe kąpiele z dodatkiem ługu i soli ciechocińskiej.

Lekarz w Wielkiej Wsi.

595-VII

JULJAN GLASS

SKŁADY ŻELAZA

BIURO:

Warszawa, Al. Jerozolimska 41

Telefony 407-71, 32-83, 295-99. Telefony

Adres telegraficzny: JOTGLAS — Warszawa.

SKŁADY:

Plac Grzybowski 8, tel. 333-38.

Wola, Prądzyńskiego 26a, tel. 112-75

przy stacji WARSZAWA-GŁÓWNA TOWAROWA

ODDZIAŁY:

w Białymstoku, Artyleryjska 9, tel. 6-19.

w Łodzi, 11-go Listopada 99, tel. 187-58

(dawn. KONSTANTYNOWSKA)

RACHUNEK BIEŻĄCY

w Banku Polskim — zyro konto.

w Pocztovej Kasie Oszczędności № 5447.

w Banku Handlowym w Warszawie — Wydział R. B.

w Banku Zachodnim.

8131-611-VII

Wielki sukces rowerów

„ŁUCZNIK”

Państwowe Wytwórnice Uzbrojenia
Fabryka Broni w Radomiu

- Dn. 25.V I NAGRODĘ
w 105 km. biegu „Expressu Porannego”
w rekordowym czasie 3 godz. 14 m. 28 sek.
zdobył Wiktor Olecki na rowerze „Łucznik”.
- Dn. 1.VI I NAGRODĘ
w 100 km. jubileusz. biegu Amat. Kl. S.
w Jabłonie Legj. w doskonałym czasie 3g. 18.50
zdobył Krawczyk na rowerze „Łucznik”
- Dn. 1.VI I NAGRODĘ
w 135 km. biegu w Żórach na G/Śląsku
we wspaniałym czasie 4 godz 16 m. zdobył
Wiktor Olecki na rowerze „Łucznik”
- Dn. 1 VI II NAGRODĘ
w 135 km. biegu w Żórach na G/Śląsku
o pół koła za Oleckim zdobył Malczewski
- Dn. 22 VI I NAGRODĘ
w biegu o mistrzostwo Wojew. Kieleckiego
zdobył Tusznio na rowerze marki „Łucznik”.

8108—631—VI



8129-610-VII.

Miljony dziennie używają

Chlorodont

Pastę do zębów
Wodę do ust
Szczotki do zębów



8120—648—VII

Odznaczone medalem na wystawie
„ROLNICZO-PRZEMYSŁOWEJ”

w Częstochowie w roku 1926

ŚWIECE

KOŚCIELNE I DOMOWE

poleca firma

FR. SEZEMSKI

Fabryka Świec
BIAŁA koło BIELSKA

Na życzenie wysyła cenniki i warunki sprzedaży

8099—603—VII

PIERWSZA FABRYKA LOKOMOTYW W POLSCE

Spółka Akcyjna

Zakłady w Chrzanowie (Województwo Krakowskie).

Biuro Zarządu w Warszawie, Moniuszki 2a, m. 2.

Buduje:

NORMALNOTOROWE LOKOMOTYWY osobowe, towarowe i przetokowe,
LOKOMOTYWY WĄSKOTOROWE od 50 KM. do 400 KM i wyżej dla
wszelkich szerokości toru,
MOTOROWE WALCE SZOSOWE trzykołowe różnej wielkości,
ROZRYWACZE (Oskardniki),
CZĘŚCI ZAPASOWE do lokomotyw i walców.

8126 - 607—VII.

WYTWÓRNIA

PĘDNI, MASZYN I ODLEWIA ŻELIWA

KRAWCZYK i S-KA

ZAWIERCIE, st. dr. żel. Warsz.-Wied.

SPECJALNOŚĆ:

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

SPRZĘGŁA CIERNE SYSTEMU HILL'A.

URZĄDZENIA DO MECHANICZNEGO PRZENOSZENIA
RÓŻNYCH MATERJAŁÓW:

PRZENOŚNIKI (ELEWATORY) PRZENOŚNIKI (TRANSPORTERY) SILOSY 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. Sokólska 3.

PRZEDSTAWICIELSTWA WE WSZYSTKICH
WIĘKSZYCH MIASTACH RZECZYPOSPOLITEJ

8430-623-VII.

