

# MORZE

## ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 8

Warszawa, sierpień 1930 r.

Rok VII.

TREŚĆ NUMERU: 1. „Pokojowe” podjazdy — W. R.; 2. Pierwsza podróż morską Głowy Odrodzonego Państwa Polskiego — Henryk Tetzlaff; 3. Podróże monarchów polskich po Bałtyku — inż. Witold Hubert, kpt. mar. w s. s.; 4. Wyspa Gotland. — Visby - miasto ruin i róż... — Michał Jacyna (Ali); 5. Zagadnienie rozwoju naszej żeglugi na Wiśle — Tadeusz Maliszewski; 6. Regularne połączenia żeglugowe portu gdyńskiego — B. Kuźmiński; 7. Armja morską, jako gwarantka bezpieczeństwa Polski (ciąg dalszy) — W. Kosianowski; 8. Na ławicach Flandrii — Julian Ginsbert; 9. Z życia marynarki wojennej państw obcych; 10. Kronika; 11. Dział Oficjalny Ligi Morskiej i Rzecznej. PIONIER KOLONJALNY; 12. W sprawie realizacji programu kolonialnego — Dr. W. Rosiński; 13. Maroko — E. de Martonne; 14. Przegląd Kolonialny — Dr. J. Rozwadowski; 15. Kronika Kolonialna.

12 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

### „POKOJOWE” PODJAZDY

Propaganda niemiecka stara się ostatnio wmawiać usilnie w europejską opinię publiczną rzekomą „niesprawiedliwość”, jaką spotkała Niemcy z racji polskiego dostępu do morza.

Propaganda ta przeszła poza granice Rzeszy, zaczynając swój debiut zewnętrzny od... Francji.

Co pewien czas, bardziej elastyczne pisma francuskie, oraz mniej orjentujący się w sytuacji pewni publicyści tych pism, starają się „wynaleźć” sposoby, któreby „zadowoliły” i Polskę i Niemcy. Piszą więc o stworzeniu korytarza w „korytarzu”, lub o podziale „żywego” organizmu państwowego Niemiec etc. etc.

Cała akcja propagandy niemieckiej nastawiona jest na to, aby „przekonać” Europę o upośledzeniu Niemiec z powodu dostępu Polski do morza.

Zapomina się całkiem, że odzyskane przez Polskę Pomorze w 90 bezmała procentach zamieszkałe jest przez ludność rdzennie polską; nie podaje się, iż nie sposób jest oddzielić 30-miljonowy kraj od dostępu do morza, przemilcza się fakt, że Polska zagwarantowała przez swe terytorjum wolny tranzyt towarów niemieckich między Rzeszą i Prusami Wschodnimi, jak i wolny tranzyt pasażerski między Prusami a Rzeszą.

Nacjonalistom niemieckim chodzi jednakże nie o argumentację rzeczową, a o co innego. Obojętna jest dla nich sprawa normalnego, pokojowego współżycia sąsiedzkiego. W duszach ich tli nieustannie zarzewie odwetu w stosunku do wszystkich tych, którzy stłumili niemiecki imperjalizm. Nacjonalizm niemiecki w dalszym ciągu marzy o powrocie przedwojennego status quo i korzysta z każdej okazji, aby wzmacniać swoje pozycje wypadowe. Akcja, jaką intensywnie stara się obecnie przeprowadzać niemiecka propaganda nacjonalistyczna, ma charakter regularnych „pokojoych” podjazdów.

„Niemieckość” Wisły nie może wyjść z mózgów niemieckiej hakiety. Zdaje im się, że żyją w dobie Fryderyka Wielkiego, kiedy bez skrupułów mogli dowolnie grabić ziemie Rzeczypospolitej. Mają nieprzebrane chęci ustanowienia rogatki celnych w Toruniu, aby przy ich pomocy skrupować normalne funkcjonowanie płuc niepodległej Polski.

Niemieckim burzycielom pokoju chodzi znowu o zrobienie z innych narodów swoich wasalów. Ich „polityka” polega na kolejnym zdobywaniu utraconych w czasie wielkiej wojny pozycji. Wyzbyli się aliantów nad Renem, uzyskali

duże ulgi reperacyjne, obecnie inicjują odwet na wschodzie. Zaczynają od Polski. Radziby naszym kosztem budować potęgę Niemiec, radziby po przez polskie ziemie wznowić swój odwieczny „Drang nach Osten”.

Jest to oczywiście początek przemyślanej i przygotowanej, przez nich „koronkowej” roboty. W zanadrzu mają oni inne jeszcze „pretensje”. Chęć odzyskania już nietylko zagłębia Saary, ale także Alzacji i Lotaryngii nurtuje duże imperjalistów germańskich od dziecka. Szkoła niemiecka jest niejako tym kondensatorem omawianych przez nas wycieczek imperjalistycznych bardziej agresywnych Niemców. Od małego mówi się tam młodemu pokoleniu o rzekomych niesprawiedliwościach, jakie spotkać miały Niemców, wystawia się pod niebiosa rodzimym militarystom, nastawia się psychikę młodzieży w kierunkach odwetowych, przygotowuje się innymi słowy łatwo palny materiał, który w przyszłości mógłby być jak najpodatniejszym stosem pożogowym.

Koroną wszystkiego jest jednakże zachowanie się „góry” niemieckiego życia politycznego. Ludzie, którzy powinni mieć opanowane nerwy i absolutny spokój, jeśli chodzi o ich zewnętrzne wystąpienia — pozwalają sobie na niezdro-



we uderzania krwi do głowy. Nie umieją niejednokrotnie odróżnić tego, nad czym dyskutować mogą, od tego, nad czym wogóle zabierać głosu nie powinni. Zatrącanie różnic między tego rodzaju sprawami doprowadzić oczywiście musi do stwierdzenia, że działalność tego rodzaju nosi w sobie zarzewie konfliktów międzynarodowych.

Ostatnie naprzykład wystąpienie niemieckiego ministra Treviranusa, jest niejako potwierdzeniem naszych obserwacji. Treviranus w swojej mowie wypowiedzianej w niedzielę dn. 10 sierpnia r. b. podczas obchodu z okazji dziesięciolecia plebiscytu w Prusach Wschodnich powiedział między innymi co następuje:

*„Z chwilą oswobodzenia od cudzego jarzma prowincyj nadreńskich dla całego narodu niemieckiego nastąpiła nowa era swobodnego i pokojowego rozwoju. Ale musimy być rzeczywiście wolni. Mamy tu na myśli naszych nieoswobodzonych jeszcze braci z nad Saary oraz rozszarpaną krainę nadwiślańską, tę niezagojoną ranę we wschodniej rubież Rzeszy.*

*Nigdy nie puścimy w niepamięć faktu, że Wilsona niegodziwymi środkami zmuszono do oderwania Prus Wschodnich od Rzeszy i raz jeszcze stwierdzamy, że przyszłość naszego polskiego sąsiada, który mocarstwowe swe stanowisko zawdzięcza w niemałej części przelanej krwi niemieckiej, (!) może być zapewniona tylko wówczas, jeżeli między Polską a Niemcami ustaną wszelkie różnice zdań i spory, powstałe wskutek niesprawiedliwych (!) granic.*

*Tamowanie krwi w organizmie Rzeszy na wschodzie jest bolączką, dolegającą nie tylko Niemcom. Sprawą tą powinna się zająć cała (!) Europa. Granice bowiem, ustalone na podstawach nielegalnych, nie mogą się utrzymać (!) na stałe wbrew woli pokrzywdzonego (!) i przyjdzie dzień, w którym wola ta zwycięży i wschodnia część Rzeszy znowu będzie połączona z macierzą“.*

W kilka dni później w przemówieniu na zgromadzeniu partji konserwatywnej w Kassel, minister Treviranus potwierdził swoje wywody z 10 sierpnia, oświadczając między innymi:

*„Nie widzę powodu, dla którego miałbym odwoływać w jakimkolwiek punkcie oświadczenia zawarte w moim przemówieniu z ubiegłej niedzieli“.*

Te wynurzenia odpowiedzialne-

go męża stanu Niemiec, wynurzenia, które za jedyny cel mają atakowanie „pokojowe“ Polski, muszą wzbudzić kategoryczny sprzeciw całego Narodu Polskiego.

Wyraz uczuć Narodu i Państwa naszego dał p. Minister Spraw Zagranicznych Rzeczypospolitej, który w sposób kategoryczny zastrzegł się wobec posła niemieckiego w Warszawie przeciwko niepraktykowanemu w normalnych stosunkach między narodami wystąpieniu odpowiedzialnego oficjalnego polityka Niemiec.

Cała opinja społeczna polska stoi jak jeden mąż za stanowiskiem zajętem przez polskiego Ministra Spraw Zagranicznych w sprawie niepozytelnego przeciwpolskiego wybuchu niemieckiego ministra.

Prezes Rady Głównej Ligi Morskiej i Rzecznej p. Generał Roman Górecki dał znakomitą odprawę p. Treviranusowi, mówiąc, iż Naród Polski do krwi ostatniej kropli z żył bronić będzie swych granic.

Również i opinja zagraniczna, orjentująca się w sprawach polskich jednomyślnie potępia nieprzytomne wystąpienia niemieckich nacjonalistów. Szereg najważniejszych dzienników francuskich potępia również z całą mocą niebezpieczną dla pokoju europejskiego akcję niemieckich imperjalistów.

Ponieważ propaganda niemiecka stara się po ostatnich „występach“ p. Treviranusa „dowodzić“, że Ziemia Pomorska należała do Polski dopiero od 1466 (!) roku, przeto nie od rzeczy będzie zacytować na tem miejscu przedwojenną opinję „rdzennie“ niemieckiego uczonego Fr. Tetznera, który w książce swojej „Die Slaven in Deutschland“ wydanej w 1902 r. w Brunświku, pisał: „Już wtedy; kiedy Św. Wojciech przybył do Gdańska, miasto było polskie“ lub „Kaszubski pacierz jest ten sam, co pacierz polski, z tą tylko różnicą, że *c* i *s* kaszubi wymawiają twardo, t. j. *c-i-s*, jak również zamiast *dź* wymawiają *dz*“.

Jak z tego widać, niemiecki uczony sam, na podstawie własnych badań naukowych stwierdził polski charakter Pomorza, jak i to, że już np. od przeszło tysiąca lat Gdańsk był miastem polskim.

To wystarczy, aby stwierdzić fałszywe niemieckiej propagandy. Niemieccy nacjonałiści wiedzą jak najlepiej o tem, jak się sprawy naszego dostępu do morza w istocie przedstawiają, a znajomość tę pomijają milczeniem dlatego, aby u-

łatwiać sobie przekręcanie faktów dla celów swej imperjalistycznej polityki.

Ze swej strony oświadczyć musimy, że całe te niepozytelnne wystąpienia, choćby nawet pochodziły z ust niemieckich ministrów, cała „pokojowa“ podjazdowa robota propagandy niemieckiej, nic zmienić w dzisiejszym stanie rzeczy nie zdołają.

Spółceństwo polskie jako całość, bez różnicy przekonań politycznych, gotowe jest w każdej chwili do obrony swych granic, a co za tem idzie i swej niepodległości, wszelkimi środkami, jakie ma do dyspozycji.

W. R.

#### WYJĄTEK Z PRZEMÓWIENIA GEN. DR. ROMANA GÓRECKIEGO, PRESEZA FEDERACJI POLSKICH ZWIĄZKÓW OBRONCÓW OJCZYZNY I PRESEZA RADY GŁÓWNEJ LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ, WYGŁOSZONEGO W DNIU 15.VIII 1930 R. NA PLACU MARSZAŁKA PIŁSUDSKIEGO W WARSZAWIE:

*„Towarzysze broni! Dziś docho-  
dzą nas wrogie odgłosy od zachodniej  
ściany. Nacjonalizm niemiecki,  
niepomny na krwawe ofiary Wielkiej  
Wojny, rozpoczął na wielką  
skalę propagandę na całym świecie  
i fałszując historję, twierdzi,  
że Pomorze i wolny dostęp Polski  
do Bałtyku — to krzywda niemiecka.*

*Ostatnio nawet minister niemiecki  
Treviranus ośmielił się poruszyć  
kwestję rewizji granicy polsko-  
niemieckiej. On wie dobrze, że  
Pomorze jest ziemią odwiecznie  
polską oraz, że Prusacy zrabowali  
je w czasie pierwszego rozbioru  
w r. 1772 i że gospodarczo jest ono  
więcej nam potrzebne, niż im,  
u-rzeczcie, że Prusy Wschodnie  
przed pierwszym rozbiorem  
Polski nigdy nie były terytorjalnie  
połączone z Niemcami. Pomimo  
to nacjonałiści niemieccy starają  
się wmówić w opinję publiczną,  
że t. zw. korytarz pomorski to  
rzekomo krwawiąca rana na  
ciele narodu niemieckiego. Otóż  
obowiązkiem naszym jest te  
kłamstwa wykazywać światu i  
piętnować. Obowiązkiem naszym  
jest powiedzieć jasno i wyraźnie:  
Nie damy ziemi, skąd nasz ród!“*

W tem miejscu zgromadzeni na placu byli obrońcy Ojczyzny i mieszkańcy stolicy odśpiewali „Rote“ Konopnickiej. (Wg. „Kurjera Porannego“ z dnia 16.VIII 1930 r.)



## PIERWSZA PODRÓŻ MORSKA GŁOWY ODRODZONEGO PAŃSTWA POLSKIEGO

Rok 1930 przyniósł dwa zdarzenia, które oczy całej Polski skierowały ku naszemu wybrzeżu morskemu. Pierwsze, to uroczyste przez cały kraj obchodzone dziesięciolecie odzyskania przez Polskę tego wybrzeża, drugie, to pierwsza morska podróż Pana Prezydenta Rzeczypospolitej do Estonji.

Nie jest niewątpliwie dziełem przypadku, że w chwili, kiedy salwy działowe witały Głowę Państwa Polskiego u wybrzeży zaprzyjaźnionej Estonji, brutalność pruska zrzuciła maskę ze swego obłudnego oblicza. Wybryk ministra Treviranusa podkreśla niejako wagę tego wydarzenia, że bandera Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej powiała na falach Bałtyku. Bowiem podróż morska Prezydenta Rzeczypospolitej stanowi w oczach całego świata jeszcze jeden dowód, że Polska ze swego wybrzeża morskiego wszechstronnie korzysta. Stąd m. in. bierze się zdenerwowanie i nieopatrzne odślanianie prawdziwych tendencji, nurtujących nawet wśród odpowiedzialnych czynników po tamtej stronie kordonu granicznego na zachodzie.

Podróż Pana Prezydenta Rzeczypospolitej podkreśliła poza tem znaczenie morza, jako łącznika



*Brama tryumfalna na cześć p. Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, wzniesiona w porcie Tallinna. Powszechną uwagę zwracał napis na niej po polsku „Niech żyje Polska”.*

Fot. inż. S. Załęski.

między narodami. Nic to, że nie mamy wspólnej granicy lądowej z zaprzyjaźnioną Estonją, że dzieli nas od niej inny organizm państwowy. Łączy nas morze, którego fale obmywają zarówno brzegi naszego Pomorza, jak i wybrzeże dawnej Kurlandji, która dziś, jako wolna Estonja, zasiada w rodzinie państw Europy. Dzięki te-

mu morzu odległość granic Polski i Estonji jest wielokrotnie mniejsza, niżby to na podstawie sytuacji geograficznej obu państw wydawać się mogło.

Podróż swą do Estonji odbył Pan Prezydent Rzeczypospolitej na pokładzie parowca „Polonia”, największego polskiego statku handlowego i pierwszego parowca transoceanicznego, który podniósł biało-czerwoną banderę. Towarzyszyli Panu Prezydentowi w podróży Minister Spraw Zagranicznych p. August Zaleski, Dyrektor Departamentu Morskiego M. P. i H. inż. Teodozy Nosowicz, oraz członkowie domu cywilnego i wojskowego, z p. dyr. Lisiewiczem i pułk. Głogowskim na czele. „Polonia” płynęła w asyście honorowej 5 polskich okrętów wojennych. Całością flotylli dowodził dowódca floty polskiej, komandor Józef Unrug, komendantem wojskowym „Polonji” był komandor ppor. Eibel. Okrętami eskorty honorowej były: kontrtorpedowiec O. R. P. „Wicher” pod dowództwem komandora — ppor. Morgensterna, (okręt flagowy dowódcy dywizjonu torpedowego, komandora — por. Stankiewicza), oraz torpedowce: O. R. P. „Mazur” — dowódca kpt. mar. Gintowtt, O. R. P. „Ślżak” — dowódca kpt. mar. Hulewicz, O. R. P. „Krakowiak” — dowódca kpt. mar. Gebethner i O. R. P. „Pod-



*„Polonia” i towarzyszące jej polskie okręty wojenne na redzie Tallinna.*

Fot. inż. S. Załęski.





W drodze do Tallinna. W szyku torowym idą s/s „Polonja”, O. R. P. „Wicher” i O. R. P. „Ślązak”.  
Fot. inż. S. Załęski.

halanin” — dowódca kpt. mar. Dzienisiewicz. Okrętem salutują-

cym był torpedowiec O. R. P. „Mazur”.

Podróż Pana Prezydenta Rzeczypospolitej trwała od 8 do 13 sierpnia r. b. włącznie. Szczegóły jej, jak i entuzjastyczne powitanie i przyjęcie w Estoni Głowy Państwa Polskiego, znają czytelnicy „Morza” z prasy codziennej, dlatego nie będziemy ich tutaj powtarzali.

Nie możemy wszakże pominąć milczeniem wybryku jednego z kapitanów niemieckiego statku, stojącego na redzie Tallinna, który w chwili przybycia na redę polskiej flotyli zamiast gali pozwolił sobie podnieść na maszcie dziurawy kapelusz i stare buty. Ten namacalny dowód „kultury” niemieckiej nakazała policja estońska natychmiast sprzątnąć, spisując odpowiedni protokół.

Dżentelmeństwo i wzajemne poszanowanie jest na morzu, wśród ludzi morza, milczącym i powszechnym prawem. Wspólne niebezpieczeństwo, wspólne twarde życie marynarza niweluje między nimi, jak nigdy na lądzie, różnice polityczne, narodowościowe i inne. Kurtuazja wzajemna, posunięta do wysokich granic, jest wynikiem tej właśnie niwelacji. Dlate-



W drodze do Tallinna. O. R. P. „Ślązak” i za nim O. R. P. „Podhalanin”.  
Fot. inż. S. Załęski.

go wybryk kapitana niemieckiego jest nie tylko świadectwem jego chamstwa, ale w oczach marynarzy całego świata rzuca cień na niemiecką marynarkę handlową, jako całość.

HENRYK TETZLAFF.

## PODROŻE MONARCHÓW POLSKICH PO BAŁTYKU

Podróż morską najwyższego przedstawiciela Państwa, odbywana pod własną banderą na pokładzie okrętu wojennego lub w otoczeniu eskadry wojennej, miała zawsze, ma i mieć będzie bardzo doniosłe znaczenie. Jest ona bowiem publicznym stwierdzeniem przed światem, że dane Państwo:

1. posiada dostęp do morza, owej najważniejszej międzynarodowej arterji komunikacyjnej;
2. z dostępu tego korzysta;
3. dostępu tego broni.

Stwierdzenie takie wskazuje, iż dane państwo w zupełności rozumie ideę morską, t.j. ideę, bez której nietylko mocarstwowe stanowisko państwa, lecz nawet jego byt niezależny stoją pod znakiem zapytania. Zrozumienie znaczenia podróży monarchy po morzu w Polsce przedrozbiorowej występuje jasno w tych okresach, kiedy Państwo sięgało po należne sobie mocarstwowe stanowisko na świecie lub już posiadało to stanowisko i kiedy w parze z tem kwitnęła idea morską. Dziś, kiedy w odrodzonej

Rzplitej odbyła się w sierpniu r.b. podróż morską P. Prezydenta z Gdyni do Tallinna, warto sobie przypomnieć i dawne czasy i tych ludzi, którzy ongiś takie podróże odbywali.

W czasach przedhistorycznych mamy podania o podróżach po Bałtyku, jakie odbywał wnuk Lecha, Wizimierz, i o bojach, jakie toczył zwycięsko na Bałtyku z Duńczykami. Oznaką tych zwycięstw morskich został założony przez Wizimierza Gdańsk, który wziął swe miano od licznych jeńców duńskich, osadzonych przez polskiego księcia w nowozałożonym nad brzegiem Bałtyku grodzie.

W XI stuleciu mamy zwycięskie walki morskie Bolesława III Krzywoustego, który połowę swego życia poświęcił na ostateczne scalenie Pomorza zarówno nadwiślańskiego, jak i nadodrzańskiego z resztą Polski. W tych walkach morskich korzystał Krzywousty ze sprzymierzonej floty duńskiej, zdobywając na jej czele grody nadmorskie jak Kołobrzeg, Szcze-

cin i Wolin, oraz wyspę Rugię. Pamięć o tych czynach przechowała się w pieśniach ludowych i pierwszej polskiej kronice historycznej, znanej pod nazwą kroniki Galla.

W XVI stuleciu Zygmunt I Stary, po stłumieniu krwawych rozruchów i uśmierzeniu krnąbrnego zawsze Gdańska, wyjechał w 1526 r. na pełne morze na pokazanie, iż prawo otwierania i zamykania żeglugi morskiej, a co za tem idzie i panowanie na Bałtyku należy nie do Gdańska, lecz do króla polskiego.

W końcu tego stulecia, w 1587 r. zawiązał do Latarni pod Gdańskiem nowowybrany elekt, Zygmunt III Waza. Przybył on ze Szwecji na czele eskadry, złożonej z 20 okrętów wojennych. Czynności admirałskie sprawował Clas Flemming. Na pokładzie swego okrętu przyjmował Zygmunt posłów narodu i w dniu 7-go października 1587 r. po raz pierwszy zstąpił na ziemię polską, udając się do Oliwy na zaprzysiężenie pacta'ów conventa'ów, które kryły w sobie zarodek przyszłych wojen między



Polską a Szwecją, w postaci sporu o Estonję. Przygrywką do tych wojen były dwie wyprawy morskie, jakie przedsięwziął Zygmunt III do Szwecji.

