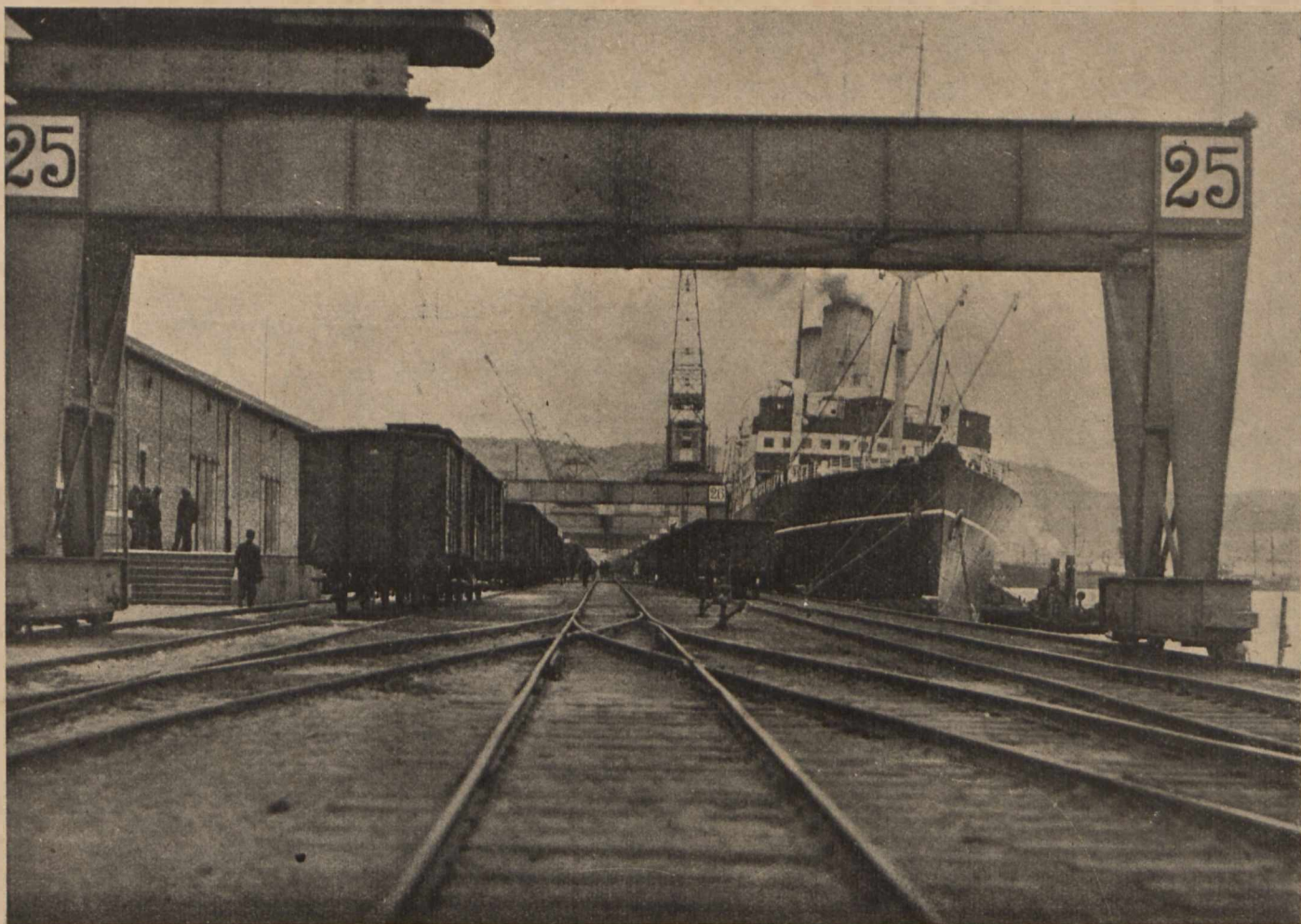


# MORZĄ

BIBLIOTEKA  
UMCS  
DUBLIN  
C.C.

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY“ w tekście.



GDYNIA. DZWIGI NA NABRZEŻU POLSKIM.

WRZESIEŃ

1931 r.

ZESZYT 9

# P.P. „ŻEGLUGA POLSKA“

## GDYNIA

adres tel. „POLMORSK“, tel.: 1030, 1031, 1032, 1033

### FLOTA PRZEDSIĘBIORSTWA:

s.s. «NIEMEN»	5100 t.DW.	s.s. «KRAKÓW»	3000 t.DW.
„ «WISŁA»	5100 „	„ «KATOWICE»	3000 „
„ «WARTA»	4200 „	„ «TORUŃ»	3000 „
„ «WILNO»	3000 „	„ «CHORZÓW»	1350 „
„ «POZNAŃ»	3000 „	„ «TCZEW»	1020 „
s.s. «GDYNIA»	585 G.R.T.		
„ «GDAŃSK»	547 „		
„ «WANDA»	270 „		
„ «JADWIGA»	270 „		
„ «HANKA»	91 „		

Przewóz ładunków masowych.

## Regularne Linje Bałtyckie

**Gdynia-Gdańsk—Tallin—Helsingfors**

**Gdynia-Gdańsk—Ryga** z ew. zachowaniem do **Libawy**

Odejście statków z Gdyni w sobotę popołudniu.

Linja przyjmuje do przewozu wszelkiego rodzaju towary w dowolnych ilościach oraz pasażerów do Tallinna i Helsinki.

W czasie sezonu letniego P.P. „Żegluga Polska“ utrzymuje szybkobieżnymi, salonowemi statkami linje regularne pasażerskie pomiędzy Gdańskiem, Gdynią, Sopotami, Jastarnią, Helem i Orłowem.

# MORZE

## ORGAN · LIGI · MORSKIEJ · KOLONJALNEJ

Nr. 9.

Warszawa, wrzesień 1931.

Rok VIII.

TREŚĆ NUMERU: 1. Wystawa morska w Katowicach — 12.IX — 19.X 1931 — Henryk Tetzlaff; 2. Śląsk a Gdynia — Z okazji pierwszej „Wystawy Morskiej” w Katowicach — Dr. Jerzy Łaszcz; 3. Sierpień na polskim morzu — Inż. J. Ginsbert; 4. Historyczny przegląd stosunków gospodarczych między Polską a Królewcem — (Dokończenie) — M. Pogorzelski; 5. Światowa flota handlowa w roku 1930—31 — S. Kosko; 6. Słowianie na Bornholmie — T. E.; 7. Pierwsza tegoroczna podróż szkolna „Daru Pomorza” — II. Z Cherbourga do Nowego Jorku — Tadeusz Meissner; 8. Kanał Ogińskiego — Inż. Edmund Wędziński; 9. Kronika; 10. Dział Oficjalny L. M. i K. — PIONIER KOLONJALNY; 11. Handel zagr. Polski i obroty handlowe z krajami Ameryki Łacińskiej — Z. Łada; 12. Polacy w Paragwaju — Edward Januszewicz; 13. Emigracja do Kanady w r. 1930 — Stanisław Kneuff; 14. Przegląd Kolonialny — Fr. Łyp; 15. Kronika Kolonialna; 16. Książki i czasopisma nadesłane.

42 FOTOGRAFJE I RYSUNKI W TEKŚCIE.

## WYSTAWA MORSKA W KATOWICACH

12.IX — 19.X 1931

Dnia 12 września b. r. otwarta została w Katowicach, staraniem Rady Okręgu Zagłębia Węglowego Ligi Morskiej i Kolonialnej, pierwsza na Śląsku wystawa morska. Protektorat nad wystawą objęli łaskawie: p. Minister Przemysłu i Handlu Gen. Dr. Ferdynand Zarzycki i Wojewoda Śląski Dr. Michał Grażyński.

Po wystawie warszawskiej i wystawie lwowskiej, które odbyły się wiosną roku bież., po raz trzeci zademonstrowano w głębi kraju, zdala od morza, to wszystko, co morze człowiekowi, który je ujarzmić potrafi, w darze przynosi. Obok tego zaś pokazano rezultaty wytrwałej i planowej, acz stosunkowo krótkiej jeszcze, pracy Odrodzonej Polski na morzu.

Śląski okręg naszej organizacji nie od dziś świeci innym środowiskiem wzorem i przykładem, jak należy pojmować i prowadzić pracę Ligi Morskiej i Kolonialnej. Nietylko kroczy stale na czele innych okręgów, jeśli chodzi o liczbę członków Ligi, ale jeszcze coraz dokłada jakąś cegiełkę do wspólnej pracy całego narodu, dążącego ku mocarstwowemu rozwojowi przez opanowanie i odpowiednie wyzyskanie tych wszystkich możliwości, jakie daje wolny dostęp do morza.

Stosunek Śląska i jego mieszkańców do morza spleta się w przedziwny wieniec dobrze zrozumianego interesu ogólnego i najczystszej, najlepszej wartości sentymentu. Jakgdyby stalowe nici szyn kolejowych, biegnących od morza wzdłuż całej Polski ku Śląskowi, były najczulszemi nerwami, łączącemi tę prastarą dzielnicę piastowską z dalekim, na północy rozciągającym się żywiołem. Nerwami tem czulszemi, że przecież wykute zostały z metalu, wydobytego z łona śląskiej ziemi!...

Robotnik górnośląski, wydobywający pracowitemi rękoma największy skarb swej ziemi — węgiel, widzi, jak długie sznury wagonów unoszą ten węgiel na północ, ku morzu. Mimo złośliwych szykan, jakich nie szczędzą nam od lat sąsiedzi, kominy kopalń górnośląskich dymią bezustannie.

W roku 1925 chcieli Niemcy stworzyć Polsce — w ich mniemaniu — trudności nie do przezwyciężenia. Rozpoczęli 15 czerwca 1925 r. długotrwałą wojnę celną z Polską, przestali nagle z dnia na dzień przyjmować do Niemiec polski węgiel. Wydawało im się, że zamknięcie granicy niemieckiej dla owych 500.000 ton węgla, które zobowiązali się odpowiednim układem przyjmować z polskiego Górnego Śląska, spro-

wadzi klęski niepowetowane na nasze zagłębie węglowe. I nie szczędzili dla tego celu ofiar materalnych. Prowincje niemieckie, przylegające do Górnego Śląska, musiały sprowadzać droższy węgiel z Nadrenji, z chwilą, gdy odcięto dopływ do nich tańszego węgla polskiego.

Chytre plany niemieckie doznały wszakże całkowitego niepowodzenia. Dzięki wolnemu dostępowi do morza, dzięki portom polskim, Gdańskowi i budującej się dopiero Gdyni, Polska bardzo szybko znalazła rynki zbytu dla swego węgla, które nietylko wchłonęły całą ilość węgla, jaka szła przedtem do Niemiec, ale powoli stały się wielkimi jego odbiorcami. Dzięki temu dostępowi do morza Polska wywozi dziś tylko drogą morską prawie milion ton węgla miesięcznie! \*)

Znaczenie morza jest zatem dla całego naszego zagłębia węglowego ogromne. Rozumie to dobrze i docenia każdy polski pracownik na Śląsku. O wysokim uświadomieniu w tej sprawie ludu śląskiego i o gorącym poczuciu obowiązku obywatelskiego wśród niego, świadczą choćby ta-

\*) W lipcu 1931 r. wywieziono przez Gdańsk i Gdynię 939.845 ton węgla, z czego na Gdańsk przypada 529.817, na Gdynię zaś 410.028 ton.

kie fakty, że całe załogi kopalń i fabryk górnośląskich zgłaszają samorzutnie rezolucje przystąpienia do Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Jest to strona niejako rozumowa stosunku Ślązaków do morza. Wiedzą dobrze o korzyściach, jakie Polsce i jej obywatelom posiadanie dostępu do morza przynosi i popierają tę instytucję społeczną, która uczyniła swoim zadaniem gospodarczy rozwój kraju przez morze.

Ale jest strona druga tego stosunku — uczuciowa. Ślązacy, mimo oddalenia, kochają gorąco morze. Trzeba widzieć wycieczki ze Śląska, które staraniem Ligi co roku ciągną nad Bałtyk. Biorą

w nich udział reprezentanci wszystkich warstw mieszkańców Śląska. Obok inteligenta jedzie do Gdyni robotnik śląski. Nieraz za oszczędności całego roku, dąży na kilka dni nad morze, by chociaż raz w życiu je zbliższa zobaczyć. I ten Bałtyk staje się wnet tak „jego” morzem, jak jest „jego” Górny Śląsk, w dymy fabryczne spowity.