Urząd Miejski JAWORZNO

TELEFON Nr. 10.

RZECZNIJA MIEJSKA

8096—500—VII

Gmina Trzebinia

Woj. Krakowskie

Pow. Chrzanów

TELEFON 19.

8091—597—VII

ELEKTRO - INDUSTRIA

TELEFON Nr. 1334

ALFONS SPIKA

TELEFON Nr. 1334

WYKONYWANIE

urządzeń oświetlających i wszelkiego rodzaju słabo-
i silnoprądowych. Dzwonki alarmowe przeciwko kra-
:: :: :: dzieży. Telefony domowe i t. d. :: :: ::

REPERACJE

wszelkich aparatów do gotowania i ogrzewania
elektrycznych żelazek, poduszek ogrze-
:: :: :: wających i t. d. :: :: ::

Konto bankowe: Śląski Bank Ludowy-Królewska Huta
P. K. O. Katowice Nr. 306154 / Skrytka pocztowa Nr. 143.

Firma sądownie rejestrowana.

8359—523—IV—VI—VII.

Polskie Kopalnie Skarbowe na Górnym Śląsku

popierają przez subwencje

PROPAGANDĘ ROZWOJU FLOTY POLSKIEJ

3426 — 593 — VII

The Henckel von Donnersmarck-Beuthen

ESTATES LTD.

TARNOWSKIE GÓRY (KARŁUSZOWICE)

Telefon: Tarnowskie Góry Nr. 5 — 11 i 1036.

WĘGIEL:

Kop. Błogosławieństwo Boże (szyby Aschenborn i Hildebrand).
Kop. Hugozwang (szyb Menzel). Kop. Radzionków.

CYNK, KADM, PYŁ CYNKOWY:

Cynkownie: Łazy, Liebeschütte, Hugo.

BLACHA CYNKOWA:

Walcownia w Wirku.

KWAS SIARKOWY
KWAS SOLNY, SÓL GLAUBERSKA:

Fabryki chemiczne przy cynkowni Łazy.

CEGLA I ZAPRAWA
Z SZAMOTY OGNIOTRWALEJ:

Fabryka wyrobów szamotowych w Wirku.

WAPNO:

Wapienniki Nakło i Szarlej.

ŁYSZCZYK ŻELAZNY:
(Farba ochronna przed rdzą)

Fabryka farb w Waldenstein (Austria).

84 2-624-V.I

Wytwórnia Wyrobów Cementowych

Sejmiku Stopnickiego,
w Wygodzie Koziańskiej

Wyrabia dachówkę cementową, kręgi studzienne, przepusty mostowe i t p.

CENY KONKURENCYJNE.

8113-637-VII.

PAROWA CEGIELNIA

IZRAELA MANDELBAUMA

W TRZEBINI

Telefon Nr. 23.

Telefon Nr. 23.

8095-599-VII.

18 24

SREBRO PLATERY

J. FRAGET

WARSZAWA, ELEKTORALNA 16,
WIERZBOWA 8, NALEWKI 16,
MARSZAŁKOWSKA 64.

8127—608—VII

Walcownie Metali

Spółka Akcyjna

w Dziedzicach, Śląsk Cieszyński

wykonują:

blachy, taśmy, pięty, profile, druty, rury z miedzi, mosiądzu, cynku, stopy niklu, aluminium i stopy lekkie uszlachet. (Alupolon.)

dla każdego przemysłu metalowego najlepszej jakości, odpowiadające wszelkim wymagom nowoczesnej techniki.

Dostawy dla przemysłu amunicyjnego uwarunkowane pod względem własności mechanicznych i składu chemicznego.

Oddział w Oświęcimiu

(Walcownia cynku) wyrabia blachy cynkowe.

8130—650—VII

CENTRALNE BIURO POLSKICH FABRYK GWOŹDZI I DRUTU

s. z o. o.

WARSZAWA, UL. KRÓLEWSKA Nr. 25
TELEFONY: 206-00, 157-25, 194-17, 162-02

Oddział w Krakowie
ul. św. Gertrudy Nr. 4, telefon 13-60

Wylączna komisowa sprzedaż gwoździ wszystkich gatunków i wymiarów, nitów kołowych, szwedzkich sztyftów oraz wszelkich drutów, a więc: jasnych, żarzonych, ocynkowanych, galwanizowanych, kolczastych, telegraficznych, telefonicznych i innych.