Pierwsza z tych wypraw odbyła się w 1593 r. Szło wówczas o utrzymanie korony szwedzkiej w rękach Zygmunta, przeciwko któremu zaczął już intrygować jego stryj ks. Karol Sudermański. Sejm warszawski, zdając sobie sprawę z ważności utrzymania przez Zygmunta korony szwedzkiej, co prowadziło do unji polsko-szwedzkiej, wyznaczył na koszty wyprawy 300.000 zł. Wyjazd nastąpił z Warszawy w dniu 14 sierpnia. Król wraz z królową Anną i całym dworem jechali Wisłą na skutach do Gdańska. Do orszaku królewskiego należeli nuncjusz papieski Malaspina, podkanclerzy Jan Tarnowski, wojewodowie Gostomski, Kostka i Miński, wojewodzie Weyher, kasztelan Krasicki, sekretarz królewski Tylicki i wielu innych. Wieziono z sobą kapele, stajnie i psiarnie. W Latarni pod Gdańskiem oczekiwała już eskadra pod banderami polską i szwedzką; składała się ona z 40 okrętów wojennych, częściowo dwu, a częściowo trzymasztowych. Okręty były naogół dość stare i zniszczone. Dochowały się nazwy niektórych: „Łabędź”, „Wilk”, „Niedźwiedź”, „Tetyś”, „Dorys”, „Lipska nawa” i t. d. Komendę sprawował adm. Clas Flemming, o którym była mowa powyżej. Dnia 9 września podniesiono kotwicę, udając się do Kalmaru. Wieczorem tego dnia powstała burza, która rozproszyła całą eskadrę. Okręt królewski schronił się do Helu i tam przestał do 16 września, nim się uspokoiła nawałnica i zebrały się rozproszone okręty. Podróż do Kalmaru odbyto w 2 dni, lecz, kiedy już było widać brzegi szwedzkie, znów zerwał się huragan, który rozpędził powtórnie całą flotyllę, rozrzucając jej okręty aż pod Gotlandję i do zatoki Fińskiej. Dopiero 27 września zebrały się okręty w Els-naben, jednakże ze stratą dwóch, na których zginęło 120 hajduków, 18 trabantów, 22 szlachty szwedzkiej i większość koni. Pobyt Zygmunta III w Szwecji trwał do lipca roku 1594. Odbyła się uroczysta koronacja Zygmunta na króla szwedzkiego, lecz stosunki między nowym królem a jego szwedzkimi poddanymi pozostały nadal naprężone. Zygmunt III oddał na czas swej nieobecności rządy nad krajem ks. Karolowi Sudermańskie-

mu, a sam 25 lipca udał się z powrotem do Polski. Wyjazd nastąpił ze Stockholmu, lecz znów burze zapędziły flotę do Els-naben, skąd wyszła dopiero 14 sierpnia i w 2 dni później stanęła pod Hellem i Latarnią.

Druga wyprawa morska nastąpiła w 1598 r. W Szwecji wybuchł otwarty rokosz, na którego czele stanął ks. Karol Sudermański. Zygmunt III musiał ratować koronę i zwrócił się do sejmu o asygnowanie odpowiednich środków pieniężnych. Sejm przeznaczył znów 300.000 zł. na zaciąg armji desantowej i wynajęcie floty transportowej. Miejscem załadowania wojsk była, jak zwykle, Latarnia. Tam ścigały nowozacienne oddziały. Liczyły one do 5.000 ludzi. Składały się z jednego pułku piechoty węgierskiej pod dowództwem Wacława Bekiesza, jednego pułku gwardji pieszej królewskiej, paru kompanij piechoty niemieckiej pod Janem Weyherem, jednej kompanij szkockiej i pocztów ks. Zbaraskiego, Przerębskiego i Wołłowicza. Naczelną dowództwo sprawował wojewoda Jerzy Fahrensbach. Miasta Gdańsk, Elbląg i Toruń dały na wyprawę 13.000 zł, 34 działa i 60 centnarów prochu. Flota transportowa składała się z 60 jednostek, z tych 6 szwedzkich, jakie dostarczyli stronnicy Zygmunta ze Szwecji; reszta były to statki holenderskie, hanzeatyckie, duńskie i gdańskie. Admiralem był początkowo Tonnier Meidel, a potem Szwed, Stenno Banner. Wyprawa ruszyła 3 sierpnia, kierując się na Kalmar. Z powodu burz stanęła ona w tym porcie dopiero 10 sierpnia. Kalmar poddał się bez oporu. Zygmunt III wysłał niezwłocznie częściowo lądem, a częściowo morzem Samuela Łaskiego na zajęcie Stockholmu, a sam z większymi siłami ruszył morzem na zdobycie Steseborga, leżącego w połowie drogi między Kalmarem a Stockholmem. Przedsięwzięcie to rozstrzygnęło losie całej wyprawy. Trwające bez przerwy burze rozpędziły całą eskadrę Zygmunta III, z której ocalało tylko 24 okręty i 800 ludzi. Steseborg został jednakże przez Zygmunta zajęty, który zadał nawet pod tem miastem dotkliwą porażkę księciu Sudermańskiemu. Jednakże flota szwedzka, która przeszła na stronę rokoszan, zablokowała eskadrę Zygmunta w Steseborgu i zmusiła w ten sposób do wycofania się armji królewskiej na Kalmar, broniony przez Bekie-

sza. Po drodze przeważające siły rokoszan rozbiły Zygmunta III na głowę koło mostu Skandebro, gdzie padła pokotem cała piechota, jaką wyprowadził Zygmunt z Polski. Klęska ta zmusiła monarchę do kapitulacji, na mocy której za wydanie w ręce rokoszan wszystkich swoich stronników w Szwecji uzyskał on prawo powrotu do Polski na zablokowanych w Steseborgu okrętach. Zygmunt III opuścił szczytki swych wojsk i 28 października siadł z nielicznym orszakiem na jeden z okrętów wojennych, które przeszły do broniącego się ciągle Kalmaru, i udał się do Gdańska. Przeciwnie wiatry zapędziły okręt królewski pod Rozewie, gdzie zarzucono kotwicę 2 listopada. Tam Zygmunt znalazł gościnę w zamku płk. Krockau, protoplasty rodziny Krokowskich, dawnego żołnierza Batorego. Przerzedzone wojska królewskie wyszły z Kalmaru na pozostawionych im 24 okrętach i w dniu 5 listopada zawinęły do Gdańska.

Odtąd już żaden monarcha polski nie jeździł po Bałtyku.

INŻ. WITOLD HUBERT,  
kpt. mar. w s.s

WYJATEK Z PRZEMÓWIENIA  
PUŁKOWNIKA WOJSK AN-  
GIELSKICH ABBOTA, PREZESA  
FIDAC'U (MIĘDZYNARODO-  
WEJ FEDERACJI BYŁYCH  
KOMBATANTÓW), WYGŁOSZO-  
NEGO NA AKADEMJI III KON-  
GRESU FEDERACJI POLSKICH  
ZWIĄZKÓW OBRONCÓW OJ-  
CZYŹNY, KTÓRA ODBYŁA SIĘ  
W DNIU 15.VIII 1930 R. NA RA-  
TUSZU WARSZAWSKIM.

„Polska dzisiejsza jest już narodem mocnym, z własnym dostępem do morza, mającym możność komunikowania się ze światem całym, dzięki swemu wybrzeżu i swym dwóm portom.

Co się tyczy Polski i jej dostępu do morza, FIDAC dla tej sprawy jest już dawno pozyskany. FIDAC jest zdania, że dostęp do morza musi Polska zachować na wieki. W tej sprawie jesteśmy zupełnie tej samej opinii, co wielki Francuz i wielki partjota Poincare.

Jest obowiązkiem naszym wobec poległych naszych braci stawić opór wszelkim zakusom, jawnym i ukrytym przeciwko obecnym traktatom. Poproszę chodzi nam o utrzymanie pokoju.”

(Wg. „Kurjera Porannego” z dn. 16.VIII 1930 r.)



## WYSPA GOTLAND VISBY — MIASTO IRUNI RÓŻ..

Największa wyspa Bałtyku. Malutki port. Pierwsze, co rzuca się do oczu — to nadzwyczajna przezroczystość powietrza — widocznie pyłu, zawieszzonego w powietrzu, wcale niema. Z oddalenia rozróżniam nietylko gałęzie, lecz i — zdaje się — pojedyncze liście na drzewach oraz poszczególne kamienie w murach.

Zanim trafiliśmy do rąk przewodników — wymykamy się na miasto.

Zadziwiająca, przesadna nieomal czystość ulic i wnętrz. Podglądamy przez niewidoczne szyby okienne — o ł t a r z e, a nie pokoje.

Naokoło panuje niezamącony spokój i cisza — coś nieomal cmentarnego, tylko, że nie wzbudza to ani żalu, ani strachu: — coś tu się działo wielkiego, ale bezosobowego dla serca turysty. A przecież w dalekiem średniowieczu tętniło tu życie bujną falą: — przewalały się zaciekle, krwawe wojny, kwitł handel z odległymi krajami zamorskimi.

W malutkiej mieścinie z osiemnastu kościołów pozostały tylko ruiny, ale ruiny — zaiste przepiękne. Kilkokilometrowe, dawne mury obronne zachowały swój kościec prawie nietknięty — ozdobiony tylko artystycznie zębem czasu.

Owszem są i róże, nawet dużo, ale wyczuwa się, że są to przybysze, starannością ludzką tu podtrzymywani. Nie jest to — jak gło-

si reklama — miasto róż, ale miasto przepięknych ruin.

Wchodzimy do Muzeum. Mieści się ono w szeregu, połączonych ze sobą, starych, dawniej mieszkalnych — budowli. Na tak małe, bo zaledwie kilka tysięcy mieszkańców liczące miasteczko — muzeum przeogromne.

Bóg z niemi, z temi paru kopjami Rafaela, Van-Dyck'a — jest to właściwie zupełnie zbyteczne dla sławy Gotlandu, ale działy archeologiczny i etnograficzny — rzeczywiście przebogate.

W podziemiach — była kaplica Św. Ducha, urządzona na miejscu dawnej pogańskiej świątyni. Szczątki oręża i zbroic rycerskich, kamienie runiczne, wogóle — najpiękniejsze świadectwo dni minionych, zachowały się tu dzięki niespożytemu materiałowi: — stronice granitów są najtrwalsze dla przechowania dziejów ludzkich.

Czego tam niema? I sanie eskimosów i łodzie wydłubane z jednego kawałka drzewa, i lektyki oraz... magle drewniane, ręczne. A tu znowu jakiś niepojęty chyba astrologiczny, czworokątny instrument muzyczny z tabelą, jak ruletka. Porozumienie się z dozorczynią w kwestji zagadkowego instrumentu niemożliwe: — mówi tylko po szwedzku.

Brniemy dalej. Zbrojownia — cały arsenał broni palnej i siecznej... karabiny pół-trzecia metra, jakies

arbalety — niby z rekwizytorni teatru. A tu znów śród zbioru tabakerek — kolekcja przepysznych żółwiowych grzebieni kobiecych — z ery... mastodontów w porównaniu z współczesnymi... garsonkami.

Jednak musimy powracać.. do szeregu, bo za chwilę ruszamy już oficjalnie — na „skondensowane” prawdziwe zwiedzanie — autocarami.

Mkniemy szybko, zaledwie parę chwil. Stajemy — studenci Uniwersytetu jako przewodnicy — udzielają stereotypowych wyjaśnień. Baszta prochowa — ma dobrze wypełnione curriculum vitae, ale wygląda jeszcze wyśmienicie: — gotowa do usług jeszcze na parę stuleci.

Wązkie uliczki czyściutkie — nieomal wyszorowane, malutkie domki z dzikiego kamienia przeważnie, lub z wyblakłej cegły. Cisza, ani psa, ani dźwięku...

Za miastem — na wzgórzu Galgenberg — o trzech filarach, największa nietylko w Szwecji, a bodaj i w świecie całym — szubienica, na której wieszano się — jak głosi legenda — od razu całemi tuzinami... Stoi na szczycie największego na wyspie wzgórza — widoczna przeto w promieniu przynajmniej kilkunastu kilometrów.

Wapienne, strome, poszarpane skaliska zbiegają łagodnie ku morzu o barwie wyblakłej. Nieco dalej na prawo w dole — jakiś kamienny ścieżkowy labirynt. Obecnie służy do zabaw dziecińczych, a ongiś — pogański teren świątynny — dla odprawiania jakichś astrologiczno-religijnych obrzędów — zrównania dnia i nocy, oraz dla oddawania czci bóstwu słońca w przedhistorycznych czasach zapewne ułożony.

Z drugiej znowu strony — za pięknym laskiem modrzewiowym — ruiny dawniejszego klasztoru trędowatych, przeznaczzonego dla całej ongi Skandynawji.

Słońce świeci, ale jakoś blade i zupełnie prawie nie grzeje, a przecież to dopiero połowa sierpnia.

Jedziemy wzdłuż murów. Trośliwość posunięta ta może trochę za daleko: — mury są spięte w słabych miejscach dźwigarami dwuteowymi — najmodernistyczniejszego fasonu wieku żelaznego. Trwale to — nie przeczę, ale stanowczo psuje styl.



Visby.



Nagle stajemy śród — trzeba przyznać, że doprawdy nieposzlakowanej — szosy. Połowa jej rozkopana i troskliwie osłonięta brezentowym namiotem.

Widzę po raz pierwszy w życiu archeologów przy pracy. Zdziwiło coprawda nas nieco, jak to przy zakładaniu tej szosy nie odkryto tego cmentarzyska, gdyż zaledwie nieco więcej niż metr od nawierzchni odkopano teraz mogiłę wspólną na pobojowisku.

Siedzą młodzi panowie z asortymentem łyżeczek, wydłużonych, wąskich noży i szczypców — i ostrożnie, a starannie odgrzebują ziemię z zetłanych, a rozsypujących się piszczeni i czaszek.

Różnej wielkości pincety raz po raz wydostają jakieś ogniwo pancerza, zwój włosów, sprzążkę, ostrogę, resztki zerdzewiałego miecza.

Pogrzebano tu podobno blisko 2000 Duńczyków i Szwedów po krwawej rozprawie w okresie wolnych, a nieustających najazdów kłócących się między sobą ludów północy.

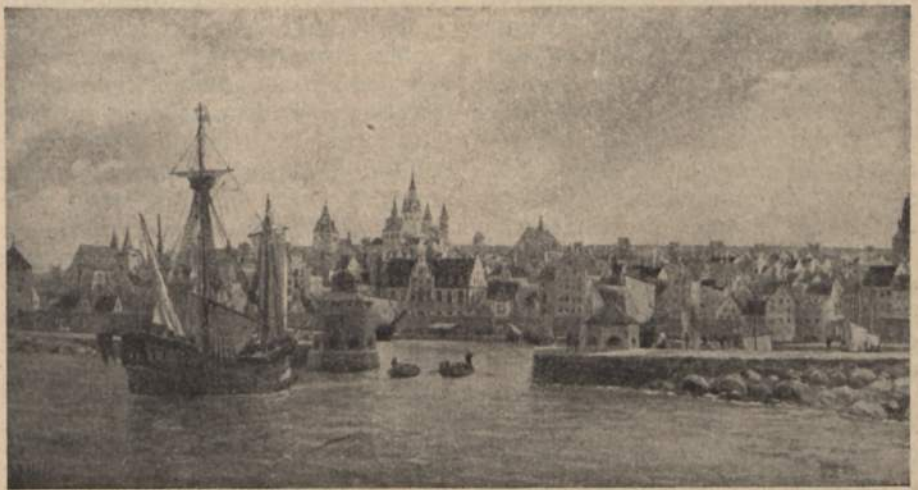
A tuż obok stoi nowoczesny browar czy tartak — przemysłowa szpetota naszych czasów.

Nieco dalej wznawiają — tylko konturem fundamentu — jakis sławny ongiś klasztor — tak doszczętnie wymazany zębem czasu z oblicza powierzchni ziemskiej, że rekonstruować trzeba nawet zarysy jego linii oparcia o łono matki - ziemi.

Piękne to jest w pomyśle, ale czy potrzebne dla tych szerszych mas, co mają tylko tyle czasu, aby, uganijąc się w pocie czoła, ledwo wywalczyć tyle, aby zaspokoić głód i ubrać się cieplej — na tej surowej północy. Chyba, że to — dla turystów.

Ruszamy dalej. Z całego szeregu dawnych kościołów — zachwycają mną przedewszystkiem ruiny kościoła Św. Katarzyny. Tak bajecznie pięknego gotyku romańskiego — nigdzie nie widziałem. Niespożyte zaiste łuki trwają na urągowisko nieubłaganemu czasowi — dotychczas — w swej eleganckiej, lekkiej a niezłomnej postaci... Trzy nawy — i każda piękniejsza, zwłaszcza część ołtarzowa, cała pokryta zielenią powoi, wina dzikiego i bluszczu...

Tak, ani wiedeńska *Votiv - Kirche*, ani nawet *St. Gudulle* w Brukseli — nie dorównują nieskalanemu pięknu wytwornych kształtów tego romańskiego goty-



*Visby w czasach hanzeatyckich wg. współczesnego obrazu.*

ku — gdzieś tam, na dalekiej północy.

Przy świetle księżycy — jest to dekoracja, którą można byłoby porównać chyba tylko z pięknem fantastycznym karkołomnych arkad górskich mostów w Pozitano nad błękitną przepaścią Morza Śródziemnego.

Widocznie — jak głosi podanie — przeorysza, co budowała ten cud, musiała być skończoną artystką — z łaski Bożej. Konserwacja — staranna i umiejętna.

Następnie oglądamy kościół Św. Ducha. Osobliwość jego polega na tem, że ołtarz jest jeden, a pięter dwa, czyli że nawa, lub arka ołtarzowa wysunięta naprzód i jest całkowita — do stropu. A powstało to podobno z powodu ciasnoty — szczelnego zabudowania otoczenia — i nadmiernej ilo-

ści modlących się rybaków i kupców, mających szczególne do kościoła tego — nabożeństwo.

Potężne kolumny granitowe, kapitele, fryzy, ornamenty — wszystko, co pozostało — świadczy o wysokim wyrobieniu smaku artystycznego. Z ruin szczytu kopuły już nieistniejącej — otwiera się malowniczy widok na to miasteczko ruin, tonące w zieleni, biegnące nieomal do samego morza...

Inne kościoły — jak np. św. Mikołaj — imponują wymiarami o bramach jak w tumach romańskich północnej Francji lub południowych Niemiec — z okrągłym, gwiazdzistym oknem — nie wyróżniają się taką wytwornością kształtów, jak poprzednie.

W ogrodzie pokościelnym — troskliwie utrzymana winnica, figi



*Wycieczka polskich dziennikarzy na tle szczątków średniowiecznej szubienicy w Visby.*



1 szereg krzewów południowych. I panuje tu cisza — cisza utkana z niewidocznych dla oka nawarstwień przeżyć ludzkich. Owinęła ona wszystko naokół — niby płachty używane do balsamowania mumij dziejów ludzkich, złożonych do snu wiecznego — po dokonaniu swego przeznaczenia.

Zwiedzamy następnie gmach średniowiecznej — sławnej z cudów alchemii — apteki, zbudowanej w kształcie gotyckiej świątyni.

Słońce zbliża się ku zachodowi. Spieszymy zwiedzić jeszcze słynny dom Burmestra. Tonie on cały w zieleni wina dzikiego, na jeden metr grubo spowijając budynek. Na piętrze utrzymano wnętrze

tak, jak żył w niem przed dwustu laty; — meble, freski ścienne, kominiki i nawet Biblia na czerniałym od starości stole... Żywe świadectwo życia kupieckiego za dawnych czasów. Tam, w narożnym pokoju — nawet kołyska jeszcze stoi, kołyska tego, którego prochów doszukać się już trudno.

Melancholijna refleksja nasuwa się mimowoli... A więc takie pospolite drzewo w swej drugiej — powiedzmy — reinkarnacji — jest trwalsze od króla stworzenia na ziemi, od dumnego jej pana — robaka jak ćma — krótkotrwałego...

Nowoczesności na Gotlandzie — niema, bo to co jest, to jest tak nikle w porównaniu z ogromem

pamiętek minionego, jak parę krzaków na skraju potężnej, a nieprzeniknionej puszczy...

To też — gwizd lokomotywy wydał mi się żalonym skomłaniem psiny — w mocarnym poszumie wiatru morskiego, który od wieków włodarzy nad tą wyspą, strzegąc jej snu.

Odpywamy powoli. Słońce już zaszło. Niknie sylwetka wyspy w zadziwiającej przejrzystości powietrza. Wiatr się wzmógł...

Przerzuciliśmy oto jeszcze jedną z pięknych kart Księgi Wieków i żywota ludzkiego.

MICHAŁ JACYNA.

(Ali)

## ZAGADNIENIE ROZWOJU NASZEJ ŻEGLUGI NA WIŚLE

Zyjemy myślą o rozwoju naszych portów morskich, naszej marynarki handlowej. Obserwujemy rosnący rozwój portu w Gdyni, wzmagające się obroty portu gdańskiego. Widzimy konsekwentną politykę Rządu, utrwalającą nasz stan posiadania na morzu.

To jest dodatnia strona działalności odrodzonej Polski i Jej dążności do oparcia się o naszą naturalną granicę morską, zabezpieczającą nam swobodną i niczem nieskrępowaną drogę na świat.

Porównując te tak poważne rezultaty pracy ludzi, którzy ideje morza i znaczenia jego dla Polski zrozumieli, z istniejącym stanem rzeczy na naszych śródlądowych drogach wodnych musimy z wielką przykrością stwierdzić, że na tem drugim pokrewnem polu, niestety nic, albo prawie nic, nie posunęliśmy się naprzód.

Na tysiącach kilometrów naszych dróg wodnych śródlądowych panuje zupełna martwota, gdyż głębokość ich nurtu jest niedostateczna dla utrzymania żeglugi, poza częściowym spławem drzewa, które dzisiaj korzysta z drogi wodnej w mniejszym nawet stopniu, jak przed rokiem 1914. Znaczenie tych dróg wodnych, jakie posiadamy, dla rozwoju życia gospodarczego naszego kraju mogłoby być olbrzymie, gdyby na nich można było żegluga, w całym tego słowa znaczeniu, utrzymać.

Wszystko to, co pojęciem żeglugi, możemy nazwać, grupuje się głównie na Wiśle, na tej Wiśle, która stanowi naszą najważniejszą drogę wodną. Najważniejszą, nie tylko pod względem gospodar-

czym, ale i pod względem politycznym, bo łączy nas z tem naszym polskim morzem, które uważamy dzisiaj prawie wszyscy za warunek *sine qua non* naszej egzystencji państwowej.

Zdawałoby się, że wysiłki, idące w kierunku utrwalenia naszego stanu posiadania na Bałtyku, winny bezwarunkowo prowadzić w konsekwencji do wykorzystania Wisły, jako naturalnej naszej drogi wodnej.

Wiemy, że przewóz wodą jest tańszy od kolejowego. Taniec jego jest w bezpośredniej zależności przedewszystkiem od użytkowej głębokości drogi wodnej. Przewóz Wisłą, nie bacząc na pozostawienie jej w pierwotnym stanie, jest znacznie tańszy od kosztów przewozu kolejowego.

Pomimo to Wisła nie doczekała się dotąd należytej oceny swojej roli, jaką w naszym życiu gospodarczym winna odegrać.

Zadawaliśmy się stwierdzeniem, że eksport i import przez naszą granicę morską wzmagają się, że obroty naszych portów Gdyni i Gdańska wzrastają. Zapominamy jednak o tem, że przy normalnem i jednolitem docenianiu naszych środków komunikacyjnych, a więc kolei i wody, znaczna część tych transportów, które obecnie stanowią zwiększenie się naszego ruchu towarowego przez granicę morską, winny iść Wisłą, bo to jest naturalna droga, która przy należytem jej potraktowaniu może dać nam dziesiątki milionów oszczędności na przewozie ładunków.

Wisła powinna nas zbliżać do Bałtyku. Przy obecnym stanie rze-

czy tego nie widzimy. Przestrzeń 400 klm., dzieląca Warszawę od Gdańska, nie zmniejsza się, dzięki setkom mielizn, które zagradzają nam drogę i przy niskich stanach wody stale rosna.

Uregulowanie Wisły i doprowadzenie jej nurtu, przy najniższym stanie wody do głębokości 1 metra na całym dystansie Warszawa-Bałtyk jest poważnym i kosztownym zadaniem, ale jest to dla należytego rozwoju naszej żeglugi konieczne. Regulacja Wisły, jeżeli wreszcie zostanie rozpoczęta, potrwa lata całe. Przez ten czas żegluga nie może stać na martwym punkcie, i dlatego konieczne jest podtrzymywanie nurtu drogą sztucznego pogłębiania przemiałów, podczas niskich stanów wody.