Dlatego wystawa katowicka obok znaczenia gospodarczego ma wielkie znaczenie wychowawcze.

Należy się gorące podziękowanie władzom, że poparły inicjatywę Ligi Morskiej i Kolonjalnej w tym kierunku, jak również Śląskiemu Towarzystwu Wystaw

i Propagandy Gospodarczej za to, że dopomogło Lidze do urzeczywistnienia jej zamierzeń i umiało im nadać piękny i wymowny wyraz. Także gorąca podziękowa-  
na przypaść w udziale tym licznym towarzystwom, instytucjom i t. d., które mimo, ciężkiego kryzysu doby obecnej, nie wahały się wziąć udziału w wystawie, a tem samem przyczynić się do jej uświetnienia.

Wystawą Morską w Katowicach, dobrze pomyślaną i rozmieszczoną, okręg śląski Ligi Morskiej i Kolonjalnej dobrze zasłużył się naszej organizacji.

HENRYK TETZLAFF.

## ŚLĄSK A GDYNIA

### Z OKAZJI PIERWSZEJ »WYSTAWY MORSKIEJ« W KATOWICACH

Jednym z najpotężniejszych dzieł twórczości polskiej z okresu ostatniego 10-lecia — jest bezwątpienia polski port w Gdyni.

Położony na południowo zachodnim wybrzeżu zatoki Gdańskiej — osłonięty od wiatrów i fali z przeciwną głębokością wód, potrzebną dla swobodnego ruchu żeglugi, o korzystnym gruncie podmorskim posiada port Gdyniński wszelkie pomyslnie warunki naturalnego rozwoju.

Otoczony długim falochronem od strony zatoki, celowo podzielony na baseny, otoczone nowoczesnymi nabrzeżami — port gdyński wraz z jego urządzeniami przeładunkowymi, ich wyjątkową sprawnością, magazynami i t. p. — stanowi znakomity punkt morsko-gospodarczy, który już dzisiaj, jak i w przyszłości w rozwoju gospodarczym kraju oraz jego handlu zamorskim ma odegrać pierwszorzędną rolę.

Jest rzeczą zrozumiałą, że jako „okno na świat” Gdynia uzależniona jest w pierwszym rzędzie od najważniejszych centrów produkcji wewnętrzno - krajowej, a w szczególności od okręgu zagłębia węglowego.

Przyjrzyjmy się nieco węzłom gospodarczym, łączącym Gdynię ze Śląskiem. Niewątpliwie każdy obserwator, przeglądając nasz eksport — zauważy, że w chwili obecnej podstawą wywozu polskiego jest węgiel, a ośrodkiem, dostarczającym ten produkt jest okręg ziemi śląskiej. Rzućmy okiem na liczby: w 1926 r. wywieziono przez Gdynię węgla kamiennego z G. Śląska w tonach: 450.939,

w 1927 r. 863.838, w 1928 r. 1.739.783, w 1929 r. 2.458.618, w 1930 r. 3.058.310, a w pierwszej połowie 1931 r. (do 30 czerwca) wysłano z Gdyni węgla wraz z koksem i brykietami ton: 1.858.471, — czyli uwydatnia się stały, imponujący wzrost wywozu.

W miarę normowania się warunków gospodarczych między krajami, oraz z dokończeniem budowy magistrali węglowej Katowice — Gdynia i t. p. — eksport węgla drogą morską jeszcze bardziej wzrośnie. W każdym razie już dzisiaj w ogólnym morskim wywozie węgiel odgrywa dominującą rolę.

Przytoczone liczby świadczą dobitnie o łączności gospodarczej, jaka istnieje między Gdynią a Śląskiem. Brak miejsca nie pozwala niestety na szczegółowe omówienie całego problemu, lecz wspomnieć bodaj jeszcze należy o wwozie przez Gdynię na Śląsk: 1) żelastwa (żłomu), które zużywają huty w znacznych ilościach, np. w 1931 r. od I.I do 30.VI ton: 173.667, 2) rud żelaznych ton 4.425 (za I półrocze 1931), 3) żelaza oksydowanego, 4) maszyn i t. p., na które największe zapotrzebowanie istnieje w okręgu zagłębia węglowego i t. d.

Nawiązując zatem do tak żywot-



Wnętrze jednego z magazynów w porcie gdyńskim.

nej łączności wspomnianych dwóch ośrodków — wydaje się rzeczą rozumną i uzasadnioną, że Okręg Zagłębia Węglowego Ligi Morskiej i Kolonjalnej urządziła we wrześniu b. r. pierwszą „Wystawę Morską” (pokaz) przy współudziale Śląskiego Towarzystwa Wystaw i

Propagandy Gospodarczej, zakrojoną wprowadzić na niewielkie rozmiary, lecz mającą głęboki sens i myśl gospodarczą w dzisiejszych czasach, t. j. zwrócenie naocznego uwagi społeczeństwa na pokrewieństwo i ściśle zazębianą łączność handlową między najpotęż-

niejszym okręgiem naszej produkcji — a wielkim już dziś na Bałtyku polskim portem w Gdyni.

Zyczyć należy, aby wszystkie czynniki w miarę sił i możliwości tak pomysłaną imprezę propagandową skutecznie poparły.

DR. JERZY ŁASZCZ.

## SIERPIEŃ NA POLSKIM MORZU

Francuskie awizo szkolne „Ancre” w Gdyni. — Promocja podchorążych Marynarki Wojennej.

Pierwsza łódź podwodna „Ryś” na straży polskiego morza. — Powrót „Daru Pomorza” z za oceanu.

Wizyta żaglowców szkolnych włoskiej Marynarki Wojennej.

Sierpień na polskim morzu oblił w ewenementy, jak chyba żaden jeszcze miesiąc. Poza wzmożonym ruchem wycieczkowym na okrętach P. T. T. O., poza normalną i wciąż wzrastającą pracą w porcie, zaszedł szereg faktów doniosłych z punktu widzenia polityki międzynarodowej i ugruntowania się naszych wpływów na Bałtyku.

A więc najprzód przybył okręt francuski „Ancre” — awizo szkolne, wyporności 600 ton, uzbrojone w 4 działa 10 cm. i 2 — przeciwlotnicze, z załogą 120 ludzi. Oficerowie i marynarze francuscy z kapitanem fregaty Leclerc na czele byli przez cały tydzień gośćmi Dowództwa Floty, przyczem stosunki wywiązały się niezwykle miłe i serdeczne.

Następnie dorocznym zwyczajem odbyła się 15 sierpnia, w tradycyjny dzień święta Żołnierza Polskiego, promocja oficerska Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej. Piętnastu absolwentów szkoły otrzymało z rąk jej komendanta kdra-por. Korytowskiego dyplomy oficerskie na pokładzie „Bałtyku”. Szablę honorową — dar Prezydenta Rzeczypospolitej, przypiął prymusowi, Adamowi Rychlowi, inspektor armii gen. Burhardt - Bukacki. Następnie krótko przemówił do nowomianowanych oficerów dowódca floty kdr. Unrug, na co w imie-

niu swych kolegów odpowiedział ppor. Rychel. Całość: — skąpany w promieniach słońca pokład „Bałtyku”, powiewające na wietrze bandery, złoto epoletów, kapeluszy stosowanych i pała-



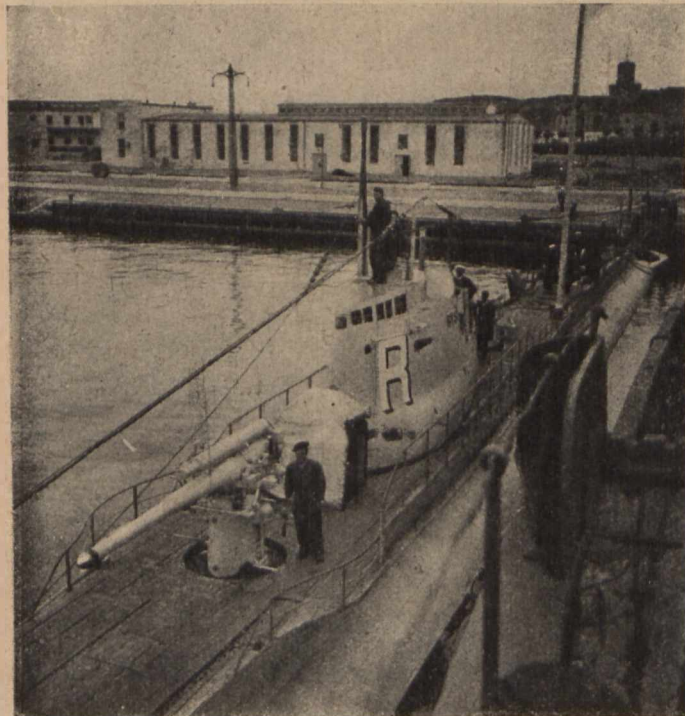
Awizo francuskie „Ancre” w porcie gdyńskim.

szów, zastęp naszych młodych „trytonów”, oraz karne szeregi marynarzy, — pozostawiła na uczestnikach niezatarte wrażenie.

Szkoła Podchorążych Mar. Woj., w której dyrektorem nauk jest jeden z wybitniejszych oficerów sztabowych naszej marynarki, kdr-ppor. dypl. Kłossowski, otwiera w tym roku dodatkowo wydział mechaniczny dla korpusu inżynierów floty. Niezawodnie będzie to nowe pole działania dla naszej młodzieży, której oiekawy zawód mechanika okrętowego był dotychczas trudno dostępny.

Trzecim ewenementem i bodaj-że najważniejszym, było przybycie na nasze wody pierwszej polskiej łodzi podwodnej. O. R. P. „Ryś” przybył bowiem do Gdyni we środę, dnia 19 sierpnia, o godz. 16.45. Już od Helu towarzyszyły mu okręty dywizjonu minowców pod dowództwem kdra-por. Stankiewicza, a wewnątrz portu skupiły się liczne jachty, kutry, parowce i holowniki.

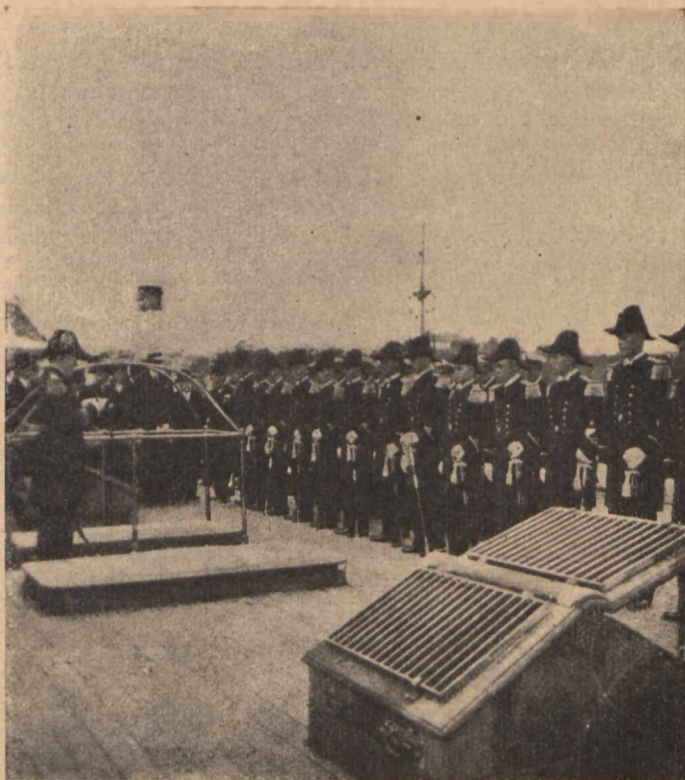
„Ryś” całą drogę z Cherbourg do Gdyni przebył, mimo złej pogody, w ciągu pięciu dni, prowadzony po mistrzowsku przez swego dowódcę kpt. mar. Szystowskiego. Po załadunku, rozradowanej przybyciem do Ojczyzny i dumą z „podwodnego pierwszeństwa”, nie znać było zupełnie zmęczenia, nieodłącznego towa-



Łódź podwodna O.R.P. „Ryś” w Gdyni po przybyciu z Francji.