8138 618

BRACIA JENIKE FABRYKA DŹWIGÓW

Spółka Akcyjna

Warszawa, Zarząd: Al. Jerozolimskie 20.
Telef. 29-04 i 220-00. Adres tel. „Brajenike—Warszawa.

Dźwigi osobowe i towarowe. Dźwigniki wszelkich typów ręczne, elektryczne, transmisyjne i hydrauliczne. Łańcuchy. Liny stalowe. Narożniki do muru. Listwy do stopni.

Wszystkie nasze wagi i łańcuchy próbujemy na własnej stacji doświadczalnej elektrohydraulicznej o zdolności 100,000 kg. mtr.

Za wyroby nasze zostaliśmy odznaczeni na P. W. K. w Poznaniu

Państwowym Złotym Medalem i Wielkim Złotym Medalem Komitetu Wystawowego.

8103—605—VII



Specjalność dla wojska

podkówki, podeszwiaki, teksy druciane, maszynowe i ręczne, taśma żelazna i wszelkie wyroby gwoździarskie w skład szewstwa wchodzące.

Dostawa M. S. Wojsk.

8090—596—VII

Połączone Państwowe Zakłady Inżynierji i Zakłady Mechaniczne „URSUS” S. A.

Wydz. Handl. telef. 340.

Dyrekcja: Warszawa, Królewska 35.

dostarczają ze swojej Stoczni w Modlinie:

Łodzie motorowe, motorówki sportowe, ślizgówce typu „S”, promy,
holowniki, kutry, berlinki i budowa statków parowych.

SZCZEGÓŁOWE OFERTY NA ŻĄDANIE.



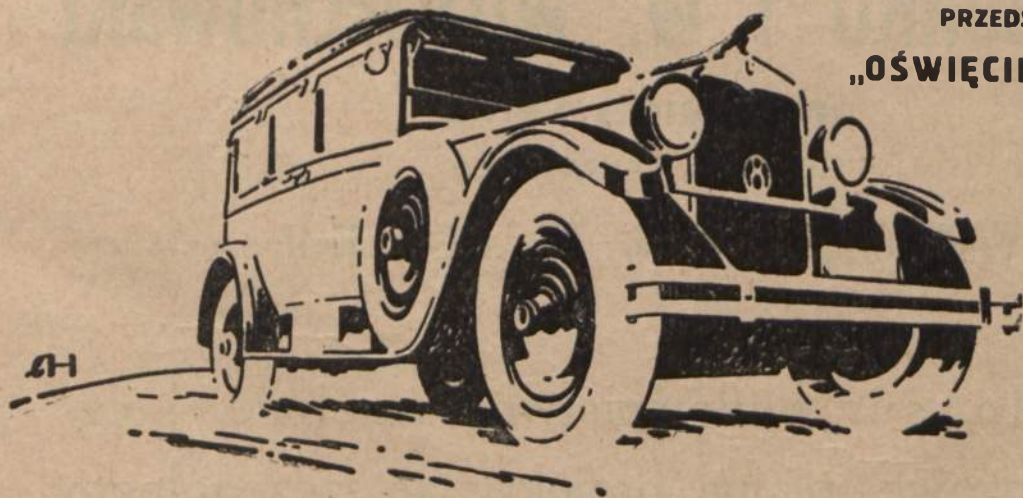
Wyroby P. Z. Inż. wyróżnione zostały na P. W. K. Wielkim Złotym medalem i dyplomem honorowym Min. Przem. i Handlu.

8100—601—VII

„OŚWIĘCIM-PRAGA”

Samochody osobowe 4, 6 i 8 cyl.
Ciężarowe 1½, 3 i 6 t., Autobusy.

Częściowy wyrób w kraju.



PRZEDSTAWICIELSTWA:

„OŚWIĘCIM-PRAGA-AUTO”:

WARSZAWA, Kredytowa 6,
POZNAŃ, Plac Wolności 11,
KATOWICE, Pl. Wolności 9,
KRAKÓW, Kremerowska 6,
LWÓW, ul. Jagiellońska 7.

Centralne warsztaty naprawy i składy części zapasowych w Oświęcimiu.

„OŚWIĘCIM” Zjednoczone Fabryki Maszyn i Samochodów Sp. Akc.