Środki, jakie w tym kierunku posiadają Zarządy rzeki Wisły, są niedostateczne. Brak jest skoncentrowanej energicznej akcji w celu zapewnienia minimalnej głębokości na przemiałach podczas niskich stanów wody (co w roku bieżącym przy katastrofalnym spadku wody ogromnie żegludze daje się odczuwać).

Żegluga nasza na Wiśle pozostawiona jest samej sobie i musi walczyć z całym szeregiem piętrzących się trudności, powodowanych niskimi stanami wody, na zmiennej, nieuregulowanej rzece. Co gorsza, równocześnie obciążona jest całym szeregiem świadczeń, z których najuciążliwszem i najmniej uzasadnionem jest podatek obrotowy, płacony w najwyższej skali (2,7 od obrotu) bez uwzględnienia, że w obrocie tym lwią część stanowi zwrot wykla-



du przez T-wa żeglugowe za materiały pędne, personel, wynajem barek etc.

Brak długoterminowego, niskoprocentowego kredytu hipotecznego na budowę taboru rzeczno-żeglownego, ze na Wiśle z wyjątkiem paru statków nowszych, budowanych w Gdańsku i na stocznich niemieckich, posiadamy przestarzały tabor pochodzenia przeważnie niemieckiego.

Tabor ten z każdym rokiem, pomimo konserwacji, robi się coraz cięższy do eksploatacji; utrzymanie jego w stanie zdolnym do ruchu pochłania 10 do 15% rocznie wartości nowego, oczywiście znacznie ekonomiczniejszego taboru. Prowadzi to do coraz większego zmniejszenia się jego rentowności!

Tworzy się sytuacja bez wyjścia, gdyż niema kapitałów na rynku krajowym, któreby poważniej zainteresowały się, przy obecnym

stanie rzeczy, rozbudową taboru rzeczno-żeglownego.

Istniejące w kraju stocznie zajmują się przeważnie tylko remontem; nowego nic się nie buduje. To jest powodem, że przestajemy brać udział w nowoczesnej technice budowy statków, że zdobycze na tem polu pozostają dla nas zupełnie obce, że nie mamy wyszkolonego personelu i że wogóle jesteśmy dzisiaj poza nawiasem normalnego rozwoju żeglugi, jaki obserwujemy we wszystkich państwach Zachodu i Wschodu, nie wyłączając sowieckiej Rosji.

Czy mamy się pogodzić z takim stanem rzeczy i doczekać się konkurencji żeglugi niemieckiej na Wiśle?

Jest nie do pomyślenia, ażeby obecny stan rzeczy w traktowaniu Wisły i jej żeglugi mógł być nadal utrzymany. Prowadziłoby to bezpośrednio do upadku żeglugi śródlądowej, która powinna być

organicznym uzupełnieniem naszej żeglugi morskiej.

Przemawiają za tem względy ekonomiczne i polityczne. Nie możemy nie doceniać stałej propagandy niemieckiej zagranicą, udowadniającej, że z przesunięciem granic Polski do Bałtyku, Wisła zamiera.

Bandera nasza na Wiśle ma ważne znaczenie i dlatego właśnie czynniki miarodajne winny poprzeć zdrowe dążenie towarzystw żeglugowych do rozwoju żeglugi wszelkimi środkami, jakie mogą być w ich rozporządzeniu.

Jednym z pierwszych winno być zastosowanie do żeglugi śródlądowej wszystkich tych ulg, jakie stosowane są do żeglugi morskiej, a następnie niezwłoczne przystąpienie do rozpoczęcia prac nad pogłębieniem Wisły i zapewnieniem żegludze bezpieczeństwa i ciągłości jej pracy.

TADEUSZ MALISZEWSKI.

## REGULARNE POŁĄCZENIA ŻEGLUGOWE PORTU GDYŃSKIEGO

Port gdyński w pierwszych latach swego istnienia prawie, że nie miał z innymi krajami normalnej wymiany towarowej, natomiast wymiana taka istniała w ruchu pasażerskim. Z tych też powodów pierwsze regularne linie żeglugowe, łączące Gdynię z portami zamorskimi, oparły swoje istnienie na dochodach z przewozu osobowego.

Obecnie Gdynia ma już 6 regularnych połączeń okrętowych, z których 3 łączy ją z portami europejskimi i 3 z portami Ameryki. Z nich 2, są to linie czysto towarowe, a reszta towarowo-pasażerskie, utrzymujące się głównie z przewozu pasażerów.

Podajemy poniżej krótką charakterystykę tych linii w kolejności ich powstania:

1. — Linja Gdynia — Le Havre — eksploatowana przez Francuskie Tow. Transatlantyczne (Compagnie Generale Transatlantique) — przy pomocy 2 statków towarowo-pasażerskich „Pologne” i „Virginie”, pod banderą francuską:

a) s.s. „Pologne” — poj. 3.100 ton brutto, 1732 ton netto, moc maszyn — 2000 H. P., rok budowy 1911, pasażerów bierze max. 400 osób;

b) s.s. „Virginie” — poj. 5.330 ton brutto — 3.463 ton netto, moc maszyn 2.300 H. P. Rok budowy 1903, pasażerów bierze max. 600 osób.

Komunikacja została uruchomiona w 1925 roku. Dokładny rejs statków: Le Havre — Gdynia — Kłajpeda — Ryga, czasami Leningrad. Podróż z Gdyni do Le Havre trwa 4 dni. Statki odchodzą z Gdyni co 7 — 10 dni. Przewozi głównie pasażerów emigrantów do Francji. Prócz pasażerów zabiera kilka wagonów ładunku drobnicowego. Czasami zabiera z Gdyni konie i owce. Statki przybijają w Gdyni do nabrzeża pilotowego. W przyszłości projektowane jest urządzenie na

statkach komór - chłodni dla przewozu towarów łatwo psujących się.

2. — Linja Gdynia — Południowa Ameryka — eksploatowana przez Francuskie Towarzystwo „Chargeurs Reunis” przy pomocy 2 parowców: „Krakus” i „Światowid” pod banderą francuską (po paru latach według umowy statki te mają przejść pod banderę polską).

a) s.s. „Krakus” — poj. 8.461 ton brutto — 5.093 ton netto, nośność 15.000 ton. Siła maszyn 7.800 H. P. Rok budowy 1907. Pasażerów bierze max. 800 osgb.

b) s.s. „Światowid” — poj. 8.694 ton brutto, 5.213 ton netto. Nośność 15.000 ton. Siła maszyn 6.500 H. P. Rok budowy 1908. Pasażerów bierze max. 800 osób.

Komunikacja została uruchomiona w końcu 1928 roku. Dokładny rejs statków: Le Havre — Gdynia — Le Havre — Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires. Statki odchodzą z Gdyni plus - minus co 2 miesiące. Podróż z Gdyni do Brazylii trwa 20 dni, do Argentyny 24 dni. Przewozi emigrantów do Południowej Ameryki. W pierwszym roku istnienia statki zabierały dość dużo ładunku



Podniesienie bandery polskiej na parowcu transatlantycznym „Polonia”. Stoją od lewej: p. Minister Przemysłu i Handlu inż. E. Kwiatkowski, p. Ministrowa Kwiatkowska, Dyrektor P. P. „Żegluga Polska” p. J. Rummel i Naczelnik Wydziału Żeglugowego M. P. i H. p. Feliks Rostkowski.



drobnicowego. W obecnym czasie przewóz ten jest minimalny. Statki zatrzymują się u nabrzeża pilotowego.

3. — Linja Gdynia (Gdańsk) — Londyn — Hull, eksploatowana przez mieszane Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe (Polska 75% udziału, Anglja 25%) przy pomocy 4 parowców towarowo-pasażerskich pod banderą polską.

a) s. s. „Premjer” — poj. 3.540 ton brutto — 2.170 ton netto, poj. pomieszczeń chłodniczych 930 m<sup>3</sup>, moc maszyn 2.400 H. P. Rok budowy 1922. Pasażerów bierze max. 450 osób;

b) s. s. „Warszawa” — poj. 2.486 ton brutto, 1.533 ton netto, poj. pomieszczeń chłodniczych 700 m<sup>3</sup>, moc maszyn 1.500 H. P. Rok budowy 1916. Pasażerów bierze max. 600 osób;

c) s. s. „Łódź” — poj. 2.450 ton brutto, 1.477 ton netto, poj. pomieszczeń chłodniczych 550 m<sup>3</sup>, moc maszyn 1.500 H. P. Rok budowy 1907. Pasażerów bierze max. 200 osób;

d) s. s. „Rewa” — poj. 2.279 ton brutto, 1.376 ton netto, poj. pomieszczeń chłodniczych 600 m<sup>3</sup>, moc maszyn 1.500 H. P. Rok budowy 1906. Pasażerów bierze max. 200 osób;

Komunikacja została uruchomiona na wiosnę 1929 roku. Rejsy statków: Gdynia — Gdańsk — Londyn i Gdynia. — Gdańsk — Hull. Podróż z Gdyni do Londynu trwa 3 dni, do Hull 3 — 4 dni. Statki odchodzą z Gdyni co tydzień. Przewożą pasażerów emigrantów do północnej i południowej Ameryki. (Pasażerowie z Anglii dalej do Ameryki jadą na statkach innych towarzystw). Statki przewożą dość dużo towarów, przy czem przystosowane są specjalnie do transportu towarów, łatwo psujących się. Czasami przewozi się także konie. Statki ładują w Gdyni przy chłodni eksportowej.

4. — Linja Gdynia — New York — eksploatowana przez Amerykańskie Tow. „American Scantic Line” (Mc. Cormick Line), przy pomocy 9 parowców towarowych pod banderą Stanów Zjedn. Ameryki Półn.

s. s. „Argosy” — poj. 4.995 ton b-tto, s. s. „Bird City” — poj. 4.983 ton b-tto, s. s. „City of Fairbury” — poj. 5.052 ton b-tto, s. s. „Easterner” — poj. 5.840 ton b-tto, s. s. „Easter Daw” — poj. 5.842 ton b-tto, s. s. „Minneque” — poj. 5.162 ton b-tto, s. s. „Sagaporach” — poj. 5.113 ton b-tto, s. s. „Saguach” — poj. 5.021 ton b-tto, s. s. „Shenectady” poj. 5.114 ton b-tto.

Komunikacja została uruchomiona z początkiem 1929 r. Dokładny rejs statków: New York — Kopenhaga — Gdynia — Helsingfors — Gdynia — Kopenhaga — New York. Statki odchodzą z Gdyni mniej więcej co tydzień. Podróż z Gdyni do New Yorku trwa około 2 tygodni. Jest to linja czysto towarowa, chociaż statki mają także miejsce na kilkunastu pasażerów. Przewozi ładunki drobnicowe, rzadko masowe. Statki przybijają w Gdyni do własnych składów przy nabrzeżu polskiem.

5. — Linja Gdynia — Ameryka Północna — eksploatowana przez mieszane Polskie Tow. Transatlantyczne, przy pomocy 3 parowców pasażerskich. Należy ono do typu przedsiębiorstw mieszanych z udziałem 52% kapitału polskiego i 48% duńskiego.

a) s. s. „Polonia” — poj. 7.500 ton brutto, 4.519 ton netto, nośność 5.428 ton, moc maszyn 5.700 H. P. Rok budowy 1910. Jednorazowo może wziąć 1.200 pasażerów;

b) s. s. „Kościszko” — poj. 3.522 ton brutto, 3.940 ton netto, nośność 4.062 ton, moc maszyn 4.700 H. P. Rok budowy 1915. Jednorazowo może wziąć 1.000 pasażerów;

c) s. s. „Pułaski” — poj. 6.345 ton brutto, 3.820 ton netto, nośność 4.635 t., moc maszyn 4.970 H. P. Rok budowy 1912. Jednorazowo może wziąć 900 pasażerów.

Parowce te utrzymywały komunikację pomiędzy Gdańskiem a Ameryką już od roku 1920. Kursowały one pod banderą duńską. Obecnie przeszły pod banderę polską z głównym portem wyjścia Gdynią. Dokładny rejs statków: Gdynia — Gdańsk — Kopenhaga — Halifax — New York. Statki odchodzą z Gdyni co 7 — 10 dni. Podróż z Gdyni do New Yorku trwa 13 dni. Statki przewożą pasażerów i towary, jednak główne dochody czerpią z ruchu pasażerskiego.

6. — Linja Gdynia — wschodnie porty Bałtyku, — eksploatowana przez P. P. „Żegluga Polska”, przy pomocy dwóch statków:

a) s. s. „Tczew” — poj. 760 ton brutto, 344 ton netto, nośność 1.020 ton, moc maszyn 600 H. P. Rok budowy 1925;

b) s. s. „Chorzów” — poj. 845 ton brutto, 488 ton netto, nośność 1.273 ton, moc maszyn 478 H. P., rok budowy 1921.

Statki odchodzą z Gdyni co dwa tygodnie, zawijając do Rygi, Tallina, Libawy, Helsingforsu, a w miarę potrzeby i do innych portów wschodnio - bałtyckich. Zasadniczo przeznaczone są do przewożenia towarów, jednak mogą zabierać po kilku pasażerów.

Prócz powyższych ściśle regularnych linii, port gdyński posiada jeszcze 3 połączenia towarowe, które, jakkolwiek, nie można nazwać regularnymi, to niemniej statki tych linii w pewnych odstępach czasu stale zawijają do Gdyni, przywożąc ładunki towarów drobnicowych.

Do nich należy zaliczyć przedewszyst-

kie połączenie Gdyni z Kopenhagą i Bordeaux towarowemi statkami duńskiego tow. „Det Forenede Dampskibs - Selskap”, które oddawna utrzymują regularną komunikację pomiędzy portami Francji i portami wschodnio - bałtyckimi via Kopenhaga, a w odstępach mniej więcej dwutygodniowych zawijają także do Gdyni. Obecnie linję tę obsługują 4 parowce: „Skjeld”, poj. brutto 1.300 ton, ład. 2.000 ton, „Seine”, poj. brutto 1.380 ton, ładown. 2.200 ton, „Tiber”, brutto 1.400 ton, ładown. 2.300 ton, „Halfdan” — brutto 1448, ładown. 2.400 ton.

Drugą taką linją będą statki Hambursko - Gdańskiego armatora Johannes Icka, które od czasu do czasu w drodze z Hamburga do Gdańska zachodzą do Gdyni, przywożąc ładunki drobnicowe.

Wreszcie trzecią linją będą statki P. P. „Żegluga Polska”, kursujące stale na linii Gdynia — Morze Śródziemne i zabierające ładunki drobnicowe do portów Algieru, Tunisu i zpowrotem.

B. KUŹMIŃSKI.

**NOWOŚĆ!**

**„PRAWO MORSKIE”**

w opracowaniu Dr. Al. Majewskiego

Wyczerpujący podręcznik dla marynarzy, armatorów, firm eksportowych, maklerów i t. p.

Stron 340 — XII

Do nabycia w Instytucie Wydawniczym Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni (konto czekowe P. K. O. Nr. 39602)

**Cena zł. 15.— plus 1. zł. — na przesyłkę.**

**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 Wycieczki z biorowe  
:: bufety. :: 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



# MARYNARKA WOJENNA

## ARMJA MORSKA JAKO GWARANTKA BEZPIECZEŃSTWA POLSKI

(Ciąg dalszy).

A teraz, aby przygotować materiał dla odpowiedzi na pytanie: „jaka marynarka wojenna Polsce jest potrzebna”, należałoby rozwinąć pokrótce różne możliwości ewentualnego zbrojnego konfliktu.

Na Bałtyku możemy przewidywać tylko trzy sytuacje. Albo „N”, albo sytuacja „R”, albo w najgorszym razie sytuacja „N” + „R”. Czyli, że albo wojna z Niemcami, albo z Rosją. Albo i z Niemcami i z Rosją. Nie ludźmy się co do tego, że w jakiejbyś z tych trzech sytuacji wojennych, obojdem się bez działań na morzu. Kto zaś wniknął w wywody, powyżej przytoczone, nie będzie miał również złudzeń, jeśli chodzi o powagę sytuacji Polski w dziedzinie obrony morskiej. Gdyby cały naród polski mógł być dobrze poinformowany o stanie rzeczy — gdyby każdy Polak, każda Polka, lub wogóle każdy dobry obywatel Rzeczypospolitej mógł się zapoznać z niebezpieczeństwem, jakie wisi nad Polską, mimo stałych wysiłków różnych instytucji pokojowych — nie byłoby sceptyków morza, nie byłoby ludzi, bagatelizujących sprawę potrzeby silnej floty wojennej. Doskonałym materiałem, uświadamiającym polską ludność mógłby być memoriał niemieckiego ministra Groenera, w sprawie budowy pancernika „A” dla floty niemieckiej. Memoriał ten, jako bardzo ważny przyczynek do rozważań nad sprawami naszego bezpieczeństwa na Bałtyku warto przytoczyć in extenso. Pomoże on do powzięcia sądu, co do kwestji „jaka marynarka wojenna jest Polsce potrzebna?”

Memoriał Groenera brzmi, jak następuje:

### PANCERNIK.

Sprawę budowy pancernika można dopiero wówczas rozpatrywać, jeżeli stanie się jasne, jakie zadania przypadną marynarce Rzeszy na wypadek konfliktu. W tym celu należy najpierw rozważyć możliwości konfliktów, które w dzisiejszym stanie rzeczy wchodzi w rachubę dla armji niemieckiej.

Pytanie należy więc sformułować w sposób następujący:

1). Jakie istnieją możliwości, że siła zbrojna Niemiec będzie musiała być zaangażowana?

2). Jakie zadania będzie musiała wówczas spełnić marynarka Rzeszy?

3). Czy zadania te będą mogły być lepiej wykonane po wymianie pancerników, istniejących na nowozbudowane pancerniki?

4). Czy istnieją inne powody, przemawiające za budową tych pancerników?

Problemy te były ostatnimi czasy jawnie omawiane. Niewykonalne życzenia i taktyka polityczna zaciemniły się. Należy je wyciągnąć z mgławicy nastrojów i rozpatrywać trzeźwo.

### I.

Myśl o wielkiej wojnie należy a priori odrzucić. Niemcy nie są w stanie takiej wojny prowadzić, gdyż na podstawie traktatu wersalskiego musiały się rozbroić.

Również nie można dzisiaj myśleć o izolowanej wojnie z państwem mniejszem. Na podstawie istniejących traktatów i przymierzy musimy się liczyć z wkroczeniem wielkich mocarstw.

Powiedzenia w sensie: „lepiej zginąć, niż być niewolnikiem” musi każdy człowiek na odpowiedzialnym stanowisku odrzucić. Przypuszczenie, że wielki naród może wybrać swe zniszczenie jest bezsensowne. Dobrowolne poświęcenie życia przez jednostkę miało w dziejach ludzkości tylko wówczas sens, jeżeli ofiara była poniesiona dla życia całego narodu. Naród jako całość ma prawo i obowiązek do życia.

Generał Seeckt mówi w swej książce „Myśli żołnierza” („Gedanken einen Soldaten”): „...W dziedzinie wojskowej operowanie hasłami musi działać zabójczo i to z tego powodu, że tysiące ludzi pada ich ofiarą, napewno nie ze złej woli, raczej tylko z niemożności posiadania samodzielnej myśli”.

Niemiecka siła zbrojna nie może zatem wykonać tych zadań, w których państwa widzą sens istnienia sił zbrojnych. Czy wobec tego nie jest usprawiedliwione żądanie, aby tę siłę zbrojną wogóle skasować?

Ocena wartości niemieckiej siły zbrojnej waha się między dwoma skrajnościami. Francuski minister spraw zagranicznych przedstawił niedawno w Genewie niemiecką siłę zbrojną, jako niebezpieczną nawet dla mocarstw. Sfery miarodajne obaliły to twierdzenie. Pewne koła niemieckie znowu ogłaszają zupełną niezdolność niemieckiej siły zbrojnej do ochrony kraju i domagają się jej skasowania i zaoszczędzenia niepotrzebnych wydatków.

Prawda leży pośrodku.

Dla obcych państw, które pragną niemieckich obszarów, istnienie niemieckiej siły zbrojnej stwarza ryzyko, brak jej — podsyca żądanie. Te państwa którymby mogło przyjść do głowy zagarnąć niemieckie kraje za pomocą napadów muszą się liczyć z ryzykiem, że będą musiały walczyć z dobrze wyszkoloną armją i że grozić będzie niebezpie-

czeństwo ponoszenia znacznych strat lub nawet niepowodzenia ich zamiarów. Z drugiej strony zupełna bezbronność stwarza zachętę dla takich napadów. Czy Polaka nie będzie się wprost zapraszało do upragnionych dla niego Prus Wschodnich, jeżeli nie będzie on musiał obawiać się jakiegokolwiek broni, któraby mu tego napadu wzbronila? Twierdzeniu temu stawia się zarzut, że przecież dzisiaj niemieckie Wilno nie jest już możliwe, że dzisiaj państwo niemieckie znowu jest potężne i zjednoczone, że żaden sąsiad nie odważy się go naruszyć. Kto tak myśli, miesza przyczyny i skutki. Jeżeli istotnie nasze granice są zabezpieczone to stało się to skutkiem tego, że państwo znowu wzięło w swe dłonie i rozbudowało swoje elementy mocy, w pierwszej linii wojsko. Państwo stworzyło czynnik ryzyka, który może działać tylko wówczas i tylko tak długo, jak długo te elementy mocy będą nietknięte.

Wzajemne oddziaływanie czynnika ryzyka i ponęty rzuca się w oczy w dziedzinie obrony przeciwlotniczej. Kraj, który dysponować będzie silnymi eskadrami niszczylielskimi, zaatakuje niewątpliwie bombami centra gospodarcze i centra władz kraju, który ze swej strony nie będzie dysponował lotniczymi siłami zbrojnymi. Bezbronność danego kraju tworzy zachętę do takiego narodu. Jeżeli jednakowoż to państwo będzie samo posiadało eskadry niszczylielskie, to atakujący bardzo gruntownie rozważy, czy warto ponosić ryzyko, czy jego napad lotniczy przyniesie tyle korzyści, że zrównoważy odwetowe napady lotnicze z którymi liczyć się musi.

Fakt ryzyka i zachęty udowadniają że niemiecka armja nawet w swych małych ramach ma do spełnienia bardzo ważne zadania w dziedzinie państwowej.

Dla użycia armji wchodzi w rachubę dwa praktyczne wypadki:

### WYPADEK I.

Użycie w wypadku obrony przeciwko zagrożeniu części kraju.

Armja otrzymuje zadanie uniemożliwienia wypadu na niemieckie terytorjum i ostaniania tak długo granicy, dopóki Liga Narodów, lub jakieś mocarstwo, nie wkroczy na korzyść Niemiec.

Czy historia powojenna nie jest bogata w tego rodzaju napady?