Dowódca „Rysia”, kpt. mar. Szystowski, schodzi na ląd.



*Uroczystość promocji nowych podporuczników Marynarki Wojennej. Na lewo: komendant Szkoły Podchorążych Mar. Woj. komandor — por. Korytowski rozdaje dyplomy oficerskie podchorążym. Na prawo: nowomianowani podporucznicy podczas przemówienia komendanta Szkoły.*

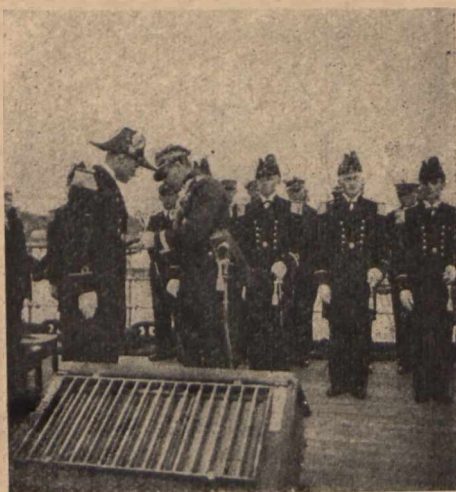
rzysza w czasie długich podróży łodzi podwodnych. Zaraz następnego dnia po przybyciu „Rys” ponownie wyszedł na morze.

Jednocześnie z „Rysiem” przybył z dalekiej podróży transoceanicznej statek szkolny marynarki handlowej „Dar Pomorza”. W chwili gdy „Rys” wchodził do portu, „Dar Pomorza” ze swą wysoką piramidą żagli, okrywających po wierzchołki wszystkie trzy maszty, bezszelestnie przesunął się wzdłuż mola, stwarzając jakby żywą kopję słynnej akwareli Marin’a, przedstawiającej polską łódź podwodną na tle żaglowca.

Przybycie „Rysia” to znów punkt zwrotny w dziejach Polski na morzu. To znów etap w pracy nad ugruntowaniem naszych poczynań nad Bałtykiem. To świadomość, że polskiego morza, bez

którego Polska żyć nie może, bronić będziemy przed zakusami wrogów. To je-

den stopień więcej w dziejach Polski marynarskiej. Ale trzy łodzie podwodne



*Inspektor armji, gen. Burhardt-Bukacki, przypina szablę — dar p. Prezydenta Rzplitej — prymusiowi ppor. Rychlowi.*



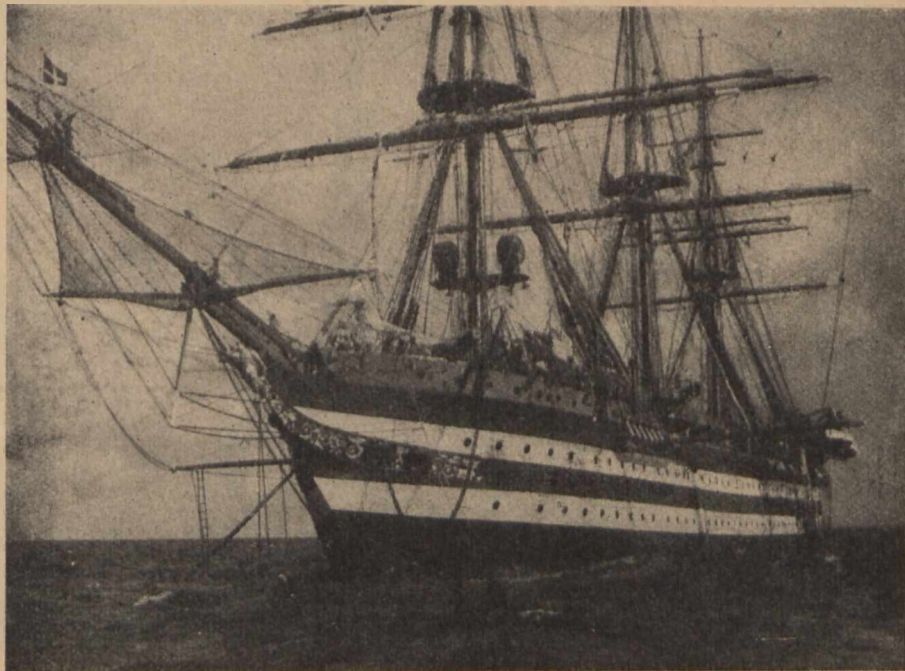
*O. R. P. „Bałtyk” wita salutem armatnym włoskiego admirała Cavagnari.*

{po „Rysiu” przyjdą niebawem „Wilk” i „Zbik”) to dla Państwa, posiadającego tak rozległe interesy wszechświatowe, jak Polska — niezmiernie mało. Tembardziej jeśli ma się takich, jak my, sąsiadów. Należy więc pamiętać, że nie długość wybrzeża jest miarą floty wojennej, a polityka, jaką dany kraj prowadzi jest zmuszony i znaczenie, jakie dla niego wybrzeże to posiada.

To też dalsza rozbudowa polskiej floty wojennej jest wciąż palącą koniecznością.

26 sierpnia przybył do Gdyni na jeden dzień dywizjon szkolny królewsko - włoskiej marynarki, pod dowództwem kontradmirała Cavaignari. Dwie piękne fregaty — „Amerigo Vespucci” i „Cristofore Colombo” — zupełnie nowoczesne, acz zbudowane na wzór zeszlowiecznych, zakotwiczyły wśród huku dział na redzie, w pobliżu pomostu pasażerskiego P. P. „Żegluga Polska”. Jeden z okrętów zerwał przytem swą kotwicę, która mimo burzliwej pogody i znacznej fali została nazajutrz znaleziona (na głębokości piętnastu metrów) przez nurka polskiej marynarki wojennej. Piękny wyczyn, jeśli się weźmie pod uwagę czas pracy i stan pogody, podczas której motorówka „Nurek” musiała pracować.

„Amerigo Vespucci” i „Cristofore Colombo” po oficjalnych przyjęciach odpłynęły do Gdańska, gdzie polską marynarkę wojenną reprezentowały O. R. P. „Gen. Haller” i O. R. P. „Krakowiak”. Odbył się i tu szereg przyjęć u Wysokiego Komisarza Ligi Narodów u Generalnego Komisarza Rzplitej, w Senacie i w



Jeden z żaglowców szkolnych włoskiej marynarki wojennej — „Cristofore Colombo” na redzie Gdyni.

Radzie Portu, a także na okrętach włoskich. Dźwięki polskiego Hymnu Narodowego, granego przez orkiestrę włoskiego dywizjonu rozległy się wśród murów starego Gdańska.

Poza tem w sierpniu odbyły się także regaty marynarki wojennej i Yacht-Klubu Polski, oraz powrócił z dalekiego pływania jacht „Junak”.

INŻ. J. GINSBERT.

## HISTORYCZNY PRZEGLĄD STOSUNKÓW GOSPODARCZYCH MIĘDZY POLSKĄ A KRÓLEWCEM

(Dokończenie)

Handel w omawianym okresie nie odznaczał się intensywnością mimo etatystyczno - merkantylnych zabiegów Fryderyka Wilhelma. Pewien pogląd na ówczesny rozwój ruchu handlowego dają nam liczby obrotu okrętowego w Pilawie. Otóż w okresie tym rzadko przez Pilawę przechodzi ponad 500 statków rocznie i liczba ich waha się koło 300. W 1669 przeszło 400 statków, w 1679 — 403 statki, w 1685 — 414 statków, w 1692 r. — 440, 1693 — 552, w 1694 — 456 statków. Są to lata, w których osiągnięto największy obrót statków. Ale w 1665 r. mamy tylko 160 statków, w 1668 — 107, 1672 — 187, 1689 r. — 292, 1696 — 246 statków. Był to więc ruch mniejszy o  $\frac{1}{4}$ , niż w wieku XVI.

Rządy Fryderyka III, a I jako króla pruskiego (1688 — 1713), nie przyniosły Królewcowi nic szczególnego, choć tu właśnie Fryderyk odbył koronację 18 stycznia 1701 r. na króla pruskiego. Z powodu nieurodzajów król zakazywał wywozu zboża. Zakaz ten przez króla był wykorzystywany dla celów fiskalnych, gdyż po opłaceniu podatku oraz uzyskaniu paszportu za 6 talarów wywóz był dozwolony. Z tego okresu czasu mamy dokładniejszą wiadomość o stanie ludności Królewca, który liczył wówczas koło 40.000 mieszkańców, z czego było koło 6.000 Polaków. Nic dziwnego więc, że Polacy posiadali w Królewcu dwa kościoły ewangelickie i jeden katolicki, prócz tego był jeszcze jeden litewski i jeden reformowany polski. A był to już okres dekadencji wpływów polskich, które kulminacyjny punkt osiągnęły w w. XVI i XVII, gdy język polski uchodził za język dwor-

ski, a liczni pisarze i uczeni polscy nau czali, bądź sami kształcili się w Królewcu na uniwersytecie, wyposażonym w prywatnej króla Zygmunta Augusta 28 marca 1560 r.

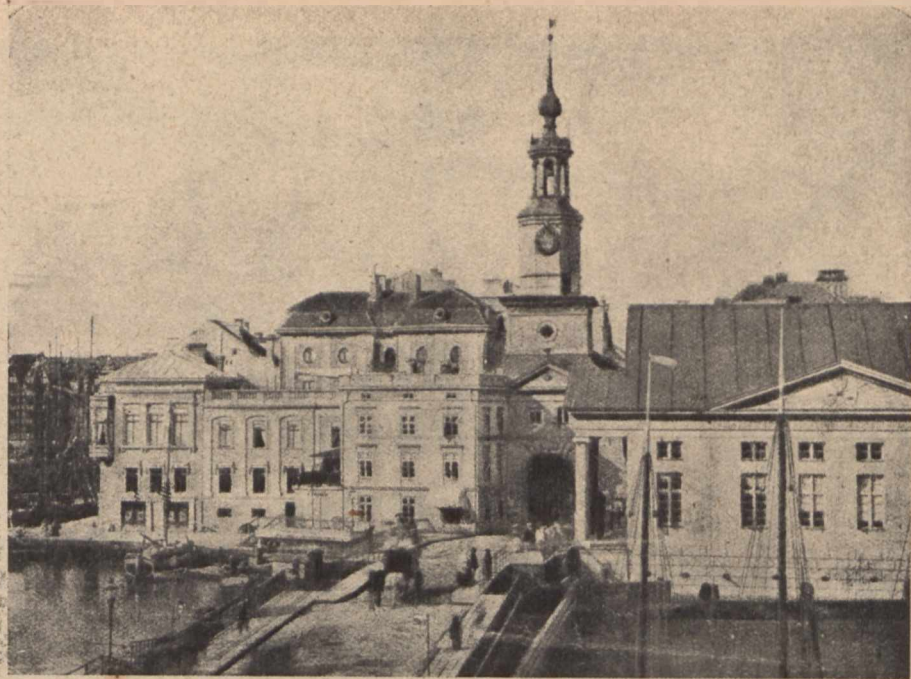
Zasadnicze zmiany w sytuacji gospodarczej i prawnej Królewca przeprowadziły rządy Fryderyka Wilhelma I (1713 — 1740) i Fryderyka II (1740 — 1786). Jest to okres rządów, kierujących się polityką wysoce merkantylną i etatystyczną, przy której blednie podobna polityka Wielkiego Elektora. Monarcha rzadzi teraz despotycznie, mając przygotowany grunt przez złamanie władzy arystokracji miejskiej przez Fryderyka Wilhelma IV.

Fryderyk Wilhelm I zaraz w pierwszych miesiącach swego panowania przywraca dawne prawo składu w Królewcu, rozszerzając je na Polskę, Litwę i Rosję. Założenie tego pozornego powrotu do dawnych czasów było jednak zgoła odmiennie, gdyż prawo składu miało teraz na celu poparcie działalności różnych kompanij handlowych o charakterze etatystycznym oraz skierowanie dochodów celnych i podatkowych do kas skarbowych. Patentem z 8 marca 1723 r. zakazuje król oddawania zboża obcego do konsumcji miejscowej, natomiast zboże miejscowe nie mogło być wywożone za granicę. Szczególnie cierpiał handel z Polską, gdy król od 1721 r. zaczął nakładać na towary polskie areszty z tytułu różnych długów. Bardzo skrupowany został tak ważny od niepamiętnych czasów handel solą. Patent z 13 lutego 1723 r. zakazał używania soli obcej (a więc i polskiej z Wieliczki i Bochni), zaostrażając ten za-

kaz w patencie z 14 grudnia 1728 r., który groził w wypadku znalezienia soli obcej karą cielesną (20 Postronken). 15 marca 1721 r. wprowadzony został zakaz przywozu obcego piwa, co znów godziło w interesy gdańskie i elbląskie. 2 lutego 1740 r. zakazano nawet przywozu solonych ryb i mięsa, które szły z Litwy i Mazowsza.