Telefon Nr. 47.

OŚWIĘCIM II.

Telegramy: „Fanis”.

8427-594-VII.

TOWARZYSTWO AKCYJNE
ZAKŁADÓW PRZEM. - BUDOWL.

FR. MARTENS

WARSZAWA, WIEJSKA 9

SOCIÉTÉ ANONYME
DES ÉTABLISSEMENTS DE CONSTR.

& AD. DAAB

VARSOVIE, 9 RUE WIEJSKA

FIRMA ODZNACZONA WIELKIM ŻŁOTYM
MEDALEM NA POWSZECHNEJ WYSTAWIE
KRAJOWEJ W POZNANIU W ROKU 1929.

Wykonywa i projektuje wszelkiego rodzaju
budowle inżynierskie, zakłady fabryczne
i przemysłowe, osiedla i budowle mieszka-
niowe w jeneralnem przedsiębiorstwie, drogi
bite i żelazne, mosty i wiadukty, jazy,
kanały, porty i t. p.

Specjalność: ustroje żelbetowe.

ROK ZAŁOŻENIA

GRANDE MEDAILLE D'OR DE L'EXPO-
SITION GÉNÉRALE POLONAISE A POZ-
NAŃ EN 1929

Entreprise générale de toute sorte des tra-
vaux de constructions, usines, établissements
industriels, habitations, chaussées et voies
ferrées, ponts et viaducs, barrages et canaux,
ports etc.

Spécialité: constructions en beton armé.

MAISON FONDÉE EN

1 8 6 6

621 - VII

**PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT INŻYNIERYJNO-BUDOWLANÝCH
H. SOSONKO i W. WÓJCIECHOWSKI**

INŻYNIEROWIE

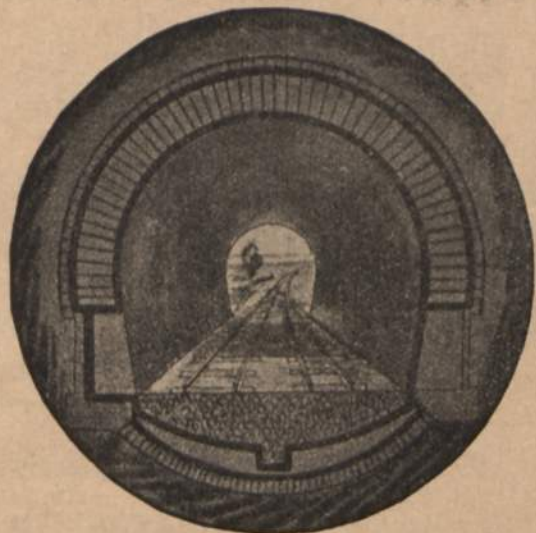
SPÓŁKA FIRMOWA

WARSZAWA, KRUCZA 8. TEL. 401-84, 35-47.

Specjalność: budownictwo naziemne, kole-
jowe, szosowe, plany, projekty ze szczególnem
uwzględnieniem robót żelazobetonowych
i kamieniarskich.

8134 - 614 - VII

„Nagrodzony ZŁOTYM MEDALEM” na Wystawie
Budowlanej VI-ch Targów Wschodnich we Lwowie 1926 r.



IZOLACJA TUNELU

Hydrofuge **C A S T O R** Zabezpiecza od WILGOCI,

przeciekania wstrzymuje ciśnienie WODY
we wszystkich przypadkach jako to: izolacji
rezerwoarów, murów, kanałów, basenów,
TUNELI, tarasów, fasad, szczytów i funda-
mentów.

Hydrofuge **CASTOR** dodaje się do zaprawy
cementowej. W LONDYNIE przy placu PICCADILLY
CIRCUS największa z istniejących kolej podziemna
została uszczelniona hydrofuge **CASTOREM**.

POSIADA NA SKŁADZIE

Przedsiębiorstwo budowlane **MAURYCY KARSTENS,**

Sprzedaż: w Warszawie, ul. Koszykowa 7. Tel. 27-95. — w Krakowie: ul. Kleparz Nr. 5. Biuro **CASTOR** Tel. 218.
w Katowicach: inż. Kazimierz Wretowski, Gen. Zajęczka Nr. 19. Tel. 14-15. — w Poznaniu, Tow. Akc. Materiał
Budowlany, Sew. Mielżyńskiego Nr. 23. Tel. 29-76 i 38-74.