Włochy napadły w okresie zawieszenia broni na Fiume, Polska zajęła napadem Wilno, Litwa Kłajpedę. We wszystkich wypadkach celem tych napadów było stworzenie faktu dokonanego (fait accompli), a skutkiem przyznania prawa własności zrabowanego kraju. Zachowanie się Polski dostarcza dalszego dowodu, że wypadek taki może nastąpić w rzeczywistości. Apetyt Polski na obszary niemieckie Prus Wschodnich lub Górnego Śląsku nie jest żadną tajemnicą, podobnie jak nie jest tajemnicą aktywność polskiej polityki. Resortom państwowym znane są zamiary Polski



przenikania ludności polskiej w niemiecki pas pogranicza, celem planowego opanowania instytucji gospodarczych i kredytowych. Podobne wrażenia podaje w ostatnich dniach prasa stołeczna wszelkich odcieni, jako rezultat wycieczki na kresy wschodnie\*) (patrz „Berliner Tageblatt” Nr. 501 z 23.X., „Vossische Zeit-

\*) niemieckie — przyp. Red.

tung” Nr. 503 D. A. Z., Nr 499 z 24.X.), według wiarogodnych informacji uprawie się w Polsce bardzo czynne wojskowe wyszkolenie organizacji cywilnych, które w b. r. zakończyły się na Pomorzu manewrami okręgowymi pod wojskowym kierownictwem i z udziałem wojsk czynnych.

Do tych manewrów powołuje się również niemieckich poddanych polskiej na-

rodowości, którzy po ukończeniu wyszkolenia, mającego prawdopodobnie na celu przeprowadzenie zadań dywersyjnych, zostają zwolnieni znowu na niemieckie terytorjum.

Powyższe dane przemawiają za tem, że Polacy przygotowują sobie za pomocą polityki narodowościowej i poczynań gospodarczych odskocznię do zamachu.  
(c. d. n.) W. KOSIANOWSKI.

## NA ŁAWICACH FLANDRIJI

Kanał La Manche w czwartym roku wojny. Noc z 20 na 21 marca 1918. Szósty dywizjon patrolowy wyrusza z Dunkierki, aby czuwać nad Pas de Calais. Raidy torpedowców niemieckich stają się bowiem coraz częstsze.

Szósty dywizjon składa się z dwóch kontrtorpedowców angielskich: „Botha” i „Morris”, oraz trzech francuskich: „Capitaine Mehl”, „Magon” i „Bouclier”. Ostatnim dowodzą kapitan Alfred Richard. Ten sam Richard, którego niedawno zegnaliśmy na dworcu głównym w Warszawie. Albowiem dziś już komandor — Alfred Richard, po trzyletnim pełnieniu obowiązków szefa Francuskiej Misji Morskiej w Polsce, odjechał do Francji, aby objąć dowództwo najnowszego krążownika, noszącego miano marszałka Francji i Polski — Ferdynanda Focha.

Godzina dziewiąta. Noc pogodna, ale księżyc poczyna zachodzić. Jednocześnie od strony Dunkierki w ciszą nocną wsrubowuje się obcy pomruk.

Nie jest to pomruk wiatru czy fali, bo żywioty są dziś spokojne. Rośnie też nadto szybko. Po kilku minutach wprawne ucho odróżnić może miarowy turkot motorów niemieckich samolotów. Atak powietrzny.

Z ziemi wykwita cała kolumna pasm świetlnych. To reflektory poczynają szukać wroga. Jednocześnie odzywa się ponury bas dział przeciwlotniczych, przerywany wybuchami padających bomb. Samoloty niemieckie sieją dzieło zniszczenia.

Po raz 120 od czasu wybuchu wojny, Dunkierka—drugie po Verdun, miasto bohaterów — zostaje bombardowane. Na szczęście, tym razem z rzuconych 50 bomb żadna nie czyni ofiar. Straty są czysto materialne.

Ale do końca wojny miasto zbierało ogółem 5033 bomby z samolotów i sterowców, 1360 pocisków z dział okrętowych i 445 olbrzymich, całe domostwa w gruzy obracających, granatów z

38-centymetrowej baterji daleko-nośnej.

Mimo to praca w mieście i porcie nie ustawała ani na chwilę, a bohaterski mer Dunkierki p. Terquen pisał w swej odezwie: „Ruiny jedynie stają się niemieckie. Ziemia pozostaje przy Francji”.

W dniu 21 września 1793 roku Konwent Rewolucyjny przyznał, że, odpierając armję księcia Yorku, Dunkierka dobrze zasłużyła się Ojczyźnie. W 124 lata później, Naczelne dowództwo Armji i Marynarki Francuskiej przyznało miastu wielki krzyż zasługi z następującą cytata: „Miasto bohaterskie służy za przykład całemu narodowi”.

Ale o tem wszystkim marynarze 6-go dywizjonu nie myślą. Z wzrokiem wbitym w granatową powierzchnię morza, czuwają. Nawigacja na La Manchu jest w czasie wojny bardzo niezdrowa. Żadnych latarni morskich, boj huczających i dzwoniących, pływających znaków. Zamiast nich miny własne i nieprzyjacielskie łodzie podwodne, czyhające na swą ofiarę, tajemnicze okręty bez świateł. Do tego nieoznaczone już niczem mielizny i rafy, między którymi przejścia trzeba odgadywać instynktem. Jeden fałszywy manewr i siedzi się na piasku.

Aby ułatwić nawigację okrętom portowym, Anglicy któreś nocy ustawili w pobliżu Ostendy małą czerwoną boję. Ale Niemcy dostrzegli ją i następnej nocy przestawili w inne miejsce. W kilka dni później torpedowiec brytyjski osiadł na mieliznie i ledwo udało się go ściągnąć. Anglicy ustawili zaraz podobną boję w innym miejscu i tym razem rozbił się niemiecki patrolowiec. Odtąd obie strony, za cichą zgodą, przestały bawić się bojami w piłkę i zaniechały wogóle ustawiania znaków. To też pływanie, szczególnie w nocy i w szyku torowym (dziób za rufą), gdzie idący w środku okręt widzi tylko latarkę szczelinową

poprzednika, do łatwych nie należało.

Zbliża się północ. Księżyc chowa się za horyzontem, a jednocześnie rozpoczyna się przypływ. Za kilka godzin ławice Flandrii zostaną pokryte i okręty będą miały zupełną swobodę ruchów.

Godzina 3.50. Salwy armatnie od Zachodu. Kanonada od Wschodu. Nad Dunkierką błękitnawe ognie granatów świecących. Jednocześnie białe nożyce reflektorów obrony wybrzeża poczynają krajać ciemność. A oto i bas potężnych dział angielskiego monitora „Terror” i wybliski wybuchów nadbrzeżnych baterji.

Raid! Raid torpedowców! W ciągu 10 minut piętnaście wielkich torpedowców niemieckich grzmi i 1200 pocisków z dział pada na niefortunne miasto. Korzystając z ciemności, zaraz potem umykają ku Zeebrugge, chroniąc się za potężną zasłonę dymową.

Zaledwie 10 minut upłynęło od pierwszych strzałów, a już 6 dywizjon patrolowy pełną parą mknie na wschód, by odciąć wrogowi odwrot. „Botha” prowadzi. „Bouclier” ma dziurę powierzchni 3 m. kw. wybitą w burcie. Podczas zwrotu w ciemności najechał go „Magon”. Ale w oczach kapitana Richard to drobnostka. Przecież przed dwoma miesiącami, goniąc w nocy łódź podwodną, „Bouclier” padł ofiarą własnego granatu głębinowego. Przedwczesny wybuch poszarpał całą rufę okrętu i położył 12 ludzi. Myślicie, że dowódca powrócił do portu? Gdzie tam. Całą noc szukał niemieckiej łodzi w polu ustawionych przez nią min. Za co zresztą „Bouclier” ze swą załogą został wymieniony w rozkazie dziennym floty.

Z szybkością 30 węzłów kontrtorpedowce w szyku torowym kraja ciemność. Oto i światełka Newport, Ostendy i błędne latawice rakiet, tułających się nad północnym cyplem lądowego frontu. Natomiast z lewej burty horyzont nagle się zaćmiewa. Gwiazdy gasną jedna po drugiej, jakby kto.







**Nowe okręty wojenne.** Według dotychczasowych wiadomości nowe jednostki wojenne floty angielskiej, których budowa przewidziana jest programem 1929/30, otrzymają następujące nazwy: krążownik „Leander” (buduje stocznia państwowa w Devonport), kanonierki: „Bidefort” (stocznia w Devonport) i „Rochester” (stocznia państwowa w Chatham), leader flotyli „Kompenfeldt”, kontrtorpedowce: „Crusader”, „Comet”, „Crescent” i „Cygnet” (dwa pierwsze zbudowane być mają na stoczni państwowej w Portsmouth dwa pozostałe zaś na stoczniach prywatnych).

**Krążowniki.** W związku z ukończeniem budowy 2 krążowników „Norfolk” (wyporność 10.000 ton) i „York” (wyporność 8.400 ton), zostaną wycofane z floty atlantyckiej krążowniki „Comus” i „Canterbury”, dwa ostatnie okręty tej klasy, pozostające jeszcze w czynnej służbie. „Norfolk” wybudowany został na stoczni Fairfield Shipbuilding and Engineering Co w Govan. „York” zaś na stoczni Palmers Shipbuilding Co w Yarrow-on-Tyne. Oba krążowniki mają maszynę o mocy 80.000 HP., która pozwala im rozwijać szybkość 32,25 węzłów. „Norfolk” kosztował £. 2.061.802. „York” zaś £. 1.670.684.

#### FRANCJA.

**Krążowniki.** Budowa krążownika „C. 4”, który nazwany ma być „Clemenceau” i ma stanowić francuską odpowiedź na niemiecki pancernik „Erstatz Preussen” rozpocznie się we wrześniu r. b. Nad budową tego potężnego współczesnego okrętu bojowego czuwają najlepsi inżynierowie i konstruktorzy Francji.

**Flotylla francuska na Renie.** W Strassburgu stacjonuje obecnie francuska flotylla rzeczna, składająca się z 5 kanonierek. W związku z tem Strassburg został uznany za port wojenny.

**Patrowce.** Znajdujące się w budowie 2 patrowce, przeznaczone do służby na wodach pozaeuropejskich, otrzymały nazwy: „Bougainville” i „Dumont-d'Urville”. Nazwa dotychczasowego patrowca „Dumont-d'Urville” została w związku z tem zmieniona na „Enseigne-Henry”.

#### HOLANDJA.

**Dodatkowe kredyty na rozbudowę floty.** Rząd holenderski zgłosił w parlamencie wnioski o dodatkowe kredyty na budowę nowych okrętów wojennych. Odpowiednia kwota, przewidziana w uchwalonym dawniej programie rozbudowy floty, została podniesiona o 770.000 guldenów. Z tego 250.000 guldenów przeznaczonych jest na zapłacenie pierwszej raty za nowy krążownik o wyporności 5.250 ton, który jest przeznaczony dla wzmocnienia floty holenderskiej w Indjach Wschodnich. Pozostałe 520.000 guldenów stanowi pokrycie pierwszej raty za budowę nowoczesnej kanonierki, która ma być stacjonowana na wodach zachodnio-indyjskich.

#### WŁOCHY.

**Budżet marynarki wojennej na rok 1930/31.** Uzasadnienie budżetu marynarki wojennej we Włoszech obejmuje 144 strony druku. Budżet ten dotyczy okresu od 1 lipca 1930 r. do 30 czerwca 1931 r. Pierwsza część uzasadnienia omawia politykę morską Włoch w związku z konferencją londyńską. Ogółem budżet marynarki wojennej na okres

1930/31 wynosi 1.476 milionów lirów, a więc o 244 miliony lirów więcej, niż w okresie poprzednim. Około 45% z tej sumy przypada na koszty budowy nowych jednostek wojennych.

Budżet marynarki wojennej Włoch wzrósł z 614 milionów w r. 1922 do 1.476 milionów lirów w roku 1930. Jest to objaw bardzo znamienity!

#### JAPONJA.

**Krążowniki.** Z 4 krążowników 10.000 tonowych: „Nachi”, „Haguro”, „Miyoko” i „Aschigara”, które niedawno zostały wykończone i oddane do służby, utworzona została 4 dywizja II eskadry. Z 8 krążowników tego typu 3 dalsze krążowniki, już oddane do służby, nazywają się: „Atago”, „Chokai” i „Maga”. Ostatni krążownik z tej serii „Takao” został spuszczonej na wodę w Yokosuka dnia 12 maja r. b.

**Lotniskowiec.** Nowy lotniskowiec japoński o wyporności 8.200 ton, którego budowa niedawno się rozpoczęła, otrzymał nazwę „Hoyojo”.

**Zamówienia zagraniczne na stocznich japońskich.** W dniu 25 maja r. b. zostały w Tokio zakończone rokowania w sprawie budowy przez stocznie japońskie okrętów wojennych dla Portugalji i Meksyku. Poza tem stocznie japońskie złożyły ofertę rządowi chińskiemu na budowę 2 łodzi podwodnych dla marynarki chińskiej.

#### Z POLSKIEGO PRZEMYSŁU WYROBÓW SZAMOTOWYCH.

Produkcja wyrobów ogniotrwałych-szamotowych rozwinęła się w ostatnich latach bardzo silnie, głównie dzięki wojnie

celnej z Niemcami, które były dotychczas niemal wyłącznym dostawcą tych wyrobów na rynku polskim. Dostatecznie wysoki poziom techniczny większości fabryk zapewnia produkcję wyrobów wysoko stojących pod względem jakości, to też popyt na wyroby krajowe stale wzrasta; nawet taki konsument, jak Górny Śląsk, w coraz większym stopniu pokrywa swoje zapotrzebowanie w fabrykach krajowych, uniezależniając się od rynku niemieckiego, do którego ciążył się przyzwyczajenia.

Do fabrykacji wyrobów szamotowych w przeważnej części używamy surowca krajowego, jedynie do materiału o wysokiej topliwości sprowadzać musimy wysokoognotrwałą glinę zagraniczną, pokłady której posiadamy również w kraju; jednak nie są one jeszcze należycie zbadane i z wyżej wspomnianych przyczyn nie są eksploatowane.

Polski przemysł wyrobów szamotowych musi korzystać z odpowiedniej ochrony celnej z tego powodu, że chociaż jakością swych wyrobów dorównuje w zupełności materiałom zagranicznym, jednak fabryki niemieckie i czeskie są to ogromne zakłady przemysłowe, posiadające wszelki surowiec na miejscu, i ich koszty generalne produkcji ze względu na masowość muszą być dużo niższe od naszych.

Czynnikami rządowe winne zająć się szczególnie gorliwie ochroną rozbudowującego się rodzimego przemysłu szamotowego, aby kraj nie był pod tym względem uzależniony od zagranicy.

Wśród fabryk wyrobów szamotowych w Polsce wysuwa się jedno z najlepszych miejsc Fabryka wyrobów Ceramicznych „Opoczno”, S. A. w

Opocznie (woj. Kieleckie), Zarząd w Warszawie, Szopena 12.

Firma założona początkowo jako cementownia, od r. 1925/6 produkuje wysokiej jakości wyroby szamotowe, jak cegłę ogniotrwałą, kształtki i płyty piekarskie. Staranność wykonania i stałe badanie ogniotrwałości wyrobów we własnym laboratorium dają gwarancję wysokiej ich jakości.

Stały wzrost zapotrzebowania na wyroby powoduje zwiększanie się produkcji fabryki, dochodzącej obecnie do 7.000 ton rocznie (2½ razy więcej niż w 1926 r.).

Wśród odbiorców firmy figurują Dyrekcja P. K. P., Państwowe Żupy Solne i Monopol Spirytusowy, liczne huty górnośląskie i zagłębia Dąbrowskiego oraz najważniejsze zakłady przemysłowe prywatne i komunalne na terenie całego państwa.

## TOWARZYSTWO KABLI DALEKOSIĘŻNYCH

BUDOWA TELEFONICZNEJ  
MAGISTRALI KABLOWEJ

WARSZAWA — CIESZYN



Układanie kabla

8165.673.VIII



# KRONIKA

## GDYNIA, GDAŃSK I WYBRZEŻE

### RUCH PORTOWY GDYNI W LIPCU 1930 R.

W miesiącu lipcu zawinęło do portu 220 statków o pojemności 200.083 netto ton rej., przywożąc 1560 pasażerów i 74.331,2 ton ładunku (w czerwcu 193 s/s. o pojemności 176.206 z ładunkiem 48.058,4 ton oraz 1649 pasażerów). Na ładunek przywieziony złożyły się: 8.521,5 ton rudy żelaznej z Nörrköping, 22047,4 ton złomu żelaznego z Hamburga i Rotterdamu, 7.306,1 ton ryżu surowego z Rangoon'u, 27.829,2 ton tomasyny z Antwerpii, Hamburga, 2.000 ton saletry wapiennej z Oslo, 4.300 ton fosforytów i 467,9 tytoniu z Bony, 560,8 ton szmalcu z Hamburga i Gdańska, 11086 ton różnych ładunków w nieznacznych ilościach, drobnicy 189,7 z Le Havre i N. York.

Opuściło port 218 statków o pojemności 197611 ton rej. netto, wywożąc 1794 pasażerów oraz 292.088,5 ton różnych ładunków, między innymi: 267.312 ton węgla eksportowego, 13.898 ton węgla bunkrowego, 5.220,4 ton cukru do Kotka, Abo, Götheborgu, 1.055 ton mąki ryżowej do Oslo, 470 ton ryżu polerowanego do Leiz, 905,2 ton wyłoków buraczanych do New Jorku, 809,8 ton siarczanu amonu do Brestu, 800 ton koksu do Rygi, 180,5 ton masła, 178,9 ton szynki, 899,3 ton bekonów, 16,3 ton jaj, 30,5 ton bławatów do Londynu, 208,1 ton rur, 15 ton drutu walcow., 27,7 ton radiatorów do Rygi, 61,8 t. drobnicy do Le Havre i Rygi.

Obrót ogólny w lipcu wyniósł 366.419,7 ton towarów, 3.354 pasażerów (w czerwcu 280.779 ton towarów, pasażerów 3.432).

### KURS NAWIGACYJNY DLA RYBAKÓW.

W dniu 28 lipca został otwarty w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni kurs nawigacyjny dla rybaków. Kurs ten zorganizowany przez Morski Instytut Rybacki pozostaje pod kierownictwem Dyrekcji Szkoły Morskiej. Z pośród zgłoszonych 40 kandydatów przyjęto tylko 28 rybaków zawodowych.

### DODATKOWE EGZAMINY w P. S. M.

W wyniku dodatkowych egzaminów wstępnych przeprowadzonych w początkach sierpnia, przyjęto na wydział nawigacyjny Państwowej Szkoły Morskiej 36 kandydatów, w czem 22 maturzystów. Kandydaci w dniu 15 sierpnia odjechali parowcem do Hawru, gdzie zostali zaokrętowani na statek szkolny „Dar Pomorza”, który w tym czasie przybył do Hawru z Antwerpii.

### WIZYTA ESKADRY SAMOLOTÓW ANGIELSKICH W GDYNI.

We wrześniu oczekiwana jest bojo- wa eskadra samolotów angielskich, która ma odwiedzić 12 miast portowych państw skandynawskich i bałtyckich. Wizyta potrwa parę dni, a na cześć lotników odbędą się w Gdyni i Gdańsku przyjęcia i manifestacje. Na powitanie eskadry angielskiej udadzą się samoloty polskie.

### LABORATORJUM TOWAROZNAWCZE W GDYNI.

Przy Instytucie Handlu Morskiego i Techniki Portowej w Gdyni otworzyła Izba Przemysłowo - Handlowa w Grudziądzu laboratorium towaroznawcze, utworzone w pierwszym rzędzie dla celów eksportu polskiego, jak też dla obsługi portu i miasta Gdyni w kwestjach higieny i badania środków spożywczych.

### BLISKIE URUCHOMIENIE OLEJARNI W GDYNI.

Już 1-go września b. r. nastąpi uruchomienie olejarni w Gdyni, położonej przy nabrzeżu Indyjskim. Spółka istnieje od roku.

Produkcja olejarni wynosić będzie 80.000 ton rocznie, przyczem również produkty wtórne, jak makuchy będą szły nietylko na rynek wewnętrzny, ale także i na eksport.

### PRZENIESIENIE SĄDU OKRĘGOWEGO ZE STAROGARDU DO GDYNI.

Z dniem 1-go września b. r. zostaje przeniesiona ze Starogardu do Gdyni siedziba sądu okręgowego i śledczego.

### ODDZIAŁ POLICJI KOBIECEJ W GDYNI.

W dniach najbliższych zacznie funkcjonować w Gdyni oddział policji kobiecej, której zadaniem w pierwszym rzędzie będzie walka z żywym towarem.

### WYWÓZ WĘGLA PRZEZ GDYNIĘ.

W roku ubiegłym wywóz węgla przez Gdynię osiągnął połowę ilości, wywiezionej w tym samym czasie przez Gdańsk, w roku bieżącym zaś doszedł do trzech czwartych tej ilości.

### NOWY POLSKI STATEK SZKOLNY.

Pod takim tytułem „Hansa” Nr. 27 drukuje następującą notatkę, która w dosłownym tłumaczeniu brzmi:

„Los dotyka także i statki. Również piękny statek szkolny „Prinzess Eitel Friedrich”, należący do Schulschiffverein, nie zdołał się uchronić od ciężkiego ciosu ze strony państw ententy. Statek został przymusowo dostarczony Francji i tutaj przez szereg lat leżał beczynnym w porcie St. Nazaire, ponieważ Francuzi nie wiedzieli, co mają z nim zrobić. Obecnie przejęła ten statek, który w międzyczasie został zupełnie zaniedbany, najmłodsza „potęga morska” — Polska („Seemacht Polen”) i poleciła go zrehabilitować w duńskiej stoczni Nakskov Skibsværft. Statek otrzymał nową stewę tylną, aby można było wbudować motor o mocy 6000 H. P., i będzie służył w szkoleniu polskich marynarzy pod nazwą „Dar Pomorza”. Ma on być przejęty 6 lipca w Gdyni przez rząd polski specjalnie uroczystie. Zakupienie tego dużego statku szkolnego, na którym z łatwością co roku może być wyszkolonych 150 — 200 uczniów, wskazuje na to, że Polska odnośnie rozbudowy swej potęgi morskiej wciąż jeszcze czyni duże wysiłki. Ciekawą rzeczą byłoby się dowiedzieć, jaka komenda panować będzie na nowozakupionym statku, bowiem jak dotąd wszak niema jeszcze polskich nazw dla poszczególnych żagli, brasów, fałów, gejtaw i szkotów. A może wie któryś z czytelników „Hansy”, jak się po polsku

nazywa: „Kreuzbramstengenstagesegelsiederhollerleitblock?”.

Jak po polsku brzmi czterdziestoliterowa nazwa tego chytrego bloku, żaden z niemieckich czytelników „Hansy” z pewnością nie wie. Autor notatki mógłby jednakże wiedzieć, że na statku szkolnym „Lwów” od dziesięciu bezmała lat używana była komenda polska i że na „Iskrze” także sobie z tym niezgorzej radzą, a wreszcie możemy podać do wiadomości autora, że już od dłuższego czasu w trakcie opracowania jest czysto polskie słownictwo żeglarskie. Wychodzi ono z założeń bardziej współczesnych, niż słownictwo niemieckie, które prawie żywcem przejęło terminologię holenderską, modyfikując ją w sposób prowadzący w rezultacie do takich dziwolągów, jak nazwa owego skromnego bloczku.