Z drugiej strony polityka merkantylna Fryderyka Wilhelma I dąży do rozwoju przemysłu rodzimego i rękodziel. Patent z 4 grudnia 1721 r. zezwalał fabrykantom na zakładanie przedsiębiorstw przemysłowych, przyczem zwalniał ich od obowiązku nabywania obywatelstwa miejskiego i równał ich w prawach z kupcami hurtowymi. Regulamin rzemieślniczy z 10 czerwca 1733 r. poddawał pod kontrolę miasta cechy rzemieślnicze, nadając rzemieślnikom prawa drobnomieszczan-skie. W stosunku do dawnego ustawodawstwa miejskiego były to wyłomy zasadnicze. Ale nie było to już miasto z czasów Wielkiego Elektora.

„Miasta Królewca w Prusach magistracki regulamin” (Der Stadt Königsberg in Preussen Rathausliches Reglement) datowany z 13 czerwca 1724 r. zniósł istniejące dotychczas trzy miasta królewieckie — Stare Miasto (Altstadt), Knypawę (Kneiphof) i Lipnik (Löbenicht) i tworzył jedno miasto Królewiec pod jednolitym zarządem miejskim, podlegającym Pruskiej Izbie Wojennej i Domen (Preussische Kriegs und Domänenkammer). Dotychczasowa ściśle stanowa i samorządowa organizacja miasta została przekształcona na organizację nawszkroś urzędniczą, stanowiącą jedno z ogniw ogólnej admini-



Królewiec — Krynawa, centrum miasta, Zielony Most i Zielona Brama w połowie ubiegłego stulecia.

stracji państwa i słuchającą rozkazów, narzuconych zgóry. O żadnych przywilejach nie mogło już być mowy, gdyż zastąpiły je regulaminy. Przedstawienia burmistrzów trzech miast, starających się odwieść króla od przeprowadzenia „działa kombinacji” — jak nazywano zjednoczenie tych miast — i proszących o zachowanie dotychczasowych przywilejów i wolności, nie znalazły u Fryderyka Wilhelma najmniejszego posłuchu. Naznaczona przez króla komisja w przyspieszonym tempie musiała opracować projekt „regulaminu”, który bez pytania się zainteresowanych miast został zatwierdzony i wprowadzony natychmiast w życie. Jak diametralnie różne było postępowanie królów pruskich w stosunku do Królewca w porównaniu z postępowaniem królów polskich!

Idea złączenia trzech miast królewieckich w jedno nie była nowa. Nikt już nie miał potrzeby od czasu traktatu krakowskiego 1521 r. kontynuowania polityki Zakonu Krzyżowego rozbijania jedności miejskiej. Same miasta rozumiały konieczność połączenia się i z inicjatywy patrycjuszów dwukrotnie myśl tę przedstawiały Władysławowi IV, królowi polskiemu w r. 1635 i 1645, dając w ten sposób możliwość urządzenia Królewca w sposób, odpowiadający interesom polskim i miejscowym, tembardziej, że był to okres osłabienia władzy książęcej w Prusach. Władysław IV zażądał wówczas zgody wszystkich czynników miejskich, która była nieosiągalna wobec antagonizmów między rzemieślnikami i patrycjuszami, wskutek czego sprawa poszła w zapomnienie. Oczywiście bez pewnego nacisku zgóry przeprowadzenie zjednoczenia miast nie dało się pomyśleć, ale Władysław IV widocznie nacisku tego wywierać nie chciał. Fryderyk Wilhelm I nikogo się o zgodę nie pytał i jednym pociągnięciem pióra skreślił resztki samodzielności miasta.

Reforma ustroju miejskiego uporządkowała finanse miasta, mocno nadwyrężone w ostatnich czasach i znajdujące się w stanie nieładu wobec rozbicia organizacji patrycjuszowskiej. Fryderyk Wilhelm I, sam będąc skąpy aż do przesa-

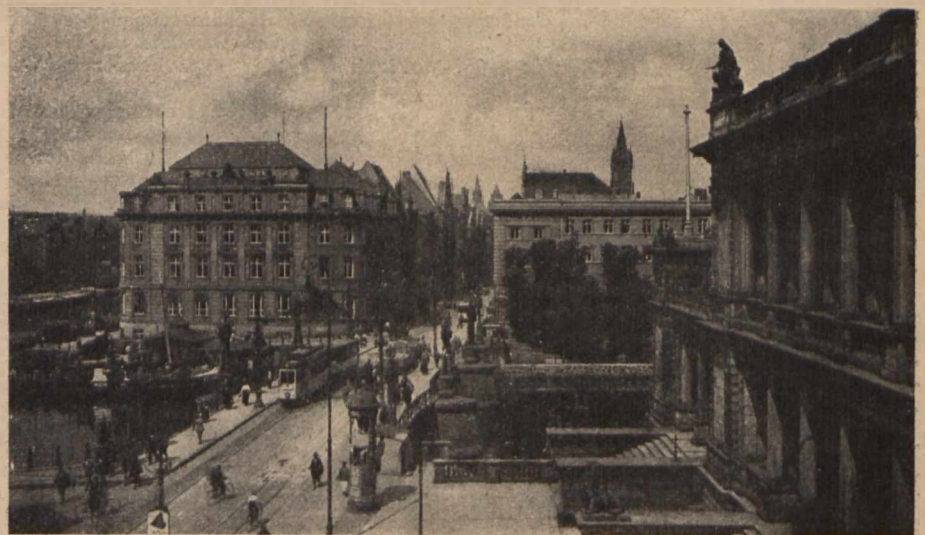
dy, nie korzystał z finansów miejskich, ale uporządkowane finanse miasta i bezwzględna jego zależność od administracji ogólnej przydały się Fryderykowi II Wielkiemu w okresie wojen, przez niego prowadzonych. Pierwszą wojnę śląską prowadził Fryderyk II za pieniądze, nagromadzone przez swego ojca, ale już na drugą wojnę śląską nałożył Fryderyk na miasto przymusową pożyczkę w wysokości 42000 talarów w 1745 r. Była to już duża suma, skoro budżet miasta w tym czasie zamykał się kwotą 45700 talarów. W 1757 r. zaciąga król drugą jeszcze większą pożyczkę przymusową w wysokości 90.000 talarów na wojnę z koalicją austriacko-francusko-rosyjską. Miasto musiało wówczas zastawić cały swój majątek i wyprzedać częściowo należące doń nieruchomości. Nadmiar złego Rosjanie po bitwie pod Gross Jägersdorf zajmują Królewiec 22 stycznia 1758 r. i okupują go do 5 lipca 1762 r., nakładając nań wysokie ciężary finansowe, których nawet mimo teroru rosyjskiego miasto nie jest w stanie zaspokoić. Zaraz po zaję-

ciu miasta domagają się Rosjanie kontrybucji w wysokości przeszło 600.000 talarów. Druga kontrybucja w 1759 r. mimo zasekwestrowania towarów i majątków nie mogła być spłacona. W 1761 r. Suworow wprowadził „podatek rekrucki”, z którego na Królewiec wypadło około 82.000 talarów. Te ciężkie „pożyczki” i kontrybucje wycieńczyły zupełnie miasto, tembardziej, że i handel podczas okupacji rosyjskiej całkowicie zamarł.

Po zawarciu pokoju w Hubertusberg 15 lutego 1763 r., kończącego wojnę siedmioletnią, Fryderyk II rozpoczął politykę gospodarczą w duchu elatyzmu merkantylnego, kontynuując dzieło swego ojca. W 1765 r. wprowadza Fryderyk monopol handlu kawą i tytoniem, w 1772 r. 14 października monopol solny, który zostaje oddany utworzonej dopiero co (3 października) Kompanji Solnej, połączonej w 1775 z Seehandels-Kompagnie. Monopol solny został zniesiony w 1782 r., natomiast wprowadzone zostało wyłączne prawo rafinowania cukru w Królewcu 8 sierpnia 1782 r., a w 1784 r. wydany został zakaz przywozu obcego cukru. Przemysł cieszył się natomiast dużym poparciem króla. Królewiec zyskał dzięki temu poparcie fabrykę fajansów, saljantów i skór brukselskich, wsłazek i in.

Działalność Kompanji Morskiej i monopolów utrudniała w wysokim stopniu handel prywatny. Jednakże ogólne warunki w Prusach uległy podczas powojennej działalności Fryderyka II znacznej poprawie. Kolonizacja Prus, intensywnie przeprowadzona przez króla, musiała znacznie podnieść ekonomiczny stan prowincji. Również poprawa sytuacji gospodarczej Polski za czasów Stanisława Augusta nie mogła nie pozostać bez wpływu na handel królewiecki. Otwarcie kanału Ogińskiego, łączącego Dniepr z Niemnem od 1784 r. pozwoliło na rozwinięcie handlu z Ukrainą. Polityka Fryderyka II wobec Gdańska, szukanowanego przez Komorę Kwidzyńską na Wiśle oraz w Nowym Porcie musiała dodatnio wpłynąć na handel królewiecki. Szczególnie traktat handlowy polsko-pruski z 19 marca 1775 r., wprowadzający wysokie cła tranzytowe, na towary idące do Polski lub z Polski przez Prusy, przy niskich cłach na towary w obrocie między Prusami a Polską dawał pewną podstawę dla wzmocnienia obrotów między Królewcem a Polską.

Wreszcie przyłączenie do Prus znacz-



Królewiec — Krynawa, Zielony Most i widok obecny na Kneiphöische Langgasse.



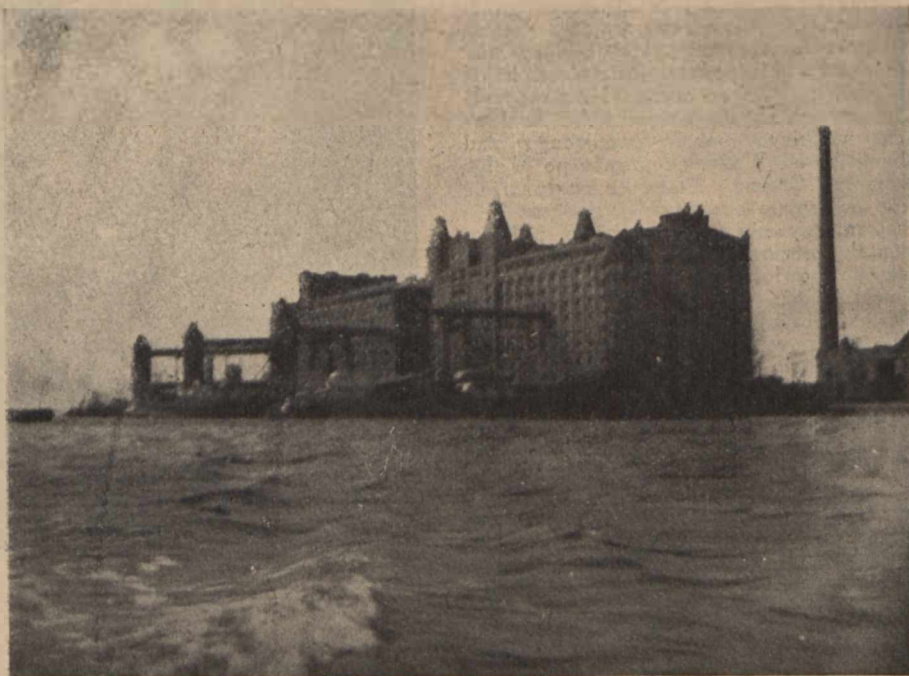
nej części Polski z Warszawą w 1795 r. otworzyło dla Królewca znaczne obszary, mogące stać się terenem ekspansji jego handlu. Fryderyk Wilhelm II wprowadził też znaczne ułatwienia dla handlu przez zniesienie monopolu tytoniowego i kawowego w 1787 r. oraz zniesienie zakazu przywozu cukru obcego w 1789 r.