8133-613-VII

PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANE **LEON WILLMANN**

ARCHITEKT i BUDOWNICZY

WYKONUJE:

BUDOWLE PODZIEMNE NADZIEMNE,
ŻELAZOBETONOWE, KOLEJE, GOŚCIŃCE,
KANALIZACJE I t. p.

WŁASNA STOLARNIA i TARTAK.

TRZEBINIA, UL. KOŚCIUSZKI L. 208.

TELEFON 48.

KONTO P. K. O 408.292.

8093-598-VII

BIURO TECHNICZNE **ZAJĄCZKOWSKI, SZEWCZYKOWSKI**

I S-KA
INŻYNIEROWIE

Ogrzewania centralne, wodociągi,
kanalizacje, pralnie mechaniczne,
kuchnie parowe, gazowe, suszarnie
do wszelkich celów i materiałów,
urządzenia oczyszczania ścieków.

Projekty i kosztorysy
na każde żądanie.

WARSZAWA, ul. Śliska Nr. 9.

TELEFONY:

165-12, 89-12 i 15-08.

8136-616-VII

PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT
INŻYNIERYJNYCH i BUDOWLANYCH

**W. Paszkowski,
F. Próchnicki i S-ka**

Sp. z ogr. odp.



Warszawa, Al. Jerozolimska 18.

8143-628-VII

SZYBKO, TANIO I TRWALE

BUDUJE się ogniotrwałymi, niena-
siąkliwymi, izolującymi od zimna
i wilgoci, wolnymi od robactwa
i grzybów płytami budowlanymi

HERAKLITH

wielopiętrowe domy mieszkalne,
wille, budynki przemysłowe i go-
spodarcze.

PRZEBUDÓWKI, nadbudowy, man-
sardy, magazyny i składy — zimne
i wilgotne zamienia **HERAKLITH**
ekonomicznie na mieszkania ciepłe,
suche i higieniczne najmniejszym
nakładem kosztów i czasu.

BLIŻSZYCH INFORMACJI UDZIELA
REPREZENTACJA

MIECZYŚLAW ZAGAJSKI S. A.
WARSZAWA, ŻÓRAWIA 3.

E104-606-VII

**Stołeczne Towarzystwo
Budowlane i Meljoracyjne**

Sp. Akc.

Warszawa, Krakowskie Przedmieście 7,
telefon 115-02, 67-06.

8107-630-VII

KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI

POWIATU WŁOCŁAWSKIEGO
ulica Zabła Nr. 10.

Przyjmuje wkłady na 1% rocznie
z pełną gwarancją. Udziela poży-
czek wekslowych, otwiera rachunki
czekowe oraz załatwia wszelkie czyn-
ności bankowe.

**SEJMIK PORĘCZA CAŁYM SWYM
MAJĄTKIEM DZIAŁALNOŚĆ KASY.**

8145 620-VII

MIEJSKA KASA OSZCZĘDNOŚCI

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

INSTYTUCJA PUPILARNEJ PEWNOŚCI

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

INKASO WEKSLI I ZALICZEK TOWAROWYCH

8374-592-VII-II

Vöslau'skiej Fabryki

PRZĘDZY CZESANKOWEJ

FILJA

w Białej koło Bielska

(MAŁOPOLSKA)

8097—601—VII.

Polskie Zakłady Garbarskie



ORAZ FABRYKA OBUWIA

Kraków — Ludwinów.

8115-543-VII.

Farbaria i Zakłady Chemicznego Czyszczenia

CURT MÜLLER

Fabryka: SZARLEJ, ul. Piekarska 13. Tel. 111

polecą zakłady swoje dla czyszczenia i farbowania wszystkich w zakresie wchodzących rzeczy.

ODDZIAŁY:

Katowice, ul. Marszałka Piłsudskiego 3. Tel. 1697.
Mysłowice, ul. Paszczyńska 1.
Zalęże, Wojciechowskiego 17.
Król. Huta, ul. Wolności 6.
Wielka Hajduki, Kościelna 14.
Szopienice, ul. Szosowa 1.

Pszczyna, Nowy Targ 3.
Rybnik, ul. Sobieskiego 20.
Mikołów, ul. Krakowska 5.
Siemianowice, ul. Bytomska 7.
Tarn. Góry, ul. Zamkowa 2.
i ul. Dworcowa 11.
Orzesze, Rynek.