### FLAGA POLSKA NA ATLANTYKU.

W pierwszym okresie istnienia Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego statki tego Towarzystwa pływały pod banderą duńską ze względu na konieczność wypełnienia całego szeregu formalności, związanych z pojawieniem się flagi polskiej na Atlantyku. Obecnie wszystkie te formalności zostały pomyślnie załatwione, wobec czego w bieżącym miesiącu na okrętach Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego zostanie podniesiona flaga polska. Uroczystości te odbędą się w porcie Gdyni w następujących terminach: na okręcie „Pułaski” w dniu 7 b. m., na okręcie „Polonia” w dniu 8 b. m., oraz na okręcie „Kościuszko” w dniu 20 b. m. Podniesienie flagi Polskiej na okrętach P. T. O. otwiera nowy etap zarówno w rozwoju Towarzystwa, jak i w dziejach Polskiej floty handlowej.

### WYCIECZKA DO JUGOSŁAWJI.

P. P. „Żegluga Polska” organizuje 24-dniową wycieczkę na Dalmatyckie wybrzeże do Dubrownika ze zwiedzeniem po drodze Wiednia, Budapesztu i Zagrzebia. Wyjazd dnia 24-go września 1930. Powrót dnia 18-go października 1930 r. Koszt całej wycieczki, obejmujący: przejazdy koleją w pociągach pośpiesznych II. klasą, na statku I-szą klasą, pierwszorządne hotele w miejscach zatrzymania się, całkowite pierwszorządne utrzymanie w drodze i w miejscach pobytu, zwiedzanie Wiednia, Budapesztu i Zagrzebia, karty wstępu, wizy, taksy, napitki i t. p. wynosi od osoby Zł 1.525.—.

Termin zgłoszeń upływa w dniu 1-go września r. b. Uczestnicy wycieczki winni posiadać paszporty zagraniczne, uprawniające do wjazdu do Austrii, Jugosławji i na Węgry.

Wycieczka odbędzie się przy zgłoszeniu się przynajmniej 25 uczestników.

Zgłoszenia przyjmuje i udziela dalszych informacji Wydział Pasażerski P. P. „Żegluga Polska”, Gdynia. Tel. 1033.

### ŁOTWA

### NOWE STATKI POD BANDERĄ LOTOWSKĄ.

Towarzystwo żeglugowe „Navigator” zakupiło w Norwegii parowiec „Gorn”.



którego nazwa została zmieniona na „Donator”. Statek ma 1.555 t. rej. brutto. Zbudowany był w r. 1899 w Sunderland. Statek miał awarię, wskutek której został silnie uszkodzony. Reperacja jego dokonana zostanie w libawskich warsztatach marynarki wojennej.

Towarzystwo żeglugowe „Stars” w Windawie, pracujące z dobrymi rezultatami, zakupiło w Anglii za cenę £ 9.000 parowiec „Coperman”. Statek wybudowany był również w 1899 roku.

#### WOLNY PORT W LIBAWIE

ma być otwarty na początku 1931 roku. Odpowiednie roboty przygotowawcze już rozpoczęto.

### SZWECJA

#### CZAS PRACY NA STATKACH.

Rząd szwedzki przedłużył obecnie obowiązującą ustawę o czasie pracy na statkach szwedzkich na dalsze 3 lata.

### NORWEGJA

#### FLOTA MOTOROWA.

W chwili obecnej jedną trzecią całej floty handlowej Norwegii stanowią statki motorowe, których łączny tonaż wynosi około 1.700.000 ton. Jedynie Anglia posiada nieco większą flotę motorową, niż Norwegia.

### NIEMCY

#### POPRAWA W OBROTACH TOWAROWYCH PORTU W SZCZECINIE.

Obrót portu w Szczecinie w ciągu pierwszych 6 miesięcy r. 1930 obejmuje ogółem 2.581 statków o 3.366.392 m<sup>3</sup> pojemności netto na wejściu i 2.577 statków o 3.373.730 m<sup>3</sup> pojemności netto na wyjściu z portu. Ogólny przeładunek towarów w porcie obejmuje 2.438.000 ton, z czego w przywozie 1.467.000 t. i w wywozie 971.000 t. Z porównania z odpowiednim okresem roku 1929 wynika, że obrót towarowy Szczecina wzmożł się. Mianowicie w pierwszej połowie r. b. weszło do portu w Szczecinie o 998 statków o 1.056.986 m<sup>3</sup> pojemn. netto więcej, niż w analogicznym okresie r. ub., a wyszło o 1.020 statków więcej o pojemności netto 1.096.162 m<sup>3</sup>. Przeladowano zaś towarów o 671.000 ton więcej, z czego na przywóz wypada 345.000 t. i na wywóz 326.000 t.

#### WPLYW ŻEGLUGI MORSKIEJ NA BILANS PŁATNICZY NIEMIEC.

Według danych Urzędu Statystycznego Rzeszy Niemieckiej, dotyczących bilansu płatniczego Niemiec za rok 1929, czysty zysk osiągnięty przez żeglugę niemiecką (pasażerską i towarową) w tym okresie wyniósł 368 milionów marek. O znaczeniu, jakie posiada żegluga morska dla bilansu płatniczego Niemiec, świadczy dobitnie poniższa tabelka:

Rok	Czysty zysk żeglugi morskiej
1929	368.000.000 mk.
1928	335.000.000 „
1927	256.000.000 „
1926	343.000.000 „
1925	295.000.000 „

#### Z PORTU HAMBURSKIEGO.

Na zebraniu przedstawicieli zorganizowanych robotników portowych w Hamburgu postanowiono, w związku z ciężką obecną sytuacją gospodarczą, zrezygnować z zamierzonej rewizji taryfy płac w porcie i pracować nadal przy obecnym wynagrodzeniu. Uchwała ta powzię-

ta została dużą większością głosów przeciw głosom przedstawicieli radykalnej lewicy.

### FRANCJA

#### ORDER ZASŁUGI MORSKIEJ WE FRANCJI.

Prezydent Republiki Francuskiej wydał dekret o utworzeniu orderu zasługi morskiej (Ordre de Merite Maritime). Nowy order posiada rangi na wzór Legji Honorowej i przeznaczony jest w pierwszej linii dla oficerów i marynarzy marynarki handlowej, którzy służą na morzu bez przerwy przynajmniej 15 lat i wykazali specjalne zalety i gorliwość w służbie. 7/10 ogólnej ilości odznaczeń, która będzie co roku przyznawana (10 orderów komandorskich, 100 oficerskich i 250 kawalerskich) jest przeznaczonych dla oficerów i marynarzy francuskiej marynarki handlowej, 3/10 zaś dla tych Francuzów lub cudzoziemców, którzy położyli zasługi dla rozwoju francuskiej floty handlowej, rybołówstwa morskiego, portów francuskich i t. p.

### BELGJA

#### RZĄD BELGIJSKI

zakłada nowe towarzystwo, którego zadaniem będzie akcja kredytowa na rzecz żeglugi belgijskiej. Towarzystwo to ma wypuścić własne obligacje na sumę 500 milionów franków. Procenty od tych akcji będą gwarantowane przez państwo.

### ANGLJA

#### UNIERUCHOMIONY TONAŻ.

Chamber of Shipping komunikuje, że w dniu 1 lipca r. b. ilość unieruchomionego tonażu w głównych portach Wielkiej Brytanji i Irlandji zwiększyła się w porównaniu z 1 kwietnia r. b. o 35.563 t. r. n., w porównaniu zaś z 1 lipca 1929 r. o 546.559 t. r. n. Ogółem w dniu 1 lipca r. b. w portach angielskich stały bezczynnie 373 statki o pojemności 927.717 t. r. n., w tej liczbie było 85 statków o pojemności poniżej 1000 ton.

### ST. ZJEDNOCZONE

#### WYPRZEDAŻ TONAŻU SHIPPING BOARD.

Cena, za którą amerykańskie Shipping Board sprzedało tow. „Roosevelt Steamship Co” 5 swoich statków („Steadfast”, „Eclipse”, „Archer”, „Interpendence” i „Victorious”) po 11.700 t. nośności każdy jest najniższa ze wszystkich dotychczasowych cen sprzedanych tonażu Shipping Board. Mianowicie statki te sprzedano po 30.000 dol. za sztukę, czyli po niespełna 3 dol. od 1 tonny nośności. Statki te otrzymują pożyczki, gwarantowane przez Shipping Board, na wbudowanie silnych maszyn, które pozwolą im rozwijać szybkość 16 węzłów.

#### FORD TWORZY WŁASNĄ ŻEGLUGĘ.

Z Ameryki donoszą, że znana wytwórnia samochodów „Ford Motor Company” zamierza wybudować 6 do 8 motorowców towarowych, każdy o nośności 6.000 ton i szybkości minimum 16 węzłów. Statki te mają być zbudowane na stoczniach amerykańskich. Fabryka Forda rozporządza obecnie 5 parowcami i 1 motorowcem, które pracują w żegludze kabotażowej, dowożąc fabrykaty wytwórni do składów i przedstawicielstw Forda w miastach portowych Ameryki. W związku z zamierzonym pobudowa-

niem nowych motorów mówi się o tem, że statki te będą pracowały w żegludze oceanicznej, przewożąc samochody Forda do Europy, Ameryki Południowej i Azji Wschodniej. W drodze powrotnej statki te podobnie, jak jest to obecnie w żegludze kabotażowej — zabierałyby ładunki obce.

### JAPONJA

#### SUBWENCJE DLA ŻEGLUGI JAPONSKIEJ.

Mimo ciężkiej sytuacji finansowej Japonja czyni duże wysiłki, by utrzymać i rozszerzyć swe stanowisko w żegludze światowej. Dla tych celów w pierwszym rządzie mają służyć świeżo uchwalone subwencje dla żeglugi i tanie kredyty na budowę statków. Budżet na rok 1930/31 przewiduje 11.165.044 yen na subwencjonowanie żeglugi.

### RÓŻNE

#### POSTANOWIENIA MIĘDZYNARODOWEGO KONGRESU PILOTÓW.

W połowie lipca odbył się w Antwerpii II międzynarodowy kongres pilotów, w którym wzięli udział delegaci związków pilotów następujących krajów: Belgji, Niemiec, Holandji, Francji i państw skandynawskich. Kongres postanowił jednogłośnie przeprowadzić starania w krajach, reprezentowanych na kongresie, aby ustawowo zaprowadzony został przymus zaopatrzenia wszystkich statków w standardowe schodnie dla pilotów. Dalej kongres w interesie bezpieczeństwa żeglugi i ochrony życia ludzkiego na morzu uznał za absolutną konieczność, aby zasięg akustycznych sygnałów na pokładach wszystkich statków wynosił przynajmniej 1 milę morską. Wreszcie kongres postanowił jednogłośnie domagać się wprowadzenia ujednostajnionej międzynarodowej komendy sternicznej.

#### OPALANIE STATKÓW PYŁEM WĘGLOWYM.

Już od dłuższego czasu czynione były próby opalania statków pyłem węglowym (sproszkowanym węglem), jako materiałem daleko bardziej ekonomicznym od węgla. Ostatnio duże wrażenie wywarła w angielskich sferach żeglugowych wiadomość, że statek „Incemore”, należący do John Line, towarzystwa podporządkowanego towarzystwu „Furness Withy and Co”, przechodzi na opalanie pyłem węglowym według amerykańskiego systemu Todd'a. Statek przerabiany jest na stoczni „R. and H. Green and Silley Weir, Ltd”. w Brackwall. Przeróbka ma być uskuteczniiona w ciągu 20 dni pod kontrolą inżynierów „Todd Shipyards Corporation”. Parowiec „Incemore” zbudowany był w r. 1920 w Hartlepool. Wymiary jego są następujące: długość 360 stóp, szerokość 52 st. i wysokość 24½ st. Nośność statku 6.308 ton.

#### KAJAKIEM NA MORZE.

Dwaj studenci częstochowianie pp.: Jarmuda i Olesiak, członkowie Ligi Morskiej i Rzecznej, odbywają podróż wzdłuż Wisły, od jej źródeł począwszy, aż do morza, następnie do Gdyni, na kajaku dwuosobowym. Celem tej wędrowki wodnej jest propagowanie idei morza Polskiego przez odczyty, wygłaszane na etapach, a także poznanie Wisły.



# DZIAŁ OFICJALNY L. M. i RZ.

## NASI PRZYJACIELE WE FRANCJI

W końcu czerwca r. b. powstało we Francji Stowarzyszenie, które postawiło sobie za zadanie propagandę na gruncie francuskim, wśród społeczeństwa francuskiego i wśród emigracji polskiej we Francji, hasła, jakie głosi Liga Morska i Rzeczna.

Stowarzyszenie nosi nazwę „Association des Amis de la Ligue Polonoise Maritime et Fluviale” (Stowarzyszenie Przyjaciół Polskiej Ligi Morskiej i Rzecznej).

Bratnia nasza Organizacja na terenie francuskim ma charakter stowarzyszenia mieszanego polsko francuskiego.

Protectorat nad powstałą placówką objęli pp. Konsul R. P. w Lille p. Dr. Brzeziński, Rektor Uniwersytetu Państwowego w Lille p. Chatelet i Prezes Sekcji Północnej Francuskiej Ligi Morskiej i Kolonjalnej p. Decaux.

Zarząd Główny Stowarzyszenia mieści się w Lille, które jest centrum wychodźstwa polskiego we Francji i które grupuje najwięcej aktywnej inteligencji polskiej na wychodźstwie. Na północy Francji wychodzą, jedyne zresztą, trzy dzienniki polskie, oraz znajdują się tam centrale najpoważniejszych organizacji zawodowych i kulturowo-oświatowych wychodźstwa.

Prezesem Zarządu Głównego wybrany został Prezes Związku Robotników Polskich we Francji p. Stefan Rejer, znany i ceniony działacz robotniczy polski na wychodźstwie. Wiceprezesami Zarządu są pp. Red. M. Kwiatkowski, Dr. Fr. Bratek-Kozłowski i prof. H. Krakowski; członkami zarządu wybrani zostali pp. Ks. Cz. Garstecki z Lens, P. Kalinowski, J. Wiącek, St. Gibasiewicz, A. Głogowski, S. Debus, Prączyński, Wancovenberg z Lille i Maćkowiak z Lens.

Do Komisji Rewizyjnej wybrano pp. Red. P. Kowola z Lens i St. Świętochowskiego i K. Berenta z Lille.

Nowopowstała organizacja zdołała utworzyć już filje w Dounai i Wazieres, oraz przystąpiła do organizacji oddziału w Lens i Paryżu.

Szczegółowiej omówimy zakres zadań naszej bratniej organizacji na terenie francuskim w numerze wrześniowym.

Obecnie życzymy naszym przyjaciółom jak najlepszych wyników w Ich pracy nad propagandą polskiego dostępu do morza.

## ZJAZD W SPRAWIE SCHRONISKA L. M. i R. W GDYNI

W niedzielę, dnia 3 sierpnia 1930 r. odbył się w Gdyni zjazd informacyjno-organizacyjny przedstawicieli Oddziałów Ligi Morskiej i Rzecznej, zwołany z inicjatywy Rady Okręgowej L. M. i R. Zagłębia Węglowego, a poświęcony sprawie budowy w Gdyni własnego schroniska Ligi Morskiej i Rzecznej. Na zjeździe reprezentowane były następujące Oddziały L. M. i R.: Rada Okręgowa Zagłębia Węglowego (p. Z. Tyszel) Związek Pionierów Kolonjalnych (pp. kpt. T. Cybulski, dr. W. Rosiński, kpt. A. Zarychta), Łowicz (p. prof. Wł. Doleżał), Łódź (p. pułk. Walicki), Chorzów (p. Kotuła), Sosnowiec (pp. inż. L. Rudowski i inż. W. Łuczko), Gdynia (p. F. Łyp), Chorzów—Gmina (p. Janus), Ostrowiec Kielecki (pp.: K. Kais i St. Górny) oraz przedstawiciel Departamentu Morskiego M. P. i H. p. red. H. Tetzlaff.

Przewodniczył obradom p. inż. Rudowski, wiceprzewodniczącym był p. pułk. Walicki, sekretarzował zaś p. dr. Rosiński.

Sprawę budowy schroniska referował p. Tyszel. W dyskusji zabierali głos pp.: Rudowski, Walicki, Doleżał, Łyp, Tetzlaff, Rosiński, Zarychta, Kais, Kotuła. W rezultacie dyskusji uchwalono wniosek treści następującej:

„Zebranie porozumiewawcze Oddziałów Ligi Morskiej i Rzecznej odbyte w dniu 3.VIII. 1930 w Gdyni postanawia:

1) wyłonić komisję dla opracowania projektu budowy schroniska L. M. i R. w Gdyni;

2) polecić komisji opracowanie budżetu budowy schroniska;

3) zaprojektować opodatkowanie Oddziałów na cele budowy schroniska;

4) wykonanie budowy powierzyć Okręgowi Śląskiemu i Oddziałom Łódzkim i Gdyni, z których to oddziałów zostanie wyłoniona na najbliższym rocznym walnym zjeździe delegatów L. M. i R. specjalna delegacja dla spraw, związanych z budową schroniska w Gdyni”.

Wniosek ten postanowiono przedłożyć Walnemu Zjazdowi Delegatów, jako wniosek na zjazd Oddziałów, biorących udział w zebraniu.

Poza tem na wniosek p. Kpt. Zarychty przyjęto następującą rezolucję dodatkową:

„Celem należytego przygotowania materiałów w sprawie budowy schroniska L. M. i R. w Gdyni na Walny Zjazd Delegatów Oddziałów L. M. i R., zebrani postanawiają podzielić między siebie

pracę przez utworzenie poszczególnych referatów, jak: wynalezienia placu w Gdyni, planu budowy i kosztorysu, propagandy budowy i porozumienia się z zainteresowanymi Oddziałami, finansowy oraz centralny, którego zadaniem byłoby ogniskowanie całej pracy przygotowawczej”.

Poszczególne referaty objęli pp.: F. Łyp (Gdynia) — referat wynalezienia placu w Gdyni, Rada Okr. Zagł. Węgl. i Związek Pionierów Kolonjalnych — referat planu budowy i kosztorysu, red. H. Tetzlaff — referat propagandy, Rada Okr. Zagł. Węgl. i Łódź — referat finansowy oraz Związek Pionierów Kolonjalnych — referat centralny.

## NOWY LOKAL ZARZĄD. GŁÓWNEGO i „MORZA”.

Biura Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej oraz Redakcja i Administracja „Morza” mieszczą się obecnie przy ul. Nowy Świat Nr. 35 III piętro.

## DWUTYGODNIÓWKA PROPAGANDOWA.

Zarząd Główny L. M. i R. w czasie od dnia 14 do 28 września rb. organizuje na terenie całego kraju dwutygodniówkę propagandową, poświęconą sprawom naszego dostępu do morza oraz zagadnieniom kolonialnym.

## LOTERJA FANTOWA L. M. i R.

Celem pomnożenia środków potrzebnych na akcję L. M. i R. zorganizowana została Wielka Loteria Fantowa. Pierwsza transza Loterii zawiera milion losów po 2 zł. Ogólna ilość fantów 50.000 wartości 400.000.— złotych. Ciągnięcie 31 marca 1931 r.

## STYPEDJA DLA UCZNIÓW SZKOŁY MORSKIEJ.

Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej w Skarżysku przyznał subsydlum w kwocie zł. 100 miesięcznie dla dwóch uczniów po zł. 50.— na ucznia.

Oddział w Nielewli przyznał stypendjum w wysokości zł. 300.— za 1930 rok.

## NOWE ODDZIAŁY L. M. i R.

W myśl uchwały Zarządu Głównego z dn. 4 listopada 1927 r. zostały zalegalizowane Oddziały:

1) w Zbąszyniu, do którego Zarządu zostali wybrani: p.p. Józef Krupiński — prezes, Wojciechowski — wiceprezes, Bolesław Straszak — sekretarz, Czesław Krawczyk — zast. sekretarza, Andrzej Dzierbiński — skarbnik.



Komisja Rewizyjna pp. Hieronim Marciniak, Franciszek Klauziński, Maksymilian Szałamacha.

2) w **Końskich**, do którego Zarządu zostali wybrani pp.: Mjr. Józef Stopa — prezes, Dr. Jan Caderski, — wiceprezes, por. Julian Fabicki — sekretarz, por. Marjan Kwiatkowski skarbnik. Komisja Rewizyjna pp.: Leopold Piątkowski, Starosta Konecki; Jan Szymański, Burmistrz m. Końskich; kpt. Marjan Markowski.

3) w **Janowie Śląskim**, do którego Zarządu zostali wybrani pp.: Szymura — prezes, Adamus — zast. prezesa, Mike — sekretarz, Jan Zamarliń — skarbnik. Komisja Rewizyjna pp.: Włoka i Zok.

4) w **Bielsku - Białej** do którego Zarządu zostali wybrani pp.: Gen. Brygady Przędziński — przewodniczący, dyr. Mackiewicz — wiceprezes, Stojek — skarbnik, por. Świdowski — sekretarz, członkowie Zarządu pp.: Gen. dypl. Rybotycki, inż. Neuhoj, dyr. Kiessewetter, Schauer, pułk. Piwnicki, insp. Matusiak, zastępcy pp.: prof. Kawiak i prof. Łubas. Komisja Rewizyjna pp.: inż. Bartoniec, prof. Krasoń, prof. Frączek, ref. Niżankowski, Tyc i Lipowczan.

5) w **Domaczewie**, do którego Zarządu zostali wybrani pp.: Bolesław Murzynowski — prezes, Dr. Czepito — wiceprezes, Ksawery Moroz — skarbnik, Dr. Smiedziński — sekretarz, członkowie pp.: Edward Zelent, Witowski; zastępcy pp.: Lucjan Gąsiorowski, Szyja Frydman, Julian Szumiata, Stanisław Gwiaździniński, Edward Biernacki.

6) w **Chropaczewie**, do którego Zarządu zostali wybrani pp.: J. Przybyła — prezes, Knesbok — zast. prezesa, M. Paruch — sekretarz, Ewich — zast. sekretarza, Dworaczek — skarbnik; członkowie zarządu, pp.: ks. Cedzich i Kuchejda. Komisja Rewizyjna, pp.: Gargol, Nawrat i Dudek.

#### Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW:

Do Zarządu w **Gródku Jagiellońskim** zostali wybrani pp.: Kazimierz Bodnar — prezes, Karol Przednowek — wiceprezes, Stanisław Maruszczak — sekretarz, Tadeusz Bażant — skarbnik, członkowie Zarządu pp.: Antoni Kleeberg, Stanisław Kaniowski, mjr. Edward Wojtulewski, kpt. Józef Smagowicz, Antoni Zieliński, Władysław Szulicki. Komisja Re-

wizyjna pp.: Stanisław Le Bouton, Stanisław Krykowski, Edmund Unolt.

Do Zarządu w **Dąbrowie Górniczej** zostali wybrani pp.: Dyr. Józef Kaczkowski — prezes, Dr. Adam Piwowar — wiceprezes, Wincenty Kuźniak — przewodniczący sekcji imprez, Dyr. Anton Ziemia — przewodniczący sekcji i propagandowo - odczytowej, Paweł Wacheko — skarbnik, Julian Torbus — zast. skarbnika, Aleksander Englert. — Sekretarz.

Do Zarządu w **Milejowie** zostali wybrani pp.: Tadeusz Fabijankowski — prezes, Cecylja Fabijankowska — wiceprezes, Zygmunt Babiński — sekretarz, Kazimierz Siesicki skarbnik, Grzegorz Pawlicki i Józef Koprowski członkowie Zarządu. Komisja Rewizyjna pp.: Wacław Kociubiński, Faustyn Markowski.

Do Zarządu w **Łowiczu** dokooptowano pp.: W. Logina w charakterze skarbnika, oraz p. Józefę Rembowską w charakterze sekretarki.