Natomiast niebezpieczna dla Królewca była polityka gospodarcza Rosji, która starała się utrudnić tranzyt przez Polskę i popierała handel przez porty bałtyckie, pozostające pod władzą rosyjską — Rygę i Libawę. Dopiero w przeszło sto lat później zdołały Niemcy Rosję ograniczyć w tej polityce.

Okres ostatnich lat panowania Fryderyka Wilhelma II (1786 — 1797) oraz pierwszych lat panowania Fryderyka Wilhelma III był dla Królewca nową erą znacznego rozwoju handlu (od 1780 — 1805). Pod względem obrotów handlowych dorównywa wówczas Królewiec Gdańskowi, który przeżywa okres największej depresji gospodarczej, wskutek szykan fryderykowskich i włączenia go do Prus. Dlatego też Królewcowi było rzeczą nietrudną osiągnąć ówczesne obroty gdańskie i zrównać się z Gdańskiem. W każdym razie ostatnie dwa dziesiątki lat XVIII stulecia wybitnie wyróżniają się z całego wieku. Do 1780 r. liczba statków, przybyłych do Pilawy rzadko przekraczała 700 sztuk (w 1729 — 872, w 1740 — 700, w 1767 — 790, w 1768 — 763, w 1772 — 826, 1773 — 861, 1774 — 756, 1775 — 751, 1778 — 725), najczęściej wynosząc 400 — 500 sztuk rocznie. Od 1780 r. liczba statków przekracza 900, a w 1783 mamy 1869 statków, w 1784 — 1964. Lata 1788 — 89 wykazały 802 wzgl. 879 statków, ale już lata następne do 1794 r. znów mają powyżej tysiąca. Słaby jest rok 1795 (powstanie kościuszkowskie) oraz 1800. Do 1805 r. wykazuje Pilawa stale powyżej 1000 statków.

Jak poważny był ten ruch statków, niech służy porównanie z r. 1913, w którym przybyło 2392 statki, podczas gdy w r. 1925 — tylko 1681. Naturalnie, że liczba statków nie daje kompletnego obrazu, gdyż statki obecnie są daleko większe od ówczesnych, jednak jako ilustracja ruchu portowego porównanie to jest bardzo charakterystyczne.

Niespokojne czasy napoleońskie, a szczególnie wojna francusko-pruska w 1807 r. i odłączenie od Prus znacznych połaci zagarniętych ziem polskich, połączonych w Księstw Warszawskim, za-



Stare „silo“ na 50.000 ton zboża nad Pregołą w Królewcu.

dały cios handlowi królewickiemu. 16 czerwca 1807 r. zajmuje Królewiec marszałek Soult. W 1808 r. przybyło do Pilawy zaledwie 51 statków, jeszcze mniej, bo tylko 34 było ich w 1812. Do r. 1820 ruch statków jest nieco żywszy, przekracza nawet w 1817 r. — 1000 jednostek. Ale od 1820 r. obserwujemy znów wielki upadek handlu. Przyczyniły się do tego brak odpowiedniego „hinterlandu“ wskutek wydzielenia Królestwa Kongresowego oraz polityka celna rosyjska, która przez cały wiek XIX tamuje rozwój gospodarczy miasta. Prusy same nie są w stanie wpłynąć na ożywienie handlu, gdyż zbyt były ubogie i upośledzone przez politykę popierania rozwoju przemysłu na Zachodzie. Królewiec sam cieszy się minimalnym poparciem królów pruskich, którzy dają raczej do koncentracji handlu w Szczecinie.

To też dopiero w 1857 r. rozpoczyna się budowa kolei żelaznej z Berlina do Królewca, przedłużona w 1860 r. do Eydkun, podczas gdy Szczecin i Hamburg już przed 1848 r. były połączone kolejami z Berlinem, Śląskiem i Poznaniem.

Budowa kolei do Eydkun nie była dla Królewca tak ważną, jak linia południowa do Prostek, którą wykończono bardzo późno, bo dopiero w 1871 roku. Od tego czasu dopiero zaczyna się rozwijać intensywniejszy handel z Ukrainą, szczególnie zbożem. Jednocześnie regulacja Pregoły i kanału morskiego do Pilawy (1894 — 1901) wpływa na rozwój handlu drzewem.

W Królewcu koncentruje się również handel lnem i konopiami z Litwy. W 1897 r. buduje Królewiec olbrzymi śpichrz zbożowy nad Pregołą na 37500 ton zboża z nowoczesnymi urządzeniami dla oczyszczania. Koncentruje się poza tym w Królewcu handel śledziami na Wschód, rozwija się przemysł żelazny (stocznia, fabryka wagonów) oraz drzewny (tartaki, celuloza).

Pod koniec XIX w. Królewiec staje się już portem o bardzo rozwiniętym handlu, opartym szczególnie o Litwę, Rosję Centralną, Ukrainę i b. Kongresówkę. Krótka wojna celna niemiecko-rosyjska w 1892 r. dała się Królewcowi bardzo dotkliwie we znaki, zakończona została jednakże wygodnym dlań traktatem handlowym z 10 lutego 1894 r., który postanawiał w protokole końcowym do art. 19. że taryfy kolejowe, obowiązujące w Rosji do portów rosyjskich na Bałtyku muszą być zrównane z taryfami dla Królewca, Gdańska i Kłajpedy. Traktat ten zakończył niebezpieczną dla Królewca politykę rosyjską popierania portów bałtycko-rosyjskich. Postanowienie to przyjęte zostało i w traktacie niemiecko-rosyjskim z 28 lipca 1904 r., oraz w traktacie brzesko-litewskim z 3 marca 1918 r.

Zapewniając Królewcowi handel z olbrzymim terytorjum Rosji i zwalczając konkurencję Libawy, Windawy i Rygi przez wprowadzenie specjalnych portowych taryf kolejowych na linii Eydkuny, Królewiec i Pruski-Królewiec, polityka niemiecka odsuwała jednocześnie od Królewca niebezpieczeństwo konkurencji Gdańska, któremu przez odpowiednie zróżniczkowanie taryf kolejowych pozostawiono zaledwie zaplecze pomorskie, oraz b. Kongresówkę na Zachód od linii Mława — Warszawa.

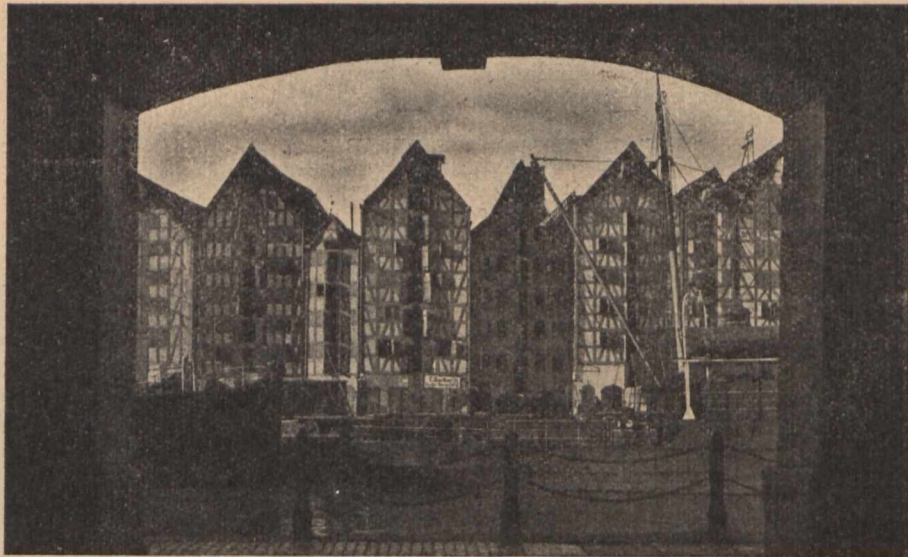
Obrót z Poznaniem kierował się raczej na Szczecin. Celem lepszego połą-



Królewiec. Widok z Zielonego Mostu na stary port.

czenia Królewca z jego zapleczem przygotowywano przed samą wojną światową budowę kanału mazurskiego, który miał łączyć Pregolę poprzez jeziora mazurskie z Narwią. W ten sposób Niemcy przygotowywali się do stworzenia z Królewca wielkiego portu, panującego nad handlem od Wisły, aż prawie po Wołgę i morze Czarne. Plany te miały ziścić się po wojnie europejskiej, podczas której intensywnie poprowadzono budowę kanału mazurskiego, oraz przygotowano się do powiększenia samego portu królewieckiego. Już przed wojną obrót Królewca dorównywał obrotom gdańskim. W 1913 r. w Gdańsku wynosił obrót towarów 2.112.000 ton, podczas gdy w Królewcu niewiele mniej, bo 1.870.000 ton.

Przegrana wojna światowa przekreśliła plany niemieckie wyltworzenia w Królewcu wielkiego centrum handlu ze Wschodem. Wykonano uprzednio zamierzone plany rozbudowy portu królewieckiego, wyposażając go w nowoczesne śpichlerze i urządzenia, mogące jednocześnie pomieścić do 100.000 ton zboża. Inflacja powojenna ułatwiła przeprowadzenie tych kosztownych inwestycji. Ale sytuacja gospodarczo-polityczna Królewca znacznie się pogorszyła. Przedewszystkiem odpadły rozległe przestrzenie Rosji, jako emporium penetracji gospodarczej. Polska i Litwa nie miały większego zainteresowania w popieraniu wymiany przez port królewiecki, gdyż pierwsza rozwija handel przez Gdańsk oraz nowopowstałą Gdynię, druga znalazła wyjście na morze przez Kłajpedę. Konkurencji tych portów nie można już ograniczyć drogą traktatową, aczkolwiek jest to wytyczną gospodarczej polityki niemieckiej na Wschodzie, uwieńczoną nawet częściowym powodzeniem w umowach handlowych z Rosją i z Litwą. W stosunku do Polski traktatowe załatwienie tej sprawy nie powiodło się i między Królewcem a Gdańskiem trwała czas jakiś walka konkurencyjna szczególnie w odniesieniu do wywozu drzewa z Polski, zakończona naogół pomyślnie dla Gdańska. Zamknięcie spławu po Niemnie przez Litwę odcieło Królewiec od terytorjów dostarczających główne ilości drzewa. Wreszcie wojna celna polsko-niemiecka od 1925 r. przyczyniła się do znacznych strat gospodarczych dla handlu królewieckiego. Przerwany został tranzyt do Polski szeregu ważnych dla Królewca artykułów, w pierwszym rzędzie śledzi, którymi handel przeniósł się do Gdańska, owoców południowych i szeregu towarów gotowych oraz kolonialnych. Z przemysłów królewieckich ucierpiała branża żelazna, eksport ryb oraz wyrobów drzewnych. Załamowany został wywóz zboża i mąki do Polski od 1928 r.



Królewiec. Śpichrze nad Hundegatten, przypominające „Wyspę Śpichlerzy” w Gdańsku.

gdy w Polsce wprowadzone zostały cła zbożowe, niwelujące wywozowe premie niemieckie.

Mimo tych trudności, wynikających z ogólnej polityki niemieckiej wobec Polski, udział obrotów z Polską jest jeszcze w Królewcu dość znaczny i wynosi około 1/5 całego obrotu Królewca. W 1928 r. przy obrocie ogólnym 1.656.500 ton na Polskę przypadło 366.000 ton. Rezultatem tego położenia jest fakt, że Królewiec znacznym nakładem kosztów i trudów zdołał zaledwie osiągnąć przedwojenny obrót portowy, podczas gdy obrót Gdańska wzrósł czterokrotnie. Nawet Kłajpeda, mając tylko Litwę, jako zaplecze, zdołała powiększyć swe obroty, koncentrując w swym porcie głównie wywóz lnu, na który dawniej miał prawie monopol Królewiec.

Środkami, mającymi na celu popieranie handlu królewieckiego, są przedewszystkiem urządzenia portowe, nowoczesnie po wojnie wybudowane, targi królewieckie (Ostmesse), taryfy kolejowe, specjalna pomoc finansowa. Dzięki tym wysiłkom udało się częściowo znów nawiązać stosunki handlowe z Rosją, która w Królewcu zaczęła magazynować swe zboże, rośliny strączkowe, makuchy, nieco drzewa. Ożywił się również handel z Rumunją, skąd dowozi się zboże, rośliny strączkowe i makuchy, dzięki dogodnej taryfie tranzytowej przez Polskę. W Królewcu powstał również ważny port lotniczy na drodze Berlin — Moskwa, utrzymujący swe znaczenie wobec braku ko-

munikacji lotniczej z Niemiec przez Polskę do Rosji.