8 33-6 5VII-VIII.

Towarzystwo Schlösserowskiej Przędzalni Bawełny i Tkalni w Ozorkowie

Przedstawicielstwo na Warszawę:

Antoni Portych

Al. Ujazdowskie 34.

Telefon 132-60.

8132—612—VII

Od roku 1846.



PIWO i PORTER a obecnie i WÓDKI
HABERBUSCH i SCHIELE S.A.

cieszą się powszechnem uznaniem.

8109-632-VII.

**RAFINERJA SPIRYTUSU
i FABRYKA WÓDEK**

W DZIKOWIE

p. TARNOBRZEG — MAŁOPOLSKA

poleca najlepszej jakości wódki, likiery, wyra-
biane tylko na owocach i ziołach, — oraz
:: prawdziwe żytnie wódki i starki. ::

Fabryka Dzikowska odznaczona najwyż-
szemi nagrodami w kraju i zagranicą.

653 — 584 — VII.

BIURO INŻYNIERSKIE
„CHEMOTECHNIKA” SP. Z OGR. ODP.
KRAKÓW, RYNEK GŁ. 39. TELEFON Nr. 4370

Kompletne urządzenia laboratoriów nauko-
— wych, przemysłowych i szkolnych. —
Gabinety ćwiczeniowe fizykałne.
8118-646-VII

Jaja świeże 10 gr. dostarczam od 720/1440
sztuk wzwyż. Masło codziennie świeże z cen-
tryfugi kg. — zł. 5.50

JAJOWEISS
Tel. 33. GRYBÓW Tel. 33.

531-V-VII.

POKOST LNIANY i FARBY OLEJNE

FACTOR

wyrabia w Polsce

tylko

PRZETWÓRNIA OLEJÓW ROŚLINNYCH

SPÓŁKA AKCYJNA

W R A D O M I U

**RZADKA TRWAŁOŚĆ! WYBITNA RDZOCZRONNOŚĆ!
ZAŚWIADCZENIA I WYJAŚNIENIA NA ŻĄDANIE**

8110-634-VII

Spółka Akcyjna
Do Eksploatacji
Państwowego Monopolu Zapałczanego
w Polsce

P O L E C A :

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

BIURA:

WARSZAWA, ul. Królewska Nr. 3.

8135—615—VII

Wypadanie włosów, łupież, łysinę usuwa

kuracja włosów Silvikrinem

Przy stałej pielęgnacji zdrowych włosów **Silvikrin Shampoo'em** i **Silvikrin Fluid'em** uniknąć można powyżej podanych szkód. Setki lekarzy w Polsce i zagranicą uznało, iż prepar. **Silvikrin** są niedoścignione (Dalsze próbki lekarskie stoją pp. lekarzom bezpłatnie do dyspozycji).

Poniżej umieszczony kupon przesyłki bezpłatnej przesłać w kopercie, zaopatrzonej w znaczek pocztowy do

SILVIKRIN-VERTRIEB, Gdańsk, 300, Böttchergasse 23/27

Proszę o przesłanie mi bezpłatnie i franko:

1. Próbkę „Silvikrin-Shampoo”
2. Książkę „Wypadanie i regeneracja włosów”
3. Najnowsze sprawozdanie o wynikach zabiegami Silvikrinu
4. Plan leczenia Silvikrinem, zredag. przez Prof. med. Lipilawskiego

Nazwisko..... miejscowość.....
ul. i nr..... poczta.....

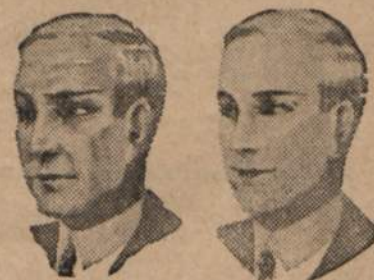


Pani Elvira z Chrzęszczyńskich Kruszyńska pisze:

Stalemu używaniu Silvikrin Shampoo i Silvikrin Fluidu zawdzięczam mój jedwabno-lśniący buiny włos.