Do Zarządu w **Piotrkowie** zostali wybrani pp.: pułk. Władysław Młocki — prezes, Arnold Elsenberg — wiceprezes, Feliks Gumiński — skarbnik, Michał Rawita - Witanowski zast. skarbnika, Amelja Otuchowska — sekretarka. Członkowie Zarządu pp.: Piotr Królikowski i Aleksander Pański. Komisja Rewizyjna pp.: Inż. Wacław Kraśkiewicz, inż. Alfred Majznes, Emilja Zielińska.

Do Zarządu w **Łagiewnikach Śląskich** zostali wybrani pp.: Karol Dona — prezes, Józef Kokot — wiceprezes, Maksymilian Skutnik — sekretarz, Kolodziejczyk — zast. sekretarza, Płaszczymonka skarbnik, Józef Kosmala — gospodarz.

Do Zarządu w **Częstochowie** zostali wybrani pp.: inż. Łukasz Głuszcak — prezes, inż. Jan Bartoszewski — wiceprezes, inż. Ludwik Trochimowski II-gi wiceprezes, Dr. Jan Skotnicki — sekretarz, inż. Witold Wasilewski — skarbnik, Ignacy Popczyk — zast. sekretarza, inż. Ryszard Krygier zast. skarbnika. Członkowie Zarządu pp.: Jan Janusz, Zdzisław Kachelski, Aleksander Kern, Dr. Władysław Kahl, Wacław Dmochowski. Komisja Rewizyjna pp.: Antoni Morawski, Piotr Kozerski, Ignacy Suski, zastępcy pp.: Włodzimierz Pruski i Franciszek Wierzchowski.

#### KURS ŻEGLARSKI DLA INSTRUKTORÓW MŁODZIEŻY W BIAŁYMSTOKU.

Oddział Ligi M. i Rz. w Białymstoku powołał do życia Dowództwo Przysposobienia Wodnego, powierzając kierownictwo „Wilkom Morskim”: Tydełskiemu Włodzimierzowi i Jastrzębskiemu Bronisławowi. Pierwszym zadaniem D-wa było zorganizowanie 1-go kursu instruktorskiego młodzieży. Kurs trwał od 30 kwietnia do 1 czerwca b. r. Na kurs uczęszczało 28 członków zbiorowych. Ukończyło kurs 20 członków. Program kursu obejmował między innymi: astronomię, nawigację, szkolenie wodne (wiatry, nazwy, komendy), dzieje i teraźniejszość marynarki wojennej i handlowej. Oddział posiada więc teraz 20 wykwalifikowanych instruktorów, którzy są przydzieleni do drużyn szkolnych. Uroczyste zakończenie kursu odbyło się w dniu 6 czerwca b. r. w obecności nauczycielstwa, komendanta P. W. por. Prackiego i innych. Po przemówieniu Prezesa Oddziału pułk. Ostrowskiego i dowódcy kursu Tydełskiego świadectwa rozdał p. Prezes.

#### SUKCESY DRUŻYNY SPORTOWEJ ODDZIAŁU L. M. i R. w SKARŻYMSKU.

Na zawodach sportowych w Spale w dn. 6, 7 i 8 czerwca rb. w obecności P. Prezydenta Rzeczypospolitej otrzymali nagrody zawodnicy drużyny Sportowej Oddziału Ligi Morskiej i Recznej w Skarżysku.

1.) I. miejsce 4 × 100 p.p. Skoczek Lipiec, Bogusz i Szwed. 2) I. miejsce Skok w dal — p. Lipiec. 3) II. miejsce Bieg 800 mtr. p. Molenda, 4) III. Pięciobój p. Skoczek.

#### KONKURS NA STYPENDJUM.

Popierając rozwój naszego szkolnictwa morskiego, Liga Morska i Reczna, Okręg Zagłębia Węglowego w Katowicach, w latach ubiegłych ufundowała 2 stypendja dla uczniów Szkoły Morskiej w Tczewie, z których jeden, pochodzący z Nowych Hajduk już w przyszłym roku kończy studia i uzyska stopień oficerski w marynarce handlowej.

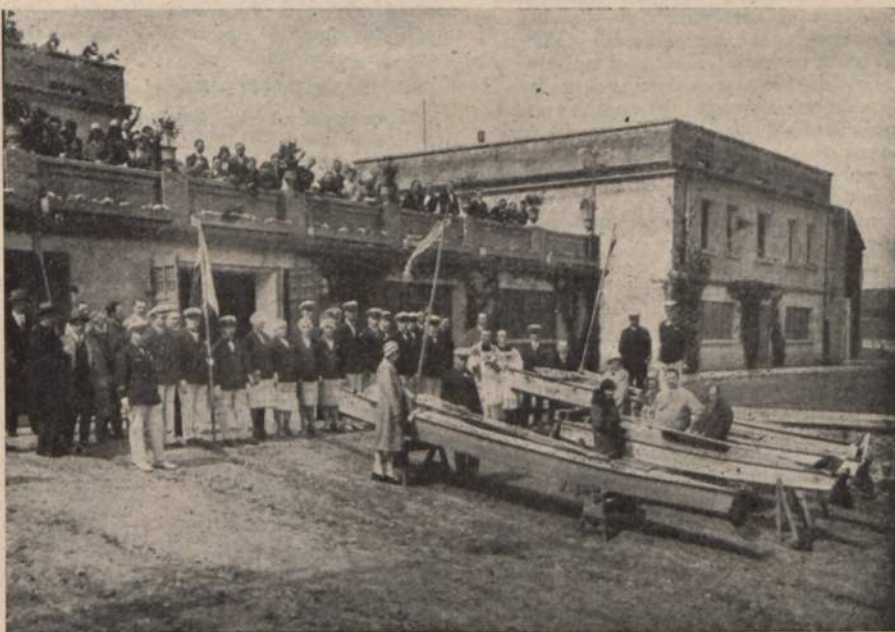
Celem zachęcenia uczącej się młodzieży szkół śląskich do wstąpienia do służby morskiej w polskiej flocie handlowej, Liga Morska i Reczna rozpisuje konkurs na trzecie stypendjum ucznia Szkoły Morskiej w Tczewie w wysokości zł. 600.—, t. j. ½ rocznej opłaty szkolnej, wynoszącej zł. 1200.— Stypendjum przesłane będzie uczniowi Szkoły Morskiej w Tczewie, który wykaze się dobrą postawą w studjach i odpowiednim stopniem niezamożności.

Również młodzież szkolna, pragnąca w roku bieżącym wstąpić do Szkoły Morskiej ma prawo ubiegać się o przyznane stypendjum, jednakże po definitywnym przyjęciu do szkoły. Pierwszeństwo do otrzymania stypendjum mają uczniowie, pochodzący z Województwa Śląskiego, a w pierwszym rzędzie synowie robotników, względnie urzędników Państwowej Fabryki Związków. Azot. w Chorzowie.

Odpowiednie podania należy adresować do Sekretariatu Ligi Morskiej i Recznej w Katowicach, Plebiscytowa 1, II p.

Za Zarząd Okr. Ligi M. i Rz.:  
Sekretarz: Prezes:

(—) Dyr. Szczur (—) Inż. J. Kiedroń.



Poświęcenie 4 łodzi i podniesienie bandery Kadry Żeglarskiej Ligi Morskiej i Recznej we Włocławku w dniu 11.V. 1930.





# PIONIER KOLONIALNY

## ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

SKŁADNIK

### W SPRAWIE REALIZACJI PROGRAMU KOLONIALNEGO

Zapoczątkowana przez Związek Pionierów Kolonialnych akcja kolonialna spotkała się już z dobrem przyjęciem wśród społeczeństwa. Hasła, propagowane przez Związek, przeniknęły do zainteresowanej zagadnieniami naszej ekspansji ludzkiej i gospodarczej opinii publicznej. Dla wszystkich jest już dzisiaj rzeczą jasną, że zarówno ze względów populacyjnych, jak i ekonomicznych Polska musi prowadzić własną, niezależną i konsekwentną politykę kolonialną.

Wielomilionowa emigracja nasza, dalsze intensywne jej nasilanie powodowane dużym przyrostem naturalnym, oraz żywotne interesy ekonomiczne, jeśli chodzi o import do kraju towarów pochodzenia kolonialnego, jak również i eksport artykułów polskiej produkcji, które mogą znaleźć rynki zbytu w krajach kolonialnych, są koniecznościami, których załatwienia pozytywnego domaga się życie.

Tematom tym poświęcaliśmy już wiele miejsca w „Pionierze Kolonialnym” i nadal poświęcać im szpalty naszego pisma będziemy.

W artykule niniejszym chodzi przede wszystkim o wyjście z dotychczasowych teoretycznych niejako rozważań na tory praktyczne. Pragniemy tutaj zapoczątkować rozpatrzenie możliwości realizowania polskiego programu kolonialnego. Nie wątpimy, że hasła kolonialne, jakie organizacja nasza wysuwa od lat trzech bezmała, zostały należycie przetrawione i są już w dostatecznej mierze okrzepłe, aby mogły służyć za podstawę do zapoczątkowania okresu praktycznego.

Aby rozpocząć wykonanie naszego programu, należy przede wszystkim zacząć przygotowanie potrzebnego aparatu finansowo-gospodarczego. Będzie można realizować skutecznie poszczególne punkty naszego programu kolonialnego, tylko wtedy, jeżeli powstaną niezbędne ku temu instytucje finansowe i gospodarcze.

Nie można mówić o wykonywaniu np. celowej kolonizacji polskiej za oceanem, nie rozporządzając przy tym odpowiednim finansowo przygotowanym aparatem. Nie można również myśleć nawet o uniezależnieniu się od obcego pośrednictwa przy imporcie towarów kolonialnych, o ile na jego miejsce nie powołamy do życia własnych przedsiębiorstw handlowych w krajach kolonialnych. Nie będzie można również mówić na serjo o eksporcie produktów polskich do kolonii i krajów o charakterze kolonialnym, jeżeli nie będzie odpowiedniego dla tych celów aparatu gospodarczego.

Kto orientuje się w wymogach współczesnego życia gospodarczego, ten wie, że zagadnienia kolonizacyjne z jednej strony, jak i zagadnienia wymiany handlowej z drugiej, wymagają dla ich urzeczywistnienia przede wszystkim odpowiedniego traktowania ekonomicznego. Podstawą dla zapoczątkowania określonej polityki populacyjnej i gospodarczej Polski w odniesieniu do omawianych przez nas zagadnień kolonialnych, musi być, rzecz oczywista, przede wszystkim troska o zorganizowanie odpowiednich komórek gospodarczych, opartych na solidnych podstawach finansowych.

Jasną jest rzeczą, że podstaw do realizowania wysuwanego przez nas programu, podstaw finansowych w pierwszym rzędzie, nie należy i nie powinno się szukać u Rządu Rzeczypospolitej. Środki na zorganizowanie prac, związanych z ekspansją naszego przemysłu i handlu, oraz na przeprowadzanie kolonizacji za oceanami wychodźcy-rolnika polskiego, dać powinno społeczeństwo samo. Jest to tem bardziej zrozumiałe, że chodzi tutaj przede wszystkim o interesy samych kół gospodarczych kraju, jak również o interesy tych, którzy z kraju zmuszeni są emigrować.

Dużo mówi się i pisze na temat wyzyskiwania nas przez obce pośrednictwo i eksploatacji emigrującego ludu polskiego na obczyźnie. Stwierdza się, niemal na każdym kroku, bardzo poważne minusy w dotychczasowej naszej w tych dziedzinach polityce.

Podjmując walkę z dotychczasowym stanem rzeczy w dziedzinie naszych zagadnień populacyjnych i ekonomicznych, Związek Pionierów Kolonialnych wysunął, jako radykalny środek zaradczy przeciw marnowaniu sił gospodarczych i ludzkich Narodu, realizację swego programu kolonialnego.

Organizacjami, niezbędnymi do należytego ruszenia z miejsca strony gospodarczej naszego programu kolonialnego, powinny być: a) syndykaty kolonizacyjne dla poszczególnych terenów, na których Polska zamierza prowadzić swoją kolonizację; b) organizacje gospodarcze, mające na celu bezpośrednio zaopatrywanie się w potrzebne surowce kolonialne; c)



organizacje gospodarcze (związek eksporterów), poszczególnych branż przemysłowych np. dla zdobywania kolonialnych rynków zbytu; d) izby handlowe, względnie jedna wspólna izba dla spraw wymiany handlowej między Polską a koloniami i krajami o charakterze kolonialnym, któraby udzielała kupiectwu polskiemu i kupiectwu poszczególnych terenów kolonialnych wzajemnych informacji handlowych, oraz e) instytucja kredytowa, któraby mogła objąć, jeżeli już nie całkowite, to przynajmniej narazie częściowe finansowanie tak przedsięwzięć kolonizacyjnych, jak i naszej ekspansji gospodarczej.

Wymienione organizacje gospodarcze powinnyby powstać z inicjatywy społecznej, przy wybitnym udziale zainteresowanych bezpośrednio sfer gospodarczych kraju. Tego rodzaju stawianie sprawy realizacji programu, przyjąć należałoby, jako słuszne i celowe. Najlepszą jest bowiem rzeczą, jeśli sami zainteresowani biorą odpowiedni współudział w tworzeniu instytucji, które ich w takim samym stopniu, co i działaczy społecznych, interesują.

Nie znaczy to bynajmniej, aby zainteresowania samym zagadnieniem, chociażby ekspansji gospodarczej polskiej na rynki kolonialne, były mniejsze w społecznych kręgach pionierów kolonialnych, a-

nizeli u bezpośrednio zainteresowanych kręgów gospodarczych. Tak jednych, jak i drugich żywo obchodzić musi rozwój np. wymiany handlowej między Polską, a terenami kolonialnymi, ponieważ z powodzeniem takiej, czy innej gałęzi życia gospodarczego kraju, łączy się także powodzenie szerokich warstw społecznych. Rzeczy te są ze sobą nierozdzielalne i dlatego jednako interesują sfery gospodarcze, jak i społeczne. Współpraca tych dwu czynników jest rzecz prosta nie tylko celowa, ale i konieczna.

Niepodobna pominąć tutaj stosunku Rządu do zagadnień przez nas wysuwanych. Prace Związku Pionierów Kolonialnych, czyli innymi słowy Ligi Morskiej i Rzemieślniczej, dokonywane są w płaszczyźnie absolutnego przestrzegania interesów Państwa i Narodu.

Program nasz, który obejmuje poważną część spraw ekonomicznych i populacyjnych kraju, opracowany został tak, aby interesy społeczne pokrywały się całkowicie z interesami Państwa.

Zrozumiałą jest więc rzeczą, że i stosunek Państwa układa się tamsamem pozytywnie do zagadnień, przez nasz program reprezentowanych.

Współpracę z władzami kompetentnymi Rzeczypospolitej uważamy za konieczną. Trudno sobie

wyobrazić, aby zagadnienia tak doniosłej wagi dla kraju i jego stosunków ekonomicznych, oraz populacyjnych, mogły być decydowane wyłącznie tylko przez czynniki społeczne i gospodarcze.

Dalecy jesteśmy od etatyzowania zagadnień przez nas wysuwanych, akcentujemy to nawet w sposób wyraźny, mówiąc o potrzebie przerzucania całego ciężaru finansowego w pierwszym rzędzie na grupy społeczno-gospodarcze, jednakże nietylko doceniamy w całej rozciągłości współpracę Rządu, ale i z całą mocą, o nią zabiegać będziemy.

Oto najbliższe zadania, jakie stoją przed nami. Wierzymy, że czas najbliższy wyzwoli nas z teoretycznych rozważań i że niezadługo wejdziemy już na drogę realizacji propagowanych haseł.

Słuszne postulaty, jakie rzuca my zainteresowanej opinii publicznej w Polsce, muszą wydać oczekiwane owoce.

Kraj nasz powinien się wyzbyć haraczu, jaki nakładają obcy na nasz import z kolonij, ekspansja gospodarcza Polski zaś musi w zamian za importowane artykuły kolonialne zyskać ekwiwalent na kolonialnych rynkach zbytu, emigrant polski wreszcie winien osiadać na własnym warsztacie pracy na wolnych terenach za oceanem.

DR. W. ROSIŃSKI.

## MAROKO

Niniejszy artykuł jest dalszym ciągiem ciekawych notatek o poszczególnych kolonjach francuskich, przesłanych nam uprzejmie przez p. pułkownika de MARTONNE, oficera Francuskiej Misji Wojskowej.

Autor zajmował w Maroku kolejno stanowiska kierownika prac topograficznych, a potem komendanta wojsk tuziemczych. Miał sposobność poznania kraju ze wszystkich stron. W artykule niniejszym wykazuje nie tylko głęboką znajomość całokształtu zagadnień marokańskich, lecz również zrozumienie malowniczych szczegółów, które z pewnością zaciekawia naszych czytelników.

Tłómaczenia artykułu p. pułk. de MARTONNE'a, podobnie, jak i artykułów poprzednich, dokonał p. kpt. A. ZARYCHTA. Red.

Piszą, że Maroko jest w modzie! Pewien kronikarz za czasów króla Ludwika XIV zaryzykował powiedzenie: „Wszyscy widzieli Wersal, lub chcą go zobaczyć!” Dzisiaj możemy bez zbytej przesady powiedzieć: „Wszyscy widzieli Maroko, lub chcą je zobaczyć!” Nie jest przeto rzeczą

niemożliwą, że nawet w Warszawie znajduje się pewna ilość ludzi, którzy mieli sposobność zwiedzenia tego kraju, a przynajmniej jego głównych miast i którzy w ten sposób mają pojęcie o tem, co można zobaczyć w czasie pobieżnego zwiedzania.

Poniższe uwagi odkryją im, być może, pewne szczegóły, które uchodzą uwagi przy szybkiej podróży i których wartość występuje jedynie w czasie dłuższego pobytu. Czytelnikom, którzy znają ten kraj jedynie ze słyszenia, postaram się dać dokładny przegląd Maroka, przegląd na podstawie doświadczenia.

Chodzi o odpowiedź na następujące pytania, które nasuwają mi się tutaj same:

Co to jest w rzeczywistości Maroko? Co się tam dzieje, jak tam żyją, co jest w tem osobliwego, że kraj ten, wczoraj jeszcze niedostępny, tak szybko zajął tak waż-

ne miejsce wśród posiadłości francuskich i — z czego również należy zdawać sobie dobrze sprawę — w gospodarce światowej.

Odwracając przyjętą zwykle kolejność opisów, przedstawię najpierw obecny ustrój polityczny i administracyjny tego kraju, przejdę potem do krótkiego opisu wielkich obszarów naturalnych, wreszcie podam przegląd życia marokańskiego z punktu widzenia znaczenia ekonomicznego i wartości artystycznej tego kraju.

### I.

#### ORGANIZACJA POLITYCZNA.

Maroko nie jest kolonią, jak Afryka Zachodnia, lub Madagaskar, jest to kraj, pozostający pod protektoratem, podobnie jak Tunis.

Państwo Maroko, lub Państwo Szeryfskie, jest monarchją dziedziczną, której władca jest jednocześnie panującym świeckim (Su-



tanem) i głową religii (Szeryfem). Bardzo niewielka część tego państwa — mniej więcej jedna dwudziesta — zawierająca obszar Riff, pozostaje pod protektoratem Hiszpanii i z tego powodu nosi nazwę „Maroka Hiszpańskiego”. Port Tanger i okolice tego miasta są umiędzynarodowione i tworzą „Strefę Tangeru”, która stanowi enklawę w Maroku Hiszpańskim. Przeważna część kraju pozostaje pod protektoratem Francji, naskutek traktatu z roku 1912. Traktat ten uzyskał aprobatę wszystkich mocarstw europejskich, które były w tym czasie zainteresowane w tej sprawie.

Należy podkreślić, że sułtan posiada faktyczną władzę dopiero od czasu uzyskania poparcia narodu protekcyjnego. Przed tym okresem Maroko było podzielone na *bled maghzen*, czyli terytorjum, uznające władzę sułtana i *bled siba*, czyli terytorjum niepodległe, przyczem to drugie terytorjum było znacznie większe od pierwszego. Sułtan przemieszczał odosobniony w jednej ze swoich stolic, w Fezie, lub w Rabacie. W czasie przejazdu z jednej stolicy do drugiej musiała go konwojować *mehalla*, prawdziwa armja, która w czasie każdej podróży była zmuszona staczać walki z niepodległymi plemionami; marzeniem tych plemion było ni mniej ni więcej, jak złupienie sułtańskich tobołów. Podróż zaś do trzeciej stolicy, Marrakeszu, była przedsięwzięciem tak ryzykownym, że każdy sułtan odważał się na nią jedynie raz lub dwa razy w ciągu swego panowania.

Protektorat francuski dokonał więc — w ostateczności nie bez trudności — zjednoczenia Maroka i dał sułtanowi autorytet i bezpieczeństwo, którego nie znali jego poprzednicy. Działalność Francji objawia się za pośrednictwem Zarządcy Generalnego, który skłania sułtana do wydawania rozporządzeń, niezbędnych dla administracji i rozwoju kraju.

#### LYAUTEY i POLITYKA „WIELKICH KAI DÓW”.

W ciągu trzynastu kolejnych lat (1912 — 1925) Zarządcą Generalnym był marszałek Lyautey, który dokonał w Maroku godnego podziwu dzieła, w dziedzinie podbojów wojskowych, jak również w zakresie organizacji administracji i rozwoju handlowego. Równie dobry żołnierz, jak dyplomata, ekonomista i budowniczy miast, Ly-

autey wyciskał piętno osobiste we wszystkich gałęziach pracy.

Naukę metod kolonialnych przyswoił on sobie pod rozkazami generała Gallieni na Madagaskarze. Lecz w Afryce północnej, w krajach muzułmańskich, nie można było stosować takich samych metod; Lyautey umiał szybko przystosować się do tego kraju i stworzyć specjalną politykę, opierając się na znaczniejszych przywódcach miejscowych, zwanych „wielkimi kaidami”.

Wielcy kaidzi są naprawdę udziałnymi panami, posiadającymi nieograniczoną władzę w okolicach, gdzie ich władza jest uznawana. Zamieszkują oni obronne zamki w górach Atlasu i dysponują mniej lub więcej regularnymi wojskami, które stanowią najpewniejszą podporę ich panowania. Złe znalibyśmy tuziemców w jakimkolwiek kraju, przypuszczając, że taka władza nie popęlnia nadużyć. Nagłe usunięcie tych nie-

domagań jest niemożliwe, jedynie działanie czasu, styczeńność z regularnym postępowaniem administracji europejskiej może wprowadzić zmiany w tych odwiecznych zwyczajach. Ponieważ z drugiej strony zajęcie całego kraju nie było od początku możliwe, uznano za najlepsze wyjście, zapewnienie sobie chociażby tylko prowizorycznej współpracy wielkich kaidów. W tym celu uznano ich władzę, którą zawdzięczali jedynie sile, nie wymagając od nich niczego więcej ponad pozorne, o ile nie rzeczywiste, uznanie władzy sułtana, która dotychczas pozostawała czysto nominalną.

Ta polityka wydała dobre owoce i w czasie wielkiej wojny, która mogłaby bezpowrotnie skompromitować nasze urządzenia, w tym kraju; pacyfikacja, choć w znacznie powolniejszym tempie, jednak posuwała się naprzód i Maroko wysłało nawet wojska tuziemcze do walki na froncie francuskim.



Fez — stolica Maroka.