W każdym razie brak stosunków normalnych z Polską powoduje, iż Królewiec nie idzie po linii rozwojowej, jaka powinna wynikać z geograficznego położenia tego miasta, które może odegrać doniosłą rolę gospodarczą w tej części Europy. W obecnych warunkach można powiedzieć, iż Królewiec dzięki swym dużym wysiłkom osiągnął maximum tego, co mógł osiągnąć.

Dopiero uregulowanie stosunków gospodarczych między Polską i Niemcami, między Litwą a Polską oraz poprawa sytuacji gospodarczej Rosji może zapewnić mu nowy okres rozwoju. Rozwiązanie tych kwestyj nie jest od Królewca zależne, lecz wyłącznie od tego, czy Berlin odstąpi od swej polityki wschodnio-europejskiej, jaką dotychczas prowadzi, czy zechce otworzyć zamknięte wierzaje do Polski, która długie wieki umiała zapewnić rozkwit naturalny tego miasta i umiała uszanować jego interesy, umiejętnie wplatając je w kanwę interesów europejskich.

Budowanie stosunków handlowych na przesłankach polityki rozbitcia Polski jest ryzykownym przedsięwzięciem, mogącem spowodować wręcz odmiennie, niż zamierzone, skutki gospodarcze. A jednak w Królewcu ludzie żyją jeszcze mamiłtami planów Ludendorfskich. Za to płaci się stagnacją, niedorozwojem, „Osthilfa”.

M. POGORZELSKI.

## ŚWIATOWA FLOTA HANDLOWA W ROKU 1930-31

Ostatnie dane statystyczne, opracowane przez „Lloyds Register” na dzień 1 czerwca r. b., wykazują, że jakkolwiek kryzys spowodował znaczne straty w żegludze morskiej, to jednak nie doprowadził do zmniejszenia się tonażu światowego, który, przeciwnie, w ciągu 1930/31 r. wzrósł jeszcze o zgorą pół miliona ton. Przyrost ten wprawdzie jest trzykrotnie mniejszy, niż za rok poprzedni, świadczy jednak o tem, że usiłowania poszczególnych związków żegludowych, zmierzające do możliwej równowagi na rynku frachtowym w dziedzinie podaży i popytu na tonaż, okazały się mało skuteczne.

Statystyka Lloydu, obejmująca jedy-

nie statki żelazne i stalowe, o pojemności powyżej 100 ton rejestrowych brutto, podaje ilość statków morskich na około 33.000 jednostek (parowców, motorowców i lichtug), o ogólnej pojemności 70.131.040 ton r. br., z czego 68.722.801 ton parowców i motorowców, oraz 1.408.239 ton żaglowców.

W tym samym czasie roku 1930 tonaż światowy wynosił 69.607.644 ton, z czego na parowce i motorowce przypadało 68.023.804 t. i na żaglowce oraz lichtugi 1.583.840 t.

W ciągu ostatnich dwunastu miesięcy zmniejszył się tonaż parowców o 639.099 t. i żaglowców o 175.601 t., zwiększył się natomiast tonaż statków

motorowych o 1.335.096 t., co potwierdza obserwowaną już od kilku lat tendencję przejścia od maszyn parowych do maszyn o spalaniu wewnętrznym.

W rezultacie zatem wzrost tonażu za rok sprawozdawczy 1930/31 wynosi 523.396 ton.

Wzrost ten jest prawie trzykrotnie mniejszy, aniżeli w roku 1929/30, kiedy zanotowano wzrost tonażu o 1.523.332 ton.

Pierwsze miejsce, zarówno pod względem ilości statków, jak i tonażu, zajmuje tradycyjnie Wielka Brytania. W czerwcu r. b. tonaż jej wynosił 20.303.905 t. (w czerwcu r. ub. 20.438.444 t.); tonaż pozostałych państw, razem wziętych —

49.828.135 ton (w czerwcu r. ub. — 49.169.200 t.)

Największy przyrost tonażu podczas roku sprawozdawczego wykazują państwa następujące: Norwegia — 397.217 t., Dominja Brytyjskie — 133.924 t., Szwecja — 80.730 t., Rosja Sowiecka — 71.740 t., Jugosławia — 59.125 t., Danja — 57.251 t.

Z pomiędzy głównych państw morskich — trzy wykazują zmniejszenie się tonażu: Stany Zjednoczone A. P. — 403.625 t., Wielka Brytania — 135.539 t. i Japonia — 40.463 t.

Interesujące są porównania, dotyczące ogólnego tonażu statków parowych i motorowych w 3 okresach czasu, a mianowicie w czerwcu r. 1897, 1914 i 1931. W roku 1897 ogólny tonaż światowy wynosił 18.607.000 ton, w r. 1914 — 45.404.000 t., — wzrósł zatem w ciągu 17 lat o 26.797.000 t., czyli o około 144%. W roku bieżącym tonaż światowy parowców i motorowców wynosi w zaokrągleniu 68.723.000 ton, a więc, w porównaniu z ostatnim rokiem przedwojennym, jest większy o 23.319.000 t., czyli w przybliżeniu o 51%. Widzimy zatem, że w pierwszym siedemnaścieciu zarówno liczebnie, jak i procentowo, wzrost tonażu światowego był daleko większy, niż w okresie następnym.

Biorąc pod uwagę krótsze okresy czasu, np. ostatnie pięćdziesiąt lat przed woj-

na, t. j. od czerwca 1909 r. do czerwca 1914 r. i pięćdziesiąt lat przedwojennym, niż obecnie.

W pierwszym wypadku tonaż zwiększył się o 8.931.000 ton, czyli o 24,5% w porównaniu z rokiem 1909, w drugim wypadku — tylko o 6.051.000 t., czyli o 9,6% w porównaniu z rokiem 1926. W pierwszym okresie przyrost roczny wynosił niecałe 5%, w drugim — niecałe 2%. W okresie od 1887 r. do 1914 r. pierwszeństwo we wzroście floty handlowej trzymały państwa następujące: Anglja, zwiększając tonaż w porównaniu z r. 1897 o 8.678.000 t., Niemcy o 3.585.000 t., Stany Zjednoczone A. P. — o 3.182.000 t., Norwegja — o 1.392.000 t., Japonja — o 1.304.000 t., Holandja — o 1.131.000 t., Dominja Brytyjskie o 1.046.000 t. i Włochy — o 1.028.000 t.

W okresie od 1914 r. do 1931 r. największy wzrost floty handlowej wykazują: Stany Zjednoczone A. P. — 8.328.000 t., Japonja — 2.568.000 t., Norwegja — 2.105.000 t., Włochy — 1.844.000 t., Holandja — 1.639.000 t., Francja — 1.591.000 t., Wielka Brytania — 1.302.000 t. i Dominja Brytyjskie 1.302.000 t.

Charakterystyczny jest niewielki wzrost floty angielskiej — tylko o 7%, podczas gdy innych państw — o 83%

(w porównaniu ze stanem przedwojennym).

Flota handlowa niemiecka, pomimo że wzrosła od czerwca r. 1922 do czerwca r. b. o 2.440.000, jest jednak jeszcze mniejsza o 909.000 t., niż w r. 1914.

Stan floty handlowej angielskiej małe nie tylko w liczbach absolutnych, lecz także w stosunku procentowym do ogólnej floty światowej.

W r. 1897 angielska flota handlowa stanowiła 55% floty światowej, w r. 1924 — 41,6%, a w r. 1931 — już tylko 29,4%. W innych państwach ten stosunek procentowy w latach 1897, 1914 i 1931 wygląda następująco (pierwsza liczba odnosi się do r. 1897, druga do r. 1914 i trzecia do r. 1931 r.):

Stany Zjednoczone A. P. — 4%, 4,5%, 15,1%; Japonja — 2,2%, 3,8%, 6,2%; Niemcy 8,3%, 11,3%, 6,1%; Norwegja — 3%, 4,3%, 5,9%; Francja — 5,1%, 4,2%, 5,1%; Włochy — 2,2%, 3,1%, 4,8%; Holandja — 1,8%, 3,2%, 4,5%.

Liczby te wskazują, że najbardziej wzrósł stosunek procentowy w odniesieniu do ogólnej floty handlowej w Stanach Zjednoczonych A. P., Japonji, Norwegji, Włoszech i Holandji, utrzymując się na tym samym poziomie we Francji, a w Niemczech znacznie zmniejszył się, zarówno w porównaniu z rokiem 1897, jak i z r. 1914.

S. KOSKO.

## SŁOWIANIE NA BORNHOLMIE

Badania nad przeszłością Słowian na Bałtyku wzbogacone zostały niezmiernie cenną rewelacją, dokonaną przez czeskiego uczonego i pisarza, Dra Józefa Müldnera. Dotyczy ta rewelacja wyspy Bornholmu, którą historycy jako też archeologowie, także słowiańscy, uznawali dotychczas zawsze za odwiecznie skandynawską, notując jedynie stosunki handlowe między bałtyckimi Słowianami i kupcami duńskimi na Bornholmie, od których północni Słowianie mieli posiadać umiejętność czytania.

Dr. Müldner, który uprzednio 30 lat poświęcił gruntownym studjom nad słowiańską przeszłością bałtyckiego wybrzeża, niezmordowanie badając ślady tej przeszłości na miejscu w państwach bałtyckich i daleko na zachód dzisiejszych północnych Niemiec, ostatnio odbył w tym samym celu podróż na wyspę Bornholm. Wyniki tej podróży podał do wiadomości w broszurze, wydanej w Pradze Czeskiej p. t. „Slované na Bornholmie”. Príspevek k slovanské archeologii” (Słowianie na Bornholmie. przyczynek do słowiańskiej archeologii).

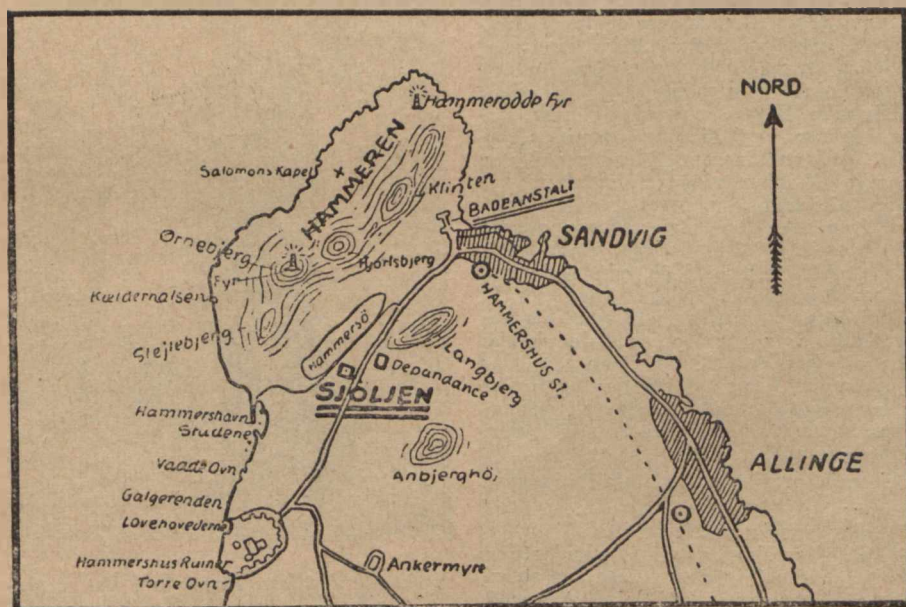
Czeski badacz wykazuje dowodnie, że Słowianie osiedleni byli na Bornholmie przez przeciąg wielu stuleci. Wszelkie dane pozwalają twierdzić, że zamieszkiwali oni tam już przed czasami Tacyta, a pozostawali do czasów załamania się słowiańskiej dominacji na Bałtyku, po X stuleciu.