Pan O. W. pisze:

Ze zdjęć obok zamieszczonych możecie się przekonać jak bardzo mi włosy wypadaly. Już po 3-miesięcznym użyciu preparatów Silvikrinu okazały się pierwsze skutki. Po dalszych 3 miesiącach miejsca te porosły włosem. Silvikrin okazał się świetnym środkiem, wobec czego zostałem P. P. zawsze wdzięczny.



651-VII

**UNION DE CINQ CHANTIERS FRANÇAIS
DE CONSTRUCTIONS NAVALES**

**ZWIĄZEK PIĘCIU FRANCUSKICH
STOCZNI BUDOWY OKRĘTÓW**

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

6 BIS, RUE AUBER, PARIS

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

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

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

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

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

• •

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

587-IV-X.

GIESCHE

SPÓŁKA AKCYJNA

**KATOWICE, G. ŚL.,
ul. Podgórna Nr. 4**

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

Adres telegr.: „GIESCHE-KATOWICE”.

Węgiel kamienny — Cynk surowy — Cynk rafinowany — Cynk prasowany — Blacha cynkowa — Kubki cynkowe — Kadm — Ołów — Blacha ołowiana — Rury ołowiane — Drut ołowiany — Glejta ołowiana — Plomby ołowiane — Wełna ołowiana — Śrut — Minja — Cyna do lutowania — Kwas siarkowy wszelkich stopniowości — Oleum 20%.

8297-453-V-VII-X

P. P. „ŻEGLUGA POLSKA”

Adres telegr. „POLMORSK“
Scott's, Bentley's, The Boe Code

G D Y N I A

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

Flota Przedsiębiorstwa składa się z 10 statków towarowych o łącznej nosności 30,890 ton i z 5 statków pasażerskich o łącznej pojemności 1,879 ton brutto.

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

Od 1 kwietnia 1930 r. Przedsiębiorstwo zaprowadziło regularną linię co 2 tygodnie do portów Łotwy, Estonji i Finlandji.

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

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

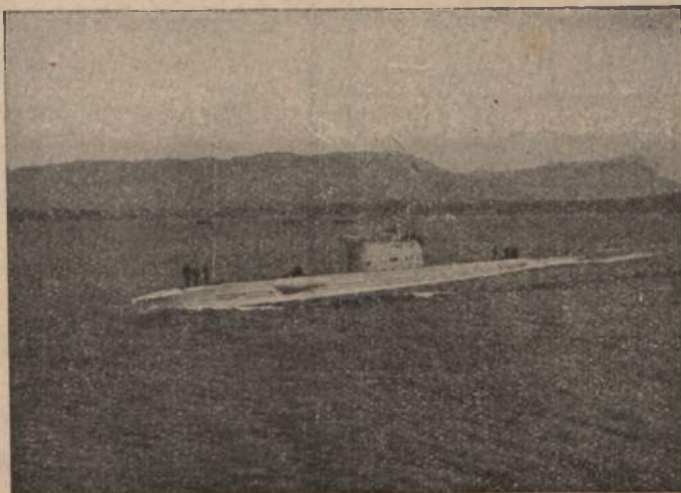
Telefony w Gdyni: Centrala 1030, 1031, 1032, 1033.

526-V-XII

SCHNEIDER & C^{IE}

ZARZĄD: 42, RUE D'ANJOU, PARIS

Artylerja morska.
Wieże. Płyty pancerne.
Rury torpedowe. Urządzenia portowe i wyposażenie.
Rezerwoary :: dla płynów ::



Maszyny morskie i turbiny. Kompresory powietrzne.
Śruby okrętowe. Motory elektryczne i osprzęt. Specjalne odlewy żelazne :: :: ::

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

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

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

431—II—XII.