Lyautey został odwołany do Francji w roku 1925 po wybuchu powstania w Riff, kierowanego przez Abd - el - Krima, który nie był żadnym wielkim wodzem tubylczym, lecz agitatorom religijnym, wspieranym pocichu przez Niemcy. Lyautey jednakże jest rzeczywistym twórcą Maroka i jego następcom pozostaje jedynie prowadzenie w dalszym ciągu jego dzieła.

## MAROKO WCZORAJSZE I DZISIEJSZE.

Kontrast pomiędzy feudalną strukturą wnętrza Maroka i zupełnie nowoczesnym wyglądem okolic nadmorskich stanowi jedną z jego głównych cech charakterystycznych. Za ledwie podejrzanym przez podróżników, którzy zwiedzają przedewszystkiem wielkie miasta, z pewnością uderzy on tych, którzy zamieszkują tam dłużej. Został on uwypuklony w pracy p. Tranchant de Lunel, zatytułowanej „W krainie paradoksu”.

W początku XX wieku Cesarstwo Maroko posiadało organizację społeczną, a pod wielu względami i wygląd zewnętrzny, Europy feudalnej XV wieku. Rabat, Meknes, Fez, Marrakesz dziś jeszcze posiadają wały z blankami, zaopatrzone w wieże z wykuszami i galerje podziemne, jak za czasów wojen krzyżowych. Wielcy kaidzi prowadzą w swych zamkach w górach Atlasu prawdziwe życie panów średniowiecznych, przedsiębiorząc od czasu do czasu wyprawy wojenne na sąsiadów, obdzierając



Stare działo na murach Oudaias  
w Rabacie.

mniej lub więcej bezczelnie swych podwładnych, żeby nie powiedzieć poddanych, polując z sokołami, posiadając swój dwór, swego kapłana, własnego błazna, własnych śpiewaków i własnych muzyków do posług osobistych.

W ciągu dwudziestu lat ustawiliśmy przed tą archaiczną dekoracją ultra - nowoczesną fasadę. Odnaleźliśmy fosfaty w tych miejscach, gdzie znajdowały się tylko kamienie, posialiśmy zboże i posadziliśmy winnice tam, gdzie rosły jedynie krzaki, pobudowaliśmy drogi i koleje. Za symbol nowoczesnego Maroka może służyć wyrosłe jak grzyb po deszczu, miasto Casablanca, ze swemi 10-piętrowymi domami, autobusami, śpichrzami, olbrzymimi elewatorami, portem całkowicie zbudowanym na otwartym morzu, który odwiedza w ciągu roku 2.000 okrętów.

Niezbędna była bardzo subtelna działalność, zdecydowana, a jednocześnie elastyczna, aby te kontrasty nie doprowadziły do zniszczenia

równowagi pomiędzy starym Marokiem marokańskim i nowym Marokiem francuskim. Wyraz tej subtelnej polityki znajdujemy w miastach, ściśle przylegających do miast starych, lecz niełączących się z niemi. Te ostatnie są troskliwie konserwowane i nawet starannie odnawiane w stylu oryginalnym. Jednocześnie, połączenie wszystkich wysiłków starego i młodego Maroka, mające na celu dobrobyt miejscowy, samo już wytworzyło czynnik dobrobytu narodowego. Jest to arcydzieło sprytu politycznego, o którym wielki Anglik, znawca spraw kolonizacyjnych, lord Northcliffe, po swej niedawnej bytności, wyraził się, że „Maroko francuskie zasługuje na wspianiały pokłon”.

## DZISIEJSZY USTRÓJ ADMINISTRACYJNY.

Powierzchnię Maroka można w przybliżeniu szacować na 450.000 km. kw., z czego trzecia część jest prawie zupełnie niezamieszkała.

Liczba ta nie jest pewna, gdyż granice z państwami sąsiednimi nie są ściśle wyznaczone. Ta niepewność nie nastęrcza trudności na granicy z Algierem, kolonią francuską. Inaczej przedstawia się sprawa na granicy Maroka Hiszpańskiego, gdzie ta nieściśłość jest uważana za jedną z przyczyn powstania w Riff w roku 1925, lub conajmniej za ułatwienie przygotowania i rozwoju tego powstania.

Wspólna granica pomiędzy Marokiem Francuskim i Marokiem Hiszpańskim wynosi 300 — 350 km. Jest ona dokładnie ustalona jedynie na swych dwóch odcinkach końcowych: na zachodzie, na przestrzeni około 50 km. od wybrzeża Atlantyku, przez komisję mieszaną w roku 1911, której kierownikiem ze strony francuskiej był kpt. Perrier, a ze strony hiszpańskiej — książe de Villagomez, także kapitan; na wschodzie na podobnej długości, poczynając od ujścia rzeki Moulouya, prace delimitacyjne zostały przygotowane, lecz wstrzymane przed zakończeniem, w roku 1920 przez komisję, której kierownikiem ze strony francuskiej byłem ja sam, a po stronie hiszpańskiej znowu p. de Villagomez w stopniu podpułkownika.

W Maroku Francuskim zasady protektoratu są ściśle stosowane w poszczególnych działach administracji. W prowincjach Cesarstwa Szeryfskiego sułtan jest represen-



Ogrody Aguedal'u koło Marrakeszu. W głębi łańcuch Atlasu.



towany przez swe Kalifaty, lub poruczników i przez swych kaidów\*), lecz są oni kierowani i oddani pod pieczę urzędnikom francuskim, delegowanym przez Zarządcę Generalnego. W częściach kraju, w których pacyfikacja nastąpiła w ostatnich czasach, taką funkcję powierza się oficerom, którzy wzmian za pewne ryzyko zyskują piękną służbę wobec różnorodności obowiązków i pełni odpowie-

\*) W słowie arabskim Khalifa odnajdujemy słowo francuskie calife, a ze słowa kaid (caid) już dawno zostało utworzone we Francji i Hiszpanji słowo Cid.

dzialności. W okolicach, gdzie panuje zupełne bezpieczeństwo, zostają przydzielani na te funkcje urzędnicy cywilni, noszący nazwę *kontrolerów*, których działalność jest bardzo podobna do działalności administratorów kolonii.

Jest rzeczą pewną, że Maroko skorzystało z doświadczeń kolonizacyjnych, poczynionych przez Francję w różnych częściach świata w przeciągu drugiej połowy XIX wieku, a przedewszystkiem w Algierze i w Tunisie. Choć brak mi miejsca na przedyskutowanie tego ciekawego zagadnienia, muszę jednakże powiedzieć, że metoda protektoratu dała wy-

niki, które często są uważane za lepsze od wyników bezpośredniej kolonizacji. Mogliśmy odrazu naprawić miejscową administrację, zepsutą przez brak prawdziwej władzy i przez nadużycia siły, potem stopniowo przyciągnąć do naszej działalności oświecone klasy narodu. Są to zadziwiające rezultaty, jak na kraj muzułmański z nawskroś zacofanemi urządzeniami i umysłowością, o którym można było sądzić, że jest on niedostępny wszelkim wpływom obcym i wszelkiej idei postępu.

(C. d. n.)

E. DE MARTONNE.

## PRZEGLĄD KOLONJALNY

Zestawiony przez Dr. J. Rozwadowskiego

### JAK WYGLĄDA NIEWOLNICTWO W KOLONJACH?

Kwestja stosowania przez państwa kolonialne przymusu pracy w stosunku do tuziemców nie przestaje zajmować żywo opinii europejskiej. Jak wiadomo, Międzynarodowe Biuro Pracy od roku zajęło się specjalnie sprawą warunków pracy tuziemców w kolonjach i wypowiedziało ostrą i zdecydowaną walkę stosowaniu na terenach kolonialnych przymusu pracy.

Niedawno głośny pisarz francuski, André Gide, ogłosił książkę na temat swej podróży do kolonii afrykańskich, w której ostro zaatakował Francję i Anglię za tolerowanie już nie przymusu pracy, ale zwykłego niewolnictwa w ich kolonjach.

Na podstawie konwencji londyńskiej z 1906 roku, 17 wielkich wysp w grupie Nowe Hebrydy (na Oceanie Spokojnym) zostało uznanych za „teren eksploatacji” francusko - angielskiej. W okręgu tym działa kilka potężnych stowarzyszeń akcyjnych, m. in. towarzystwo „*Phosphates de l'Océanie*”. Okazuje się, że towarzystwa te, eksploatujące bogactwa krajów podzwrotnikowych, zatrudniają tłumy niewolników, których porywa się i ładuje na okręty.

Obliczono, że w latach 1927 i 1928 do samej Kochinchiny (kol. francuska) zdołano ściągnąć z wysp 35.000 kulisów, zatrudnionych później pod batem na plantacjach. Co roku porywają spekulanci europejscy do Kochinchiny około 20.000 sił roboczych. Nic też dziwnego, że towarzystwa, operujące tak „tanią” siłą roboczą, mogą zbijać ogromne pieniądze. W roku 1920 dochody spółki „*Phosphates de l'Océanie*” wynosiły 2 miliony franków, w roku 1927 — 14 milionów franków.

W kolonjach niewolników panuje straszliwa nędza. Choroby takie, jak tyfus i cholera szerzą się bardzo często na skutek fatalnych warunków higienicznych. Stąd też wybuchają od czasu do czasu buntury, w czasie których europejscy plantatorzy giną nieraz okrutną śmiercią.

Ściąganie niewolników odbywa się przy pomocy agentów, którzy wyprawiają się na łup na wyspy Hebrydy. Pośrednik taki otrzymuje wynagrodzenie 15 piastrow za jedną głowę. Jeżeli sobie

uprzytomnimy, że w ciągu roku agencja dostarczyła 38.000 niewolników, to dochód ich wynosił 570.000 piastrow, czyli 8 milionów franków francuskich.

Pośrednicy i agenci działają przy pomocy rozmaitych sztuczek, nieraz udają czarowników i hipnotyzują swoje ofiary. Obiecują oni biednym kulisom 1 piastra dziennie, 3 litry ryżu, świeże ryby, pomoc lekarską i 6-godzinny dzień pracy. Gdy już biedak jest dostatecznie omaniony, pakuje się go na okręt i wiezie na miejsce przeznaczenia. Agenci dopuszczają się niesłychanych nadużyć, przywłaszczając sobie tobołki kulisów, gwałcąc żony i córki biedaków i t. d. Kulis wynajmowany jest na 4 lata, a jeżeli przeżyje te 4 lata, odnawia się z nim „kontrakt”. Jeżeli umiera, rodzina jego nie otrzymuje żadnego zaopatrzenia. A dodać należy, że śmiertelność w kolonjach kulisów wynosi 50 procent. Kulisiwo nie wolno donosić do domu, jak mu się dzieje w plantacjach — wszelkie listy przechodzą przez ostrą cenzurę.

Oczywiście, że prawo zabrania stosowania takich metod, przy rekrutacji kulisów do kolonii. Jednakże potężne finansowo przedsiębiorstwa, posiadające przemożny wpływ na nominacje gubernatorów kolonialnych, stosują takie metody bezkarnie.

### KWESTJA PRZYMUSU PRACY W KOLONJACH.

Na ostatniej sesji Międzynarodowego Biura Pracy w czerwcu 1930 roku został przyjęty tekst projektu specjalnej konwencji, dotyczącej stosowania przymusu pracy w kolonjach względem tuziemców. Projekt tej konwencji został sporządzony przez wyłonioną w swoim czasie Komisję Przymusu Pracy. Zasadniczy w tym projekcie jest artykuł pierwszy, który mówi, że przymus pracy bez względu na formę jego stosowania winien być w kolonjach skasowany w czasie możliwie najkrótszym.

Na sesji M. B. P. artykuł pierwszy konwencji uzupełniono dalszym artykułem, w którym ustalono pięcioletni termin skasowania przymusu pracy, licząc od czasu wejścia w życie konwencji. W tym ostatnim artykule powiedziano również, że po upływie 5-letniego terminu,

Zarząd M. B. P. zastanowi się nad możliwościami natychmiastowego skasowania przymusu pracy w tych kolonjach, w których przymus ten będzie istniał nadal pomimo upływu zakreślonego w konwencji terminu.

Ponieważ jednak niektóre państwa wprowadziły w pewnych kolonjach przymus obowiązkowej służby wojskowej dla tuziemców, przeto artykuł drugi projektu konwencji stanowi, że wszelkie roboty wykonywane w związku z obowiązkową służbą wojskową nie podlegają konwencji.

Jest rzeczą charakterystyczną, że stanowisko wielkich mocarstw kolonialnych, jak Francji i Anglii, podczas obrad nad konwencją było rozbieżne. Francja, której sekundowała Belgja, była przeciwna konwencji. Natomiast Anglja, która we wszystkich swoich kolonjach stosuje przymus pracy, głosowała za konwencją. Tajemnica stanowiska angielskiego polega na tem, że wówczas, kiedy w pozostałych państwach kolonialnych ustawy i dekrety o wprowadzeniu przymusu pracy są uchwalane i wydawane przez parlamenty, względnie kolonialną władzę administracyjną tych państw — w kolonjach angielskich przymus pracy stosowany jest i wprowadzany przez naczelników plemion tuziemczych, których działania nie podlegają, oczywiście, jurysdykcji międzynarodowego biura pracy. W ten sposób Anglja mogła sobie pozwolić na ten gest pseudo - liberalny, ponieważ przymus pracy w jej kolonjach, stosowany przez miejscowych kacyków i na mocy zwyczajowego prawa, panującego wśród tuziemców — będzie istniał nadal. Anglja wraze potrzeby nie omieszka zasłonić się liberalizmem, który w tym wypadku będzie polegał na poszanowaniu zwyczajów i praw miejscowych.

### BUDOWA KOLEI WE FRANCUSKIEJ AFRYCE TROPICALNEJ.

Budowa sieci kolejowej w A.E.F., rozpoczęta w 1921 r., jest na ukończeniu. Cała sieć obejmuje 510 kilometrów. W rejonie przybrzeżnym ułożono już 105 km. torów, dalsze zaś 45 km. jest na ukończeniu. W rejonie Brazzaville ułożono 140 km., kończy się zaś dalsze 45 km. Towarzystwo, budujące kolej, zasto-



sowało przy budowie daleko pasunięte środki mechanizacji pracy, aby w ten sposób uniknąć znacznie większego zapotrzebowania na ręce robotnicze. Podczas, gdy w 1925 r. przy budowie potrzeba było 8.000 robotników, to w r. 1927 — już tylko 4.000, obecnie zaś przedsiębiorstwo zatrudnia 1.700 robotników. Jednocześnie płace robotnicze rosły, mianowicie z 2.80 fr., płaconych początkowo dziennie, płace te wzrosły obecnie do 12.50 fr. Śmiertelność wśród robotników również znakomicie spadła. W 1929 roku wynosiła ona miesięcznie 1.20%; w styczniu 1930 r. — 1.02%, i w lutym 0.85%.

### DAKAR, JAKO MIASTO NOWOCZESNE.

Dakar jest najbardziej nowoczesnym miastem w kolonjach zachodniej Afryki Francuskiej. Mając nieliczną ludność, bo zaledwie 3.000 Europejczyków i 31.000 tuziemców — Dakar posiada pierwszorzędne znaczenie, jako port handlowy, łączący Afrykę zachodnią z Ameryką południową.

W ciągu ostatniego 30-lecia Dakar został rozbudowany według nowoczesnych planów urbanistycznych. Najważniejszą rzeczą jest tutaj zaopatrzenie miasta w wodę, oraz usuwanie z niego odpadków i nieczystości.

W roku 1905 pobudowano wodociąg, wyposażony w pompy elektryczne, który zdolny jest dostarczyć dziennie 8.000 mtr.<sup>3</sup> wody, oraz przeprowadzono kanalizację z kanałami o długości 10 kilometrów. Budowa kanalizacji została ukończona w roku 1929.

W samym mieście, jak również dookoła niego, osuszono i zdrenowano grunta. Ulice miasta są czyszczone w sposób mechaniczny przy pomocy taboru automobilowego. Śmiecie i odpadki są spalane w specjalnie pobudowanej palarni śmieci.

W roku 1928 przeprowadzono gruntowne oczyszczenie miasta. Wywieziono

wówczas 60.000 mtr.<sup>3</sup> śmieci i odpadków, które wyrównano zagłębienia terenu, przysypując je grubą warstwą piasku.

W budżecie miasta na rok 1929 przewidziano kwotę 7.000.000 franków na dalsze urządzenia sanitarne i higieniczne miasta.

Praca, związana z rozbudową Dakaru, jest kontynuowana systematycznie od roku 1900 i pochłonęła dotychczas przeszło 300.000.000 franków.

### KRYZYS KAWOWY W BRAZYLII.

W poprzednich numerach „Pioniera Kolonialnego” podawaliśmy stale wiadomości o ostrym kryzysie, jaki nastąpił w produkcji kawy w Brazylii i który z kolei rzeczy pociągnął za sobą światowy kryzys kawowy, oraz o tych środkach, jakie rząd brazylijski przedsięwziął, celem złagodzenia kryzysu.

Obecnie w dniu 25 lipca r. b. zostały sfinalizowane z wynikiem dodatnim rokowania rządu brazylijskiego w sprawie pożyczki zagranicznej w wysokości 20 milionów funtów szterlingów. Warunki pożyczki są następujące: kurs emisyjny 90%, oprocentowanie 7%, termin spłaty w ciągu lat 10. Przy pomocy tej pożyczki rząd zamierza: 1) dokonać w ciągu lat 10 repartycji nagromadzonych wskutek nadprodukcji zapasów kawy, 2) uregulować i oznaczyć wysokość przyszłych zbiorów kawy w ten sposób, aby każdorazowy zbiór mógł być sprzedany w ciągu 2 lat następnych, co uniemożliwi ponowną nadprodukcję, 3) zreorganizować giełdą kawową w Santos, 4) zagwarantować producentom kawy kredyt długoterminowy.

### WSRÓD NOWYCH KSIĄZEK.

Eugenjusz Jung — *L'Islam et les musulmans dans l'Afrique du Nord*. Wydawnictwo Jeune Parque, Place de l'Odéon, 3, Paris. Cena 10 frs.

Artur Girault — *Principes de colonisation et de législation coloniale*. Wydawnictwo Sirey, rue Soufflot 22, Paris.

ska i Rzeczną miała przez tenże rząd polecone zorganizowanie tygodnia morskiego, przeto Zarząd Główny postanowił oba te okresy propagandowe ze sobą połączyć.

W związku z tem tydzień propagandowy morski łączyć się będzie z tygodniem propagandy zamorskiej (kolonialnej), jako jedna całość organizacyjno-propagandowa.

Jak wiadomo z okólników Zarządu Głównego L. M. i R., okres propagandowy spraw morskich i zamorskich kraju naszego ustalony został na czas od 14 do 28 września r. b.

Wszyscy członkowie, z obowiązku organizacyjnego, winni wziąć czynny udział w obchodach, jakie z tej racji organizować będą Oddziały Ligi.

### Prezes Związku przyjęty przez p. Prezesa Rady Ministrów.

Pan Prezes Rady Ministrów W. Sławek przyjął w połowie sierpnia r. b. Prezesa Związku Pionierów Kolonialnych p. Gen. G. Orlicz-Dreszera w sprawach związanych z akcją kolonialną i kolonizacyjną, jaką prowadzi Liga Morska i Rzeczną. P. Gen. Dreszer przedstawił panu Premierowi całokształt zagadnień reprezentowanych przez naszą organizację. Pan Premier przyrzekł rozpatrzyć postulaty, jakie wysuwa Liga Morska i Rzeczną w zakresie spraw kolonialnych.

### Wyjazd p. kpt. Cybulskiego do Paryża.

P. Kpt. Teodor Cybulski, członek Zarządu Związku Pionierów Kolonialnych — wyjechał w dniu 18 b. m. do Paryża w związku z organizacją stoiska na Międzynarodowej Wystawie Kolonialnej 1931 r. w Paryżu. Powrót p. Cybulskiego spodziewany jest w początkach września r. b.

### Pionierzy polscy w Angoli.

W początkach sierpnia r. b. Zarząd Związku Pionierów Kolonialnych otrzymał pierwszą wiadomość od członków Związku pp. Jesionowskiego i Kłobukowskiego, którzy przed paru miesiącami udali się do Angoli celem osiedlenia się na roli.

Ze sprawozdania, jakie nadstali nasi pionierzy wynika, że na terenie angoli-tańskim można liczyć na uzyskanie większych obszarów ziemi pod przyszłą polską kolonizację.

Władze portugalskie chętnie patrzą się na projekty polskiej kolonizacji w Angoli. Pionierzy nasi zostali tam mile przyjęci. W najbliższym czasie kupują oni paręset hektarów ziemi i przystępują natychmiast do zajęcia się gospodarstwem.

Blizszych danych narazie nie podają, czekając nabycia z własnej praktyki doświadczenia. Następny swój raport zapowiadają za kilka tygodni. Wtedy być może wykaże się, czy mniejsze gospodarstwa rolne w Angoli mają widoki egzystencji, czy też konieczne jest utworzenie silnego finansowo aparatu dla popierania polskiej kolonizacji w Angoli.

P.p. Jesionowski i Kłobukowski zakupują tereny w okolicach Huambo (Nova Lisboa).

Towarzysze podróży pp. Jesionowskiego i Kłobukowskiego pp.: inż. Paszkowicz i Kanneviszer osiedlili się również w Huambo, gdzie zamierzają poświęcić się sprawom przemysłowo-handlowym. Raportu od tych dwu ostatnich pionierów Związek oczekuje w czasie najbliższym.

### Powrót p. kpt. Lepeckiego.

Znany podróżnik, członek Zarządu Związku Pionierów Kolonialnych i Ligi

## KRONIKA KOLONIALNA

### Wystawa kolonialna w Paryżu.

Starania Sekcji Kolonialnej Ligi M. i R. o wzięcie udziału przez Ligę w Międzynarodowej Wystawie Kolonialnej, jaka ma się odbyć w Vincennes pod Paryżem w roku 1931, posuwają się naprzód.

W związku z tą sprawą w lipcu r. b. bawił w Paryżu kierownik Sekcji Kolonialnej L. M. i R. p. Dr. Rosiński, który odbył szereg konferencji z dyrekcją tej Wystawy. Rezultatem konferencji jest wyrażenie zasadniczej zgody kierownictwa wystawy na udzielenie Lidze Morskiej i Rzeczną bezpłatnego stoiska o powierzchni 3½ na 7½ mtr. kw. w t. zw. „Cité d'Information” (pawilon informacyjny) wystawy.

Koszty urządzenia pawilonu wahać się będą w granicach od 20 do 25 tysięcy złotych.

Ekspozyty, jakie Liga zamierza wystawić w Paryżu, będą ilustrowały zainteresowania Polski sprawami importu z kolonii i eksportu do kolonii, sprawy naszej kolonizacji za oceanami, drogi polskiej eksploatacji rozmieszczenie ludności polskiej na globie, zainteresowania Polski w dziedzinie komunikacji morskiej i t. p.

Szczegółowy plan wystawy opracuje specjalnie powołana do tego Komisja, jaka w najbliższym czasie powstanie

przy Sekcji Kolonialnej Zarządu Głównego L. M. i R.

Wystawa paryska trwać będzie od początku maja do października roku 1931 włącznie.

Francuska wystawa kolonialna budzi powszechne zainteresowanie. Rząd francuski, który jest inicjatorem i organizatorem głównym wystawy (francuskie Ministerstwo Kolonii) wkłada dużo energii i pieniędzy, celem jak najlepszego wykazania gospodarki swojej w kolonjach i na terenach mandatów kolonialnych.

Wystawa paryska 1931 r. imponować będzie rozmiarami. Na terenach Vincennes stawiane są budynki-kolosalne, dostosowane do architektury poszczególnych kolonii. Budynek indochiński (w formie pałacu) utrzymany w odpowiednim stylu, uderza poprostu swymi rozmiarami, jak i przepychem architektury. Wiele ze wznoszonych obecnie na terenie Vincennes gmachów ma pozostać na stałe, jako muzea poszczególnych kolonii.

### Tydzień kolonialny.

Zebrań walne delegatów L. M. i R. w Poznaniu z roku ubiegłego zleciło władzom Ligi urządzenie w miesiącu wrześniu specjalnego tygodnia propagandy kolonialnej. Ponieważ Liga Mor-



Morskiej i Recznej M. B. Lepecki po wrócił w początku sierpnia r. b. do kraju z podróży po Ameryce Południowej

**Członkowie Związku pp. Lepecki i Sadowski w drodze do Brazylii.**

Dwaj członkowie Związku Pionierów Kolonialnych pp. redaktor B. Lepecki i por. Sadowski wyjechali w początkach sierpnia r. b. do Brazylii do stanu Parana. P. Lepecki ma powierzone sobie zorganizowanie na terenie parańskim opieki społecznej, zaś p. por. Sadowski wyjechał w charakterze instruktora wychowania fizycznego w szkołach polskich w Paranie.

**Pionierzy kolonialni w Gdyni.**

Przy Oddziale Ligi Morskiej i Recznej w Gdyni powstała Sekcja Kolonialna, na której czele stanęli wybitni pionierzy kolonialni pp. konsul K. Głuchowski i Fr. Lyp.

#### Prace Związku.

W miesiącu wrześniu, t.j. z chwilą ukończenia się sezonu letniego, Związek Pionierów Kolonialnych wznawia swoje prace. Biuro Związku otwarte jest codziennie (z wyjątkiem niedziel i świąt) od godziny 6 do 8 wiecz. w lokalu Ligi M. i R. przy ul. Nowy-Swiat 35 (III piętro).

Prace swe rozpoczynają następujące sekcje: propagandy, ekonomiczna, finansowa, badań terenowych i mandatu.

#### Program kolonialny.

Sekretarjat Sekcji Kolonialnej L. M. i R. posiada do nabycia Program Kolonialny Ligi Morskiej i Recznej, wydany jako broszura przed kilku tygodniami przez Związek Pionierów Kolonialnych. Cena programu wynosi 50 gr. Każdy członek powinien nabyć program

i dokładnie zaznajomić się z zadaniami, jakie postawiła sobie nasza Organizacja w zakresie spraw zamorskich Polski.

#### W TURCJI TRUDNO O ZAROBEK.

Wyjaśnienie Ambasady R. P. w Stambule.

Ambasada Rzeczypospolitej Polskiej w Turcji nadesłała do Redakcji „Morza” pismo, w którym prosi o zaznaczenie, że wbrew twierdzeniu, zawartemu w artykule p. Niwińskiego, wydrukowanym w zeszyte czerwcowym naszego pisma, znalezienie pracy w Turcji jest połączone w chwili obecnej z największymi trudnościami i że byłoby wprost lekkomyślnością przybywać do Turcji w oczekiwaniu zajęcia, bez uprzednio zawartego z solidnym przedsiębiorcą kontraktu.

ZAPISUJCIE SIĘ DO LIGI  
MORSKIEJ I RZECZNEJ!

1980 r. — **BUSKO--ZDRÓJ** — 1930 r.

Państwowy Zakład Zdrojowy ziemi Kieleckiej.  
Sezony letnie od 1 maja do 31 października. Kąpiele siarczano-słone mułowe, wodolecznictwo, leczenie elektrycznością, leczenie światłem kąpiele słoneczne.

Do j a z d i: Ostatnia stacja Kolejowa Kielce.  
Zaznacza się, że dla wygody kuracjuszków Zakład uruchamia specjalne autobusy zakładowe.  
658-585-VII

TYLKO PRAWDZIWE  
WYROBY BURSZTYNOWE

„BURSZTYN“

Sp. z o. odp.

W A R S Z A W A, M A R S Z A Ł K O W S K A 111  
telefon 183-58

8169-677-VIII.

POLSKA ORGANIZACJA PODRÓŻY

„FRANCOPOL“

NICEA  
14. rue Halevy Tet. 20-77

WARSZAWA  
Trębacka 9. Tel. 26-73

BILETY KOLEJOWE KRAJOWE I ZAGRANICZNE  
OKRĘTOWE LOTNICZE  
UBEZPIECZENIE PODRÓŻNYCH I BAGAŻU  
ORGANIZACJA WYCIECZEK DO WSZYSTKICH  
KRAJÓW  
PIELGRZYMKI

NAJBLIŻSZE WYCIECZKI:

4 WRZEŚNIA: Trzy-tygodniowa wypoczynkowa na Riwierę francuską. 2 kl. 935. — 3 kl. 680.

7 WRZEŚNIA: 16-dniowa wycieczka do Szwajcarii, Francji i Belgii: 2 kl. 975. zł.

Zapisy do 12 sierpnia.

Prospekty wysyłamy na  
żądanie odwrotną pocztą.

502-653-VIII



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

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

Znajdziesz tam:

Dobrą polską obsługę. Doskonałą opiekę.

Pierwszorzędny komfort.

**Pierwszorzędna Winiarnia-Restauracja**

Znakomita kuchnia.

**Ceny umiarkowane**

Pokoje z telefonami, łazienką i wodą bieżącą

**Bufet Śniadankowy**

Sala wystawowa,

8505-424-II-VIII

Pokoje konferencyjne.



# 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 Pasażerskie 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: 1030, 1031, 1032, 1033.**

528-V-VII

# Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych

komunikuje,

że oprócz przymusowych ubezpieczeń budowli od ognia prowadzi następujące działy ubezpieczeń na zasadzie umów dobrowolnych:

## Ubezpieczenia od ognia ziemiopłodów i inwentarzy, nieruchomości, maszyn i t. p.

UBEZPIECZENIA ZIEMIOPŁODÓW OD GRADOBICIA.

Ubezpieczenia ziemiopłodów i inwentarzy od ognia, oraz ziemiopłodów od gradobicia Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych zawiera nie tylko na zasadzie zwykłych umów jednostkowych, ale posiada na mocy ustawy prawo wprowadzenia przymusu ubezpieczeń ziemiopłodów i inwentarzy od ognia na podstawie uchwał Sejmików Powiatowych, zaś ubezpieczeń od gradobicia — na podstawie uchwał Sejmików Wojewódzkich.

Szczególną uwagę zwraca Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych na ZBIOROWE UBEZPIECZENIA OD GRADOBICIA,

przy których, oprócz dotychczasowych rabatów, stosowana będzie znaczna niższa składka.

UBEZPIECZENIA ŻYWEGO INWENTARZA OD UPADKU,

w drodze umów z lokalnymi kółkami wzajemnych ubezpieczeń żywego inwentarza.

**Centrala POWSZECHNEGO ZAKŁADU UBEZPIECZEŃ WZAJEMNYCH mieści się w Warszawie, przy ulicy Kopernika 36/38/40.**

Pozatem posiada on Oddziały:

w Białymstoku, Brześciu n/B., Katowicach, Kielcach, Łucku, Krakowie, Lublinie, Lwowie, Łodzi, Słonimie, Stanisławowie, Tarnopolu, Warszawie i Wilnie.

Ponadto we wszystkich miastach powiatowych Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych posiada inspektorów i techników, którzy przyjmują wnioski ubezpieczeniowe.

Jako instytucja prawno-publiczna, mająca na celu nieosiąganie zysków, lecz

**dobro najszerzych warstw ludności.**

Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych

z a p e w n i a

**NAJKORZYSTNIEJSZĄ KALKULACJĘ KOSZTÓW, oraz NIEZWŁOCZNĄ LIKWIDACJĘ SZKÓD.**

656-VIII.



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

**ZWIĄZEK PIĘCIU FRANCUSKICH  
STOCZNI BUDOWY OKRĘTÓW**

na morzu Północnym, w Kanale La Manche, na Atlantyku i na morzu Śródziemnym

**6 bis, RUE AUBER, PARIS**

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

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

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

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

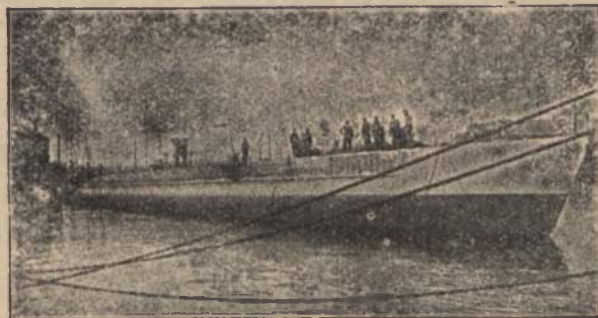
STOCZNIA DE PENHOET W SAINT-NAZAIRE, Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire.



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

5 71 V-X.

**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.**

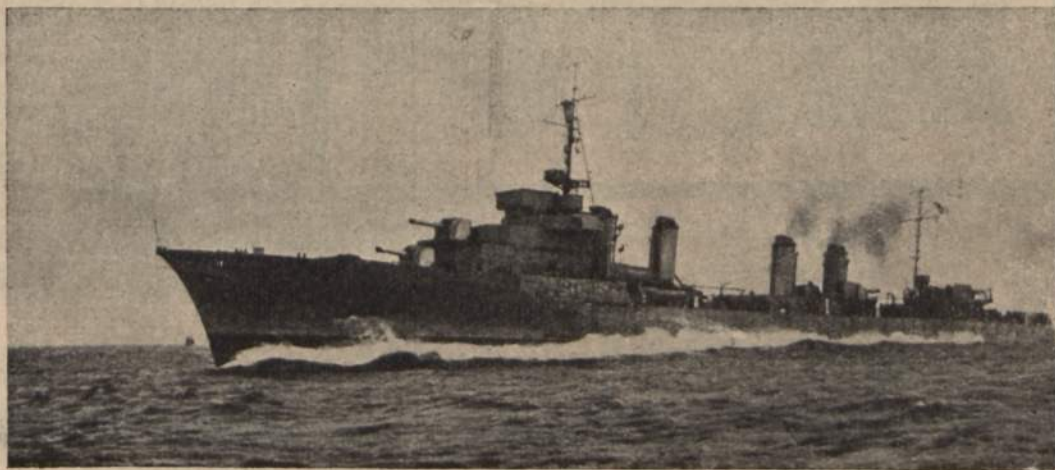
586-IV-X.

**A T E L I E R S  
E T C H A N T I E R S D E L A L O I R E**

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.

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

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

589-IV-X



# Z. A. T.

## ZAKŁADY AKUMULATOROWE syst. „TUDOR“

SP. AKC.

WARSZAWA, ul. Złota Nr. 35. Tel. 17-45 i 404-94

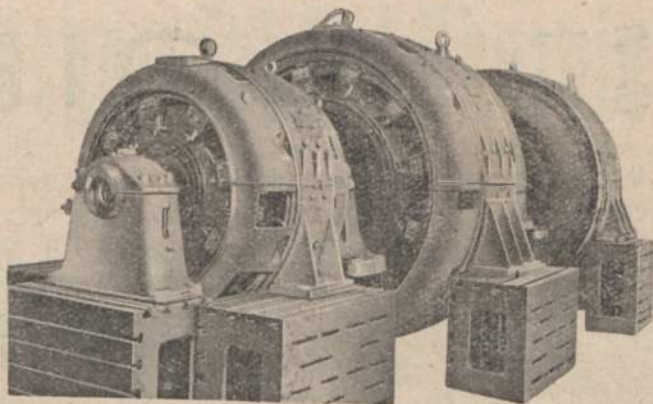
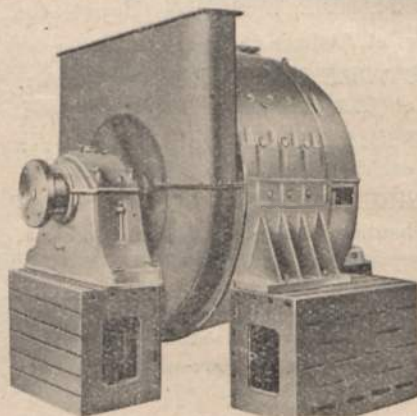
Bydgoszcz, ul. Błonia 7, tel. 13 77. Lwów, ul. Nabelaka 21, tel. 52-35.

Poznań, ul. Mostowa 4-a, tel. 11-67. Fabryka w Piastowie st. kol. Pruszków

Katowice, ul. Św-go Pawła 6 tel. 26-50.

655-vIII

WYPOSAŻENIE  
ELEKTRYCZNE  
DO NAPĘDU:  
STATKÓW ZBIORNIKOWYCH --  
POMPY -- DRAG -- SZALUP  
HOŁOWNIKÓW -- PROMÓW  
ZAPOMOCĄ AGREGATU  
SKŁADAJĄCEGO SIĘ  
Z DIESEL'A  
I PRĄDNICY  
GŁÓWNE ZALETY:  
ELASTYCZNOŚĆ  
OSZCZĘDNOŚĆ -- ŁATWOŚĆ  
OBSŁUGI, itd..., itd...



Silnik napędowy 1200 KM. - 500 v.  
Szybkość regulowana od 0 do 200  
obr/min.

#### Zespoły

Generator 987 Kw - 525 v - 167 obr/min.  
Wzbudnica 190 Kw - 230 v - 167 obr/min.  
- napędzane silnikiem Diesel'a.

Dwa zespoły generatorów z silni-  
kami o mocy 1200 KM. przeznaczo-  
ne do dragli ssącej „PIERRE LE-  
FORT” dla portu autonomicznego  
Bordeaux.

(Zdjęcia zrobione przy próbach  
w naszej fabryce w SAINT-OUEN).

Niektóre wyniki prób dokonanych w fabryce:  
Generator: sprawność przy pełnym obciążeniu - 94,7 %  
Silnik - 95,2 %  
Zmiana kierunku biegu: okres czasu potrzebny - 8 sek.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CONSTRUCTIONS  
ELECTRIQUES ET MECANIKES

(ALS - THOM)

DZIAŁ HANDLOWY: 173, BOULEVARD HAUSSMANN, PARIS (8<sup>e</sup>)

590-VII-XII

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

8364-535—VI-XI.





## Biuro Inżynieryjne

# J. Karbowski i J. Kurowski

Sp. z o. o.

Warszawa, ul. Koszykowa 33, tel. 259-08

:-: Firma wykonywa wszelkiego rodzaju roboty :-:  
:-: w działach: budowlanym, budowy kolei i szos. :-:

8162-670-VIII

ROK ZAŁOŻENIA 1908

Pierwsza w Polsce Fabryka Pomp  
Odśrodkowych Turbinowych

ZAKŁADY MECHANICZNE

## Inż. Stefan Twardowski

dawniej: Brandel, Witoszyński i S-ka.

Warszawa, Grochowska 37. t. 48-86

POMPY ODŚRODKOWE I TURBINOWE  
MAŁE TURBINY PAROWE

8167 675-VIII

PRZEDSIĘBIORSTWO INŻYNIERYJNO - BUDOWLANE

## N. H. HRYCKIEWICZ

Warszawa, Kujawska 3 tel. 533-00 i 114

Wykonuje roboty budowlane

SPECJALNOŚĆ:

żelbet i roboty cera-  
miczno - pustakowe

DOSTAWA WSZELKICH GATUNKÓW CEGŁY I PUS-  
TAKÓW Z CEGIELNI MARKI POD WARSZAWĄ.

8172-680-XII

## Nowoczesne konstrukcje dachowe z drzewa



Reniza Stramwajowa w Krakowie.

PROJEKTUJE i WYKONUJE

# „POLSTEPHAN“

Spółka z ogr. odpow.

Warszawa, Marszałkowska 62, Tel. 155-94 i 317-47.

8159-667-VIII

TOWARZYSTWO  
PRZEMYSŁOWO-BUDOWLANE

# „BUDOPOL“

Sp. z ogr. odp.

W WARSZAWIE

Zarząd:

Królewska Nr. 43.

tel.: 31-41 i 516-33.

Dyrekcja i Biuro:

ul. Trauguta Nr. 6.

tel. 331-71, 31-64 i 331-72.

Wykonuje wszelkie roboty w zakres

== budownictwa wchodzące. ==

8166-674-VIII



# Sprężarki powietrzne



Napęd: ręczny, parowy, elektryczny lub do pasa transmisyjnego

**Inż. St. NEHRING, P. JASIŃSKI i S-ka**

Sp. z ogr. odp.

Żórawia 7,

WARSZAWA,

tel. 186-63

8161-669-VIII.

## Zjednoczone Towarzystwo Inżynieryjno-Budowlane

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Wykonywa roboty budowlane  
i inżynieryjne

Warszawa

Filtrowa 65

tel. 54-35

8171-679-VIII.

## BIURO INŻYNIERSKIE K. JASKULSKI i S-ka

S-ka z ogr. odp.

Warszawa, Wilcza 16.  
Tel. 110-67 i 112-69.

## PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT BUDOWLANYCH

8155-664-VIII

## BIURO TECHNICZNO - BUDOWLANE

### „ODBUDOWA“

WL. TEODOR SALAMONOWICZ  
W WARSZAWIE

KRAKOWSKIE-PRZEDMIEŚCIE 69 m. 2  
TELEFON Nr. 291-18.

PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANE

8164-672-VIII

## Przemysłowo-Budowlana Spółdzielnia

INŻYNIERÓW KOMUNIKACJI

Sp. z ogr. odp.

WARSZAWA, ul. Wspólna 37. Tel. 43-62 i 190-78.

WYKONYWA WSZELKIE  
ROBOTY BUDOWLANE

SPECJALNY DZIAŁ DOSTAW LEŚNYCH

8170-678-VIII.



Biuro Przemysłowo-Budowlane

**S. Pronaszko i R. Sobieszek**

Warszawa  
ul. Ś-to Krzyska 26.

8150. 668. VIII.

**Tow. Robót Kolejowych i Budowlanych**

„TOR” Sp. Akc w Warszawie  
Elektoralna 6, m 2 Tel. 54-40

WYKONUJE WSZEL-  
KIE ROBOTY WCHO-  
DZACE W ZAKRES  
BUDOWNICTWA.

8152-661-VIII

B.URO INSTALACYJNO-TECHNICZNE

**JAN STAPF**

EGZYSTUJE OD 1908 R.  
WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 72. Tel. 190 95

III WYKONYWA III

KANALIZACJE, WODOCIĄGI, OGRZE-  
WANIA CENTRALNE, WODNE, PARO-  
WE, PAROWO-WODNE, PROJEKTY  
I KOSZTORYSY

8174-681-VIII.

FABRYKA RUR CIĄGNIANYCH CIENKOŚCIENNYCH  
oraz kalibrowanie żelaza i stali

**ST. ZIELIŃSKI i S-ka**

WARSZAWA

RYBAKI 10, tel. 212-21.

RACHUNKI BIEŻĄCE W WARSZAWIE

==== P. K. O. № 19429 ====

Powszechny Bank Związkowy w Polsce.

8175-682-VIII.

**Płachty (plandeki) nieprze-  
makalne, płótna impregno-  
wane i surowe, namioty róż-  
nych typów**

*poleca:*

**TKALNIA, FABRYKA PLANDEK  
I NAMIOTÓW**

**N. ZEMSZ i S-ka**

W WARSZAWIE,

ul. Chtodna 38. Tel. 29-86 i 35-88.

ROK ZAŁ. 1893.

ROK ZAŁ. 1893.

Złoty Medal i Odznaczenie Pań-  
stwowe na P. W. K. w Poznaniu.

8201-683-VIII

Farbiarnia i Zakłady Chemicznego Czyszczenia

**CURT MÜLLER**

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

poleca zakłady swoje dla czyszczenia i farbowania wszyst-  
kich w zakres wchodzących rzeczy.

ODDZIAŁY:

**Katowice**, ul. Marszałka Pił-  
sudskiego 3 Tel. 1697.

**Mysłowice**, ul. Pszczyńska 1.

**Załęże**, Wojciechowskiego 17.

**Króń, Huta**, ul. Wolności 6.

**Wiel. Hajduki** Kościelna 14

**Szopienice**, ul. Szosowa 1.

**Pszczyna**, Nowy Targ 3.

**Rybnik**, ul. Sobieskiego 20.

**Mikołów**, ul. Krakowska 7

**Siemianowice**, Bytomska 7.

**Tarn. Góry**, ul. Zamkowa 2,

1 ul. Dworcowa 11,

**Orzesze**, Rynek.

8135-625-VII-VIII.

FABRYKA  
POŃCZOCH, KORONEK i WSTAŻEK

**EMIL EISERT i BRACIA SCHWEIKERT**

SPÓŁKA AKCYJNA

**ŁÓDŹ.**

GDAŃSKA Nr. 47.

Adres telegraf: „EMILEISERT ŁÓDŹ”.

Rachunek żyrowy w Banku Polskim w Łodzi.  
Rachunek czekowy w P.K.O. w Warszawie Nr. 60662.

TELEFONY: 198-60 i 160-77.

SKRZYŃKA POCZTOWA 209.

601-659-VIII.

**DEPOT STOCK COGNAC MEDICINAL**

**JAC. GROSS**

Biała

8371-542-VIII-XI.



# MIEJSKA KASA OSZCZĘDNOŚCI

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

## INSTYTUCJA PUPILARNEJ PEWNOŚCI

Za kapitały powierzone Miejskiej Kasie Oszczędności odpowiada cały majątek gminy miasta Król. Huty, wynoszący ca. 40.000 000 zł. oraz jego siła podatkowa. Dyskontuje weksle, wystawione na dłuższe i krótsze terminy po dogodnej stopie procentowej. Udziela pożyczek na hipoteki na dobrych warunkach. Od wkładów (depozytów), w zł. i dolarach, płaci wysokie odsetki.

**INKASO WEKSLI I ZALICZEK TOWAROWYCH**

8374-592-VII-11

## „HENCIL“

WARSZAWA, ŻELAZNA Nr. 67, TEL. 184-14.

EGZ. OD ROKU 1909.

**WYTWÓRNIA OGNIW GALWANICZNYCH  
I BATERJI WSZELKICH TYPÓW**

8168-676-VII I

DOM HANDLOWO - PRZEMYSŁOWY  
I SZWALNIA ELEKTRYCZNA

## B. MIERNOWSKI i S-ka

WARSZAWA, ORLA № 3, TELEFON 274-94.

Dostawa i szycie ubrań dla pracowników P. K. P. i instytucji państwowych i komunalnych.

FIRMA EGZYSTUJE OD 1919 R.

8153-668-VIII

# ELEKTROWNIA MIEJSKA

W PŁOCKU

NAJLEPSZE MIEJSCE DLA  
WARSZTATÓW PRZEMYSŁOWYCH,  
NAJTAŃSZA ROBOCIZNA,  
NAJDOGODNIEJSZE WARUNKI  
DOSTAWY PRĄDU.

MOC ZAINSTALOWANA 1920 KW.  
CENTRALA NA RADZIWIU, TEL. 332.

BIURO i ZARZĄD:

PŁOCK, STARY-RYNEK 3, TEL. 333.

8144-633-VI I

# ELEKTROWNIA MIEJSKA m. KALISZA

8177-658-VIII.