Ślady słowiańskości Bornholmu są do dziś dnia, jak stwierdza dr. Müldner, aż nazbyt jaskrawe. Teza o odwiecznie skandynawskim Bornholmie i tylko o słowiańskich z nim kontaktach, tłumaczyć się może jedynie faktem, że historycy i archeologowie, wydając ten wyrok, poprostu nie zadawali sobie trudu zbadania sprawy na miejscu. Do dzisiaj zachowały się na tej wyspie czysto słowiańskie nazwy geograficzne i to nie tylko drobnych miejscowości. Między innymi cała grupa skalnych wysepek w

zatoce Hammerhavn u północnego cypla Bornholmu nosi starosłowiańskie miano: „Studene”. Są to istotnie najniższe okolice całej wyspy. Nazwa ta jest nie tylko wciąż w użyciu, lecz nawet jest najzupełniej oficjalna, figuruje bowiem na duńskich mapach wyspy. Jedną z tych map z nazwą „Studene”-mapę, pochodzącą nie dawniej, jak z r. 1924, reprodukuje Dr. Müldner w swej broszurze. Charakter wszystkich starych osiedli na Bornholmie, mnóstwo najprzeróżniejszych szczegółów, jak np. wiejska stolarka — wykazują w sposób wręcz druzgocący i niemożliwy do podawania w wątpliwość, że wyspa Bornholm była niegdyś słowiańska i służyć musiała za bardzo ważną ostoję i obronę pano-

wania naszych przodków na Bałtyku. Dr. Müldner przypuszcza, że Bornholm był zamieszkały przez te same plemiona słowiańskie, które mieszcili się na Rugji.

Dodać należy, że rewelacyjna broszura o Słowianach na Bornholmie pióra czeskiego badacza i niestrudzonego bojownika o prawa słowiańskie na Bałtyckim morzu, który przez szereg lat redagował w Pradze specjalne pismo „More Slovanum” (Morze dla Słowian), stanowi część zapowiadzianej przez niego dużej pracy p. t. „Na śladach bałtyckich Słowian”. Dzieło to, rezultat kilkudziesięcioletnich badań i studjów, niewątpliwie rzuci niejedno nowe i ciekawe światło na wspaniałą morską przeszłość naszej rasy.



Duńska mapa Bornholmu z r. 1924, którą reprodukuje Dr. Müldner w swojej pracy.

Mówiąc o drze Müldnerze, godzi się przypomnieć, że, gdy w r. 1928 przeprowadzał on studia na polskim wybrzeżu, przemierzył dla celów swych badań, pieczo cały nasz brzeg Bałtyku, od granic

polsko-niemieckiej, aż do granicy wolnego miasta Gdańska i Prus Wschodnich. Taką samą naukową pielgrzymkę odbył również po krajach Mazurów w Prusiech Wschodnich. W dostatecznej mierze ilu-

struje to staranność, skrupulatność i zapał, z jakim ten słowiański badacz oddaje się swemu cennemu i pięknemu powołaniu.

T. E.

## PIERWSZA TEGOROCZNA PODRÓŻ SZKOLNA »DARU POMORZA«

### II. Z CHERBOURGA DO NOWEGO JORKU

Pierwszy dzień pobytu w Cherbourg spędzamy na kotwicy na t. zw. „Wielkiej Redzie”, dość daleko od portu i miasta, gdyż według informacji pilota postój na „Małej Redzie” nawprost arsenału dozwolony jest jedynie za zgodą admirała. Komendant nasz składa wizytę admirałowi i otrzymuje oczywiście nie tylko pozwolenie, ale nawet zaproszenie statku na Małą Redę. Pomijając fakt, że jesteśmy dobrze znani w Cherbourg z długiego postaju „Lwowa” w tym porcie w r. 1924, i że zawsze byliśmy tu serdecznie witani, oraz fakt, że dowódcą floty i portu w Cherbourg jest admirał Berthelot, — sam żaglowiec, taki, jak „Dar Pomorza”, jest prawdziwą ozdobą najpiękniejszej nawet redy. Muszę tu wyjaśnić, iż admirał Berthelot zna dobrze pierwszą przystań „Daru Pomorza”, wykazał bowiem dużo dobrych chęci, wysyłając swojego czasu wojenny holownik „Hippopotame” z Brestu na pomoc naszemu żaglowcowi, gdy bez żagli, rej i masztów, bez motoru, ani żadnego środka ratunku, znaleźliśmy się podczas jednego z najtrudniejszych sztormów w grudniu 1929 roku pośród skał i raf Les Etocs, w najpaskudniejszej parafii morskiej bretońskiego Finisteru.

Pierwszy dzień postaju w porcie poświęcamy na wymycie burty, która już w południe świeci nieskazitelną białością i na najniezbędniejsze prace okrętowe. Nazajutrz rano podnosimy kotwicę, wchodzimy na Małą Redę i lewym łańcuchem kotwicznym cumujemy się do bezki. Komunikacja z lądem wygląda teraz zupełnie inaczej, gdyż od portu, względnie od miasta dzieli nas pół mili zamiast poprzednich półtora do dwóch.

Cherbourg jest w gruncie rzeczy małą miasteczką nic też dziwnego, że od razu spotykamy moc znajomych, przeważnie oficerów polskiej Marynarki Wojennej z komandorem Petelenzem na czele. Dzięki uprzejmości dowódcy łodzi podwodnej „Zbik”, komandora podpor. Pławskiego, część oficerów „Daru Pomorza” zwiedza szczegółowo ten piękny i nowoczesny okręt podwodny.

Nietylko Polacy odwiedzają nasz statek. Między innymi Francuzami najbardziej „godnym” naszym gościem był pan Camille Quoniam niegdyś długoletni kapitan pięknego żaglowca, pływającego pod francuską banderą, obecnie prezes Izby Handlowej Cherbourg, autor wielu książek z życia morskiego, między innymi doskonałej: „Dites qu'avez-vous vu”<sup>1)</sup>, której egzemplarz ofiarował naszemu komendantowi z następującą dedykacją: „Au commandant Maciejewicz du Dar Pomorza ce beau voilier qui porte les couleurs de la grande Pologne en respectueux hommage Cherbourg 22 mai 1931 r. C. Quoniam”<sup>2)</sup>.

23 maja przybywa na statek pierwszy

<sup>1)</sup> „Powiedźcie cóście widzieli?”

<sup>2)</sup> „P. Maciejewiczowi, komendantowi „Daru Pomorza” tego pięknego żaglowca, który nosi barwy wielkiej Polski w dowód należnej czci, Cherbourg, 22 maja 1931 r. C. Quoniam”.

nasz kapelan ks. Płonka, Zielone Świątki mają więc charakter bardziej uroczysty, niż to zwykle na morzu bywa.

We wtorek 26.V, jak zwykle, pobudka o 6-ej, o 7-ej zdejmujemy się z bezki i opuszczamy gościnne falochrony Cherbourg. Wychodzimy oczywiście bez pilota.

Początkowo słabe wiatry o zmieniających kierunkach od SW przez W do Nordu niezbyt sprzyjają postawieniu żagli. Idziemy więc na motorze. O 9 m. 35 mijamy wyspę Casquettes w odległości sześciu mil morskich. W godzinę później zatrzymujemy motor, stawiamy żagle i przy wietrze zachodnim kładziemy się w bejdewind lewego halsu<sup>3)</sup>. Po 6 godzinach wiatr zachodzi na Nord. Robimy zwrot przez sztag<sup>4)</sup>, ale już o 23 dotychczasowy słałutki wiaterek zamiera zupełnie.

Następny dzień pod względem siły i kierunku wiatru jest już nieco lepszy. Od 18 godz. mamy jednak gęstą mgłę, trwającą do samej północy. Przewidywana jest niezawodnie wysoka temperatura wody 21 stopni C. (w Cherbourg było + 10 stopni C.) i chwilowe silne ochłodzenie się powietrza.

<sup>3)</sup> Położenie statku, przy którym wiatr wieje z przodu z lewej burty z ukosa.

<sup>4)</sup> Manewr, przy którym statek bierze wiatr z drugiej burty, przechodząc przez linię wiatru dziobem.



Komendant „Daru Pomorza”, kpt. żegluga wielkiej, Konstanty Maciejewicz-Maciejewicz. W głębi pierwszy oficer — kpt. Meissner.

28 maja wychodzimy z Kanału na Atlantyk zdobywając w południe długość za chodnią 7 stopni 10 minut. Wiatr w ciągu dnia przechodzi z ćwiatki SW do SE i o północy osiąga siłę 7. Piszę dlatego tak dużo i szczegółowo o wiatrach, że dla żaglowca jest to rzecz pierwszorzędnej wagi, gdy tymczasem na statkach, poruszanych śrubą, kierunek i siła wiatru jest rzeczą prawie obojętną, jeśli tylko nie wzrasta do siły sztormu. Znam parowce, na których wiatrem więcej interesuje się starszy mechanik, niż kapitan ze względu na zużycie węgla. Ale na żaglowcu nawigacja pozostała sztuką, nie rzemiosłem.

W godzinę po północy, t. j. 29.V o 1 g. siła wiatru dochodzi do ośmiu, o godz. 3 do 10. Żagle niesiemy tylko 4 skośne, bezan, 3 dolne marsle, górny grot marsel i fok. I to jest jednak za dużo, tak że wkrótce po 3-ej kapitan każe zwinąć fok. Barometr, jak na maj, nie jest bardzo wysoki — 744.1 mm. Fala zaczyna wchodzić na pokład nie tylko syczącymi językami białych grzebieni, ale całą swą długością, kryjąc czasami pod wodą cały nawietrzny reling<sup>5)</sup> śródokręcia i ściągające want<sup>6)</sup> i padunów<sup>7)</sup>. Morze jest jednak bardziej piękne, niż groźne, to też wszyscy niewiele sobie robią z przemoczenia do nitki słonym nektarem. Czasami ktoś zaklnie nieprzystojnie i niezupełnie pochlebnie odezwie się o matce bałwana morskiego, zwłaszcza gdy za jego przyczyną straci równowagę i wyróżnie łbem o coś bardziej twardego i pełnego, niż własna głowa. Ale przeważnie humor jest dobry, a zeszloroczni kandydaci na oczach przerażają się w wilków morskich.

W sztorm mało kto ma czas zachwycać się okrętem żaglowym, a ci co mają czas, nie mają wówczas ochoty (przynajmniej nasi t. zw. pasażerowie). Ale też żaglowiec nie jest wtedy najpiękniejszy, kiedy idzie tylko pod zrefowanymi marslami. W słoneczny wesoły poranek, lub w jasną noc księżycową, gdy wiatr jest równy, stoją wszystkie żagle, a ocean fosforyzuje miliardami iskrzącego się maku... Mocno wydeptę piersi żagli niby torsy atletów... ciągną siwki. księżyc toczy się po nitkach anteny równomiernie tam i z powrotem, pomimo, że mu do okrągłości brak jeszcze paru dni. Koniec bukszprytu skacze po wszystkich gwiazdach Krzyża Południowego, wiążąc w przestrzeni węzeł, trudniejszy do rozwiązania od gordyjskiego. A gwiazdy? Gwiazdy — zdaje się, że przyjaćółki zakochanych, a wrogowie początkujących nawigatorów, zwłaszcza, gdy kierownik nauk uweźmie się na tych ostatnich — gwiazdy każdemu mówią co innego.

Koło pół do 4-ej pod wpływem silniejszego szkwału pęka szot<sup>8)</sup> gróbstensztakla. Poprostu rozerwały się haki dolnego bloku. Przez dobrą chwilę olbrzymie

<sup>5)</sup> Górna część nadburcia.

<sup>6)</sup> i <sup>7)</sup> liny, trzymające maszty z boków.

<sup>8)</sup> Lina wyciągająca róg żagla.

płótnisko łopocze z niebywałą siłą, trzęsąc całym masztem i strzelając, jak eksplozje dynamitowe. Ciężkie bloki szotowe trzaskają po szlupbelkach<sup>9)</sup>, sypiąc sнопami iskier i grożąc każdemu, ktoby się zbliżył, rozbiciem na miazgę. Wkrótce jednak opanowujemy oszalały żagiel, ściągamy go na dół i po zamianie szotu stawiamy ponownie.

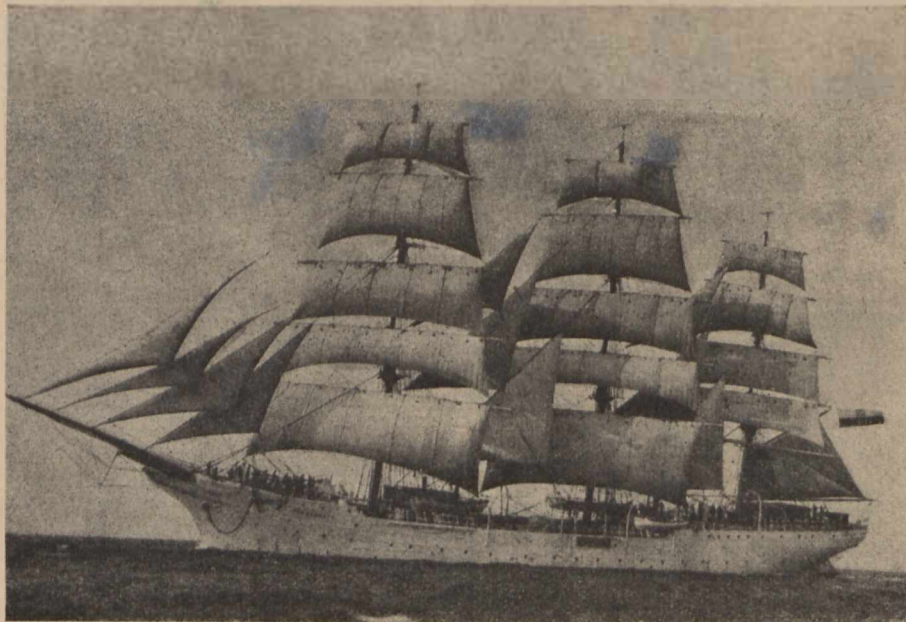
Koło godziny 5 zaczyna ścichać, o 8 godzinie siła wiatru wynosi tylko 6. Fala pozostaje jednak nadal bardzo duża i często zagląda na pokład. Od 8 godziny wiatr znowu się wzmacnia i zaczyna wykręcać na SW. Centrum niżu, znajdujące się na zachód od nas, ruszyło wreszcie na Nord. Statek znowu silniej pracuje, wiadomo jednak..., że teraz wiatr nie potrwa długo. Mimo to fok, który poprzednio tylko dwie godziny nie pracował, bierzemy ponownie na giejtawy<sup>10)</sup> Koło dziesiątej gdy wiatr znowu osiąga maksymalną siłę do 10, udaje nam się „złapać” słońce, które na chwilę wychyliło z poza chmur. Fala jest duża i wzniesienie oka obserwatora nad poziom morza ulega wskutek tego tak dużej zmianie, że wysokość wzięta sekstansem w chwili, gdy statek jest na grzbiecie fali w sekundę potem, gdy jest w jej dolinie, różni się od siebie około 3. Rzeczywiście, gdy rufa wygramoli się na szczyt fali, a bukszpryt zaryje w wodzie, obserwator na rufie jest wysoko nad średnim poziomem morza. Gdy w chwilę potem dziób wystrzeli w górę, dziurawiąc niebo bukszprytem na wysokości 45 stopni, to obserwator na rufie zapada się w bródzie fali poniżej widnokregu. Żeby chociaż ten widnokąg był prosty. Ale gdzie tam, wygląda jak „najkrótsza linja łącząca dwa punkty” i... nakreślona przez profesora geometrii. Czy nie pa-

<sup>9)</sup> Belki żelazne z blokami, służącemi do spuszczenia szalup.

<sup>10)</sup> Liny, podciągające żagiel przy zwijaniu do reji.



Wszyscy na marszał!  
(Stawianie górnego marsla).



„Dar Pomorza” pod wszystkimi żaglami.

mięciacie takich „prostych” z trzeciej klasy szkoły średniej?

Linja pozycyjna daje nam wyniki pomysłne. Nie dryfujemy znowu tak bardzo, jakby to można było przypuszczać. Przed południem barometr rusza do góry. Początkowo idzie mu to trudno; wspina się powoli i leniwie. Jednocześnie wiatr zaczyna ścichać, osiągając o 20-ej godzinie siłę 2 i kierunek West. Robimy zwrot, kładziemy się na kurs południowy i stawiamy wszystkie żagle. Powoli zaczynają odzywać nasi „pasażerowie” i wypelzają ze swych kabin. Myny mają jeszcze dość rzadkie, lecz stopniowo wracają z zatoki Ryskiej na Atlantyk, pomimo martwej już obecnie fali.

Następnego dnia, pchając się jaknajostrzejszym bejdewindem, aby przeskoczyć na zachód od Vilano i nie wyróżnąć bukszprytem w Pireneje, koło 15 godz. spotykamy „Iskrę”, szkolny okręt Marynarki Wojennej, idącą przeciwnym halsem, niż my. I oni mają widocznie te same kłopoty z półwyspem Iberyjskim, który zagroził do spółki z SW wiatrem wyjście z Biskai.

Ostatni dzień maja nie przynosi zasadniczej zmiany w sytuacji. Idziemy na południe, nie mogąc zdobyć ani jednej minuty długości zachodniej.

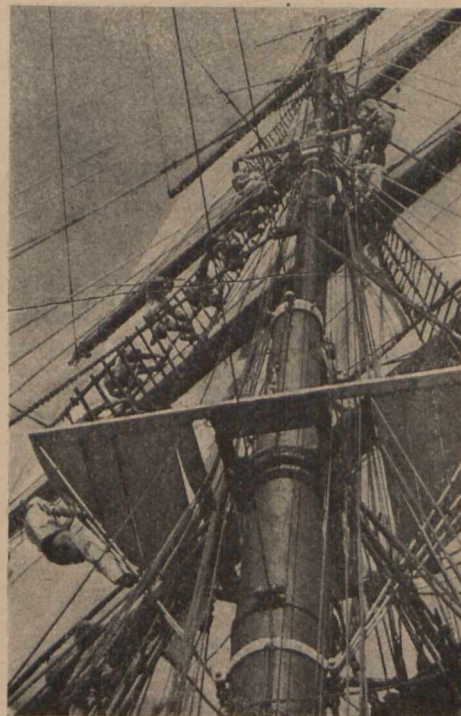
Pierwszego czerwca przed 14 godziną robimy zwrot przez sztag, korzystając z dawno oczekiwanej zmiany kierunku wiatru. Niedługa jest jednak nasza radość, bo koło 9 wieczór wiatr zcicha zupełnie. Puszczamy motor, o północy zaczynamy pomagać mu sztagżaglami<sup>11)</sup>, wykorzystując wszystkie podmuchy.

Drugiego czerwca w południe osiągamy wreszcie szerokość przyładka Finister (hiszpańskiego) na długości 11-u stopni 45 minut W. Tegoż dnia rozpoczynamy zmianę sztormowych sztagżagli na stare, (oszczędność z powodu skąpego budżetu statku jest u nas jeszcze bardziej przestrzegana, niż u prywatnych armatorów). Zbliżamy się do rejonu passatów, więc sztormy na długi czas zostają wykreślone z naszego repertuaru.

Po wyjściu z zatoki Biskajskiej rozpoczyna się na statku szereg alarmów ćwiczebnych w rodzaju „człowiek za burtą”, „alarm szalupowy”, „pożarowy”

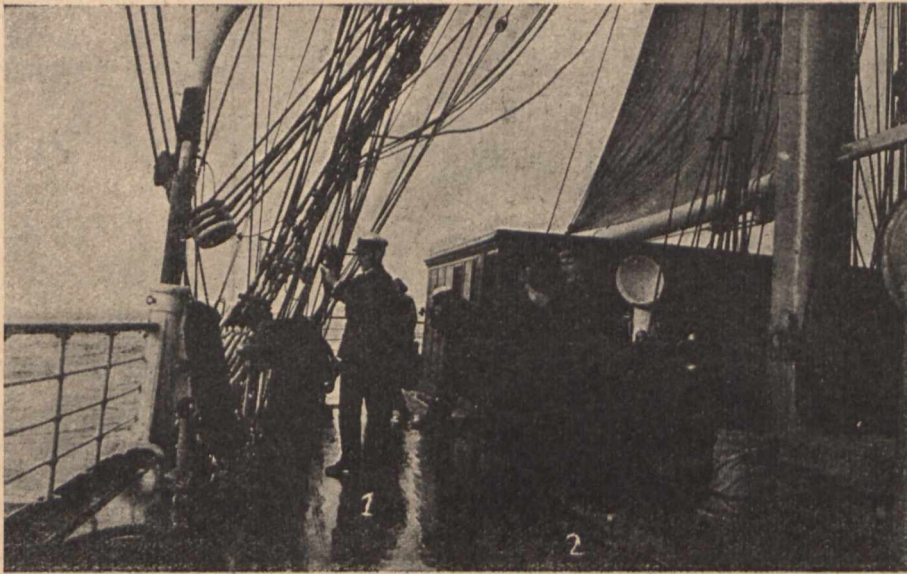
i t. d. Bezwzględnie najciekawszym i najbardziej pouczającym alarmem jest „człowiek za burtą”, aczkolwiek w większości wypadków, okazuje się, że to tylko koło ratunkowe, wyrzucone z rozkazu komendanta. Dotychczas mieliśmy wypadki wypadnięcia człowieka za burtę tylko w portach (proszę tam odstukać na naszą intencję w niemalowane drzewo), lub czasem któryś z oficerów wyskoczył na ochotnika na morzu. Zwykle jednak, a w tej podróży wyłącznie, — alarm ten przedstawia się tak: oficer służbowy schodzi z rufy niby to w jakimś ważnym interesie, a zastępuje go uczeń pełniący służbę nawigacyjną. I nagle ze szkafultu<sup>12)</sup> czy z dziobu spada do wody koło ratunkowe, a jednocześnie rozlega się donośny okrzyk „człowiek za burtą”.

<sup>12)</sup> Tylne części środkowego pokładu.



Codzienna gimnastyka poranna.

<sup>11)</sup> Żagle ukośne.



Pierwsza obserwacja słońca po 4 dniach deszczów i mgły.

Odwach służbowy momentalnie spuszcza szalupę podwietrzną, wiszącą na szlupbelkach i zawsze gotową na wszelki wypadek.

Jeżeli oficer służbowy „nie znajdzie się natychmiast” (a bestja „jak na złość” zwykle wtedy ginie) inicjatywa pozostaje wówczas w rękach, a raczej w głowie ucznia „nawigacyjnego”. Obowiązki jego są proste: zarządzić spuszczenie szalupy, wywołać podwachtę na spuszczenie górnych żagli i na brasy, zawiadomić komendanta, postawić statek w dryf i śledzić, czy szalupa idzie w dobrym kierunku. Jeżeli w czasie wypadku statek szedł nie pod żaglami, a na motorze, to pierwsza rzecz — zatrzymać śrubę i położyć ster na tę burtę, z której człowiek wypadł.

Przeciętny alarm od chwili upadku człowieka (względnie koła ratunkowego) za burtę, do chwili wyłowienia go przez szalupę, trwa u nas 6 minut — jeśli statek szedł naprzód z szybkością 8 węzłów.

3 czerwca o siódmej godzinie rano zatrzymujemy motor, stawiamy wszystkie żagle i pierwszy raz cofamy zegary o piętnaście minut. Od tego dnia doba nasza wynosi niemal niezmiennie 24 godziny i piętnaście minut. Zato podczas podróży powrotnej, będzie odwrotnie.

Narazie oczekiwany passat cofa się przed nami. Zawodzą nas informacje czerpane z locyj<sup>13)</sup> niemieckich i angielskich, z własnego doświadczenia z podróży poprzednich, wreszcie z amerykańskich tak zwanych map pilotowych (meteorologicznych). Wykorzystujemy więc wiatry zmienne z ośmiu ćwiartek południowych, aby jaknajbardziej zdobywać szerokość południową.

4 czerwca na długości 16 stopni W. przecinamy szerokość Oporto, 6 szerokość Lizbony, 8 Gibraltaru, 9 i 10 czerwca posuwamy się naprzód zaledwie o 50 mil., 6 spostrzegliśmy pierwszego rekina w tym roku. Szkoda — trzeba zrezygnować z kąpieli za burtą, a woda ma już 19 stopni C., i gdy statek tak się wlecze, bierze chętna wypaść za burtę. W poniedziałek 9.VI o godzinie 20-ej na gładkim względnie morzu podnosi się nagle i nieoczekiwanie wielka martwa fala. Zaczynamy się kłaść na boki do

30 stopni. Przez kilka