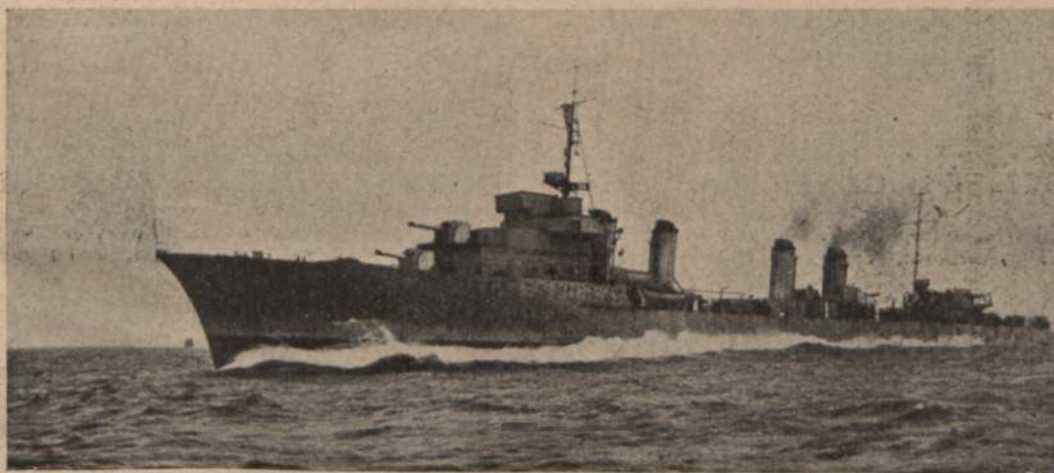
Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu”.

ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

4, RUE DE TÉHÉRAN, PARIS

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

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH



Konrtorpedowiec „Verdun” Francuskiej Marynarki Wojennej osiągnął szybkość 40,2 węzłów.

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

Budowa maszynarji dla konrtorpedowców polskich „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYŚ”.

89—IV—X

cras 2596/1930/7

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



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

**BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH
I STATKÓW HANDLOWYCH.**

SPECJALNOŚĆ: BUDOWA ŁODZI PODWODNYCH.

WSZELKIE ŚRODKI I PRZYRZĄDY DO WYŁAWIANIA MIN.

MOTORY DIESLA VICKERS-NORMAND.

586-IV-X.

Société Provençale de Constructions Navales

ZARZĄD GŁÓWNY:

3, rue de La Baume — Paris (8^e)

Adres telegr.: PROVENAVA-47-PARIS. R. C. Seine 85.020.
Telef.: Elysées 54-84 i 98-01.

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

Warsztaty: MARSEILLE
67, Chemin de La Madrague.

BUDOWA i NAPRAWA:

STATKÓW PASAŻERSKICH, TOWAROWYCH,
LICHTUG, BERLINEK, HOLOWNIKÓW,
YACHTÓW, STATKÓW CYSTERNOWYCH,
STRAŻNICZYCH, SZALUP, MASZYN OKRĘTO-
WYCH, WIND OKRĘTOWYCH, ŻÓRAWI,
ZBIORNIKÓW, SZKIELETÓW STATKÓW.

Basen Radoub w LA CIOTAT

458.II.XII



Maszyny i kotły dla krążowników „DUQUESNE” i „TOURVILLE” (36 węzł.) — najszybszych w świecie (Atel. et Chant. de Bretagne i Ste. Gle. de Constructions Mécaniques).

STOCZNIE I WARSZTATY:

NANTES

(L. I.)

LE TRAIT

(S. I.)

LA COUR-NEUVE

(SEINE).

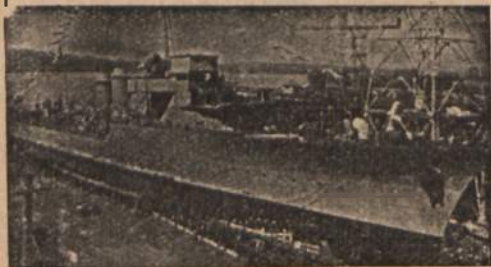


KONTRTORPEDOWIEC „TIGRE” (36,7 węzł.) — NAJSZYBSZY OKRĘT TEJ KLASY W ŚWIECIE. (Atel. et Chant. de Bretagne).

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

Dawne Zakłady E. Garnier i Faure Beaulieu — Aparaty Rateau.

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



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

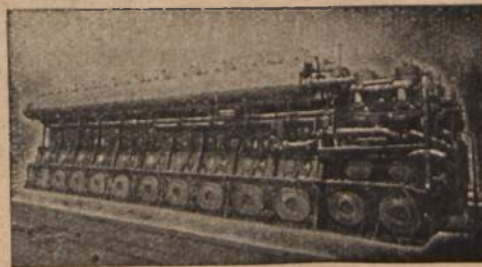
ZARZĄD GŁÓWNY:

PARIS (8^e)

55.

BOULEVARD
HAUSSMANN.

WSZELKIE ZAPYTANIA
NALEŻY KIEROWAĆ
POD TYM ADRESEM.



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

432-II-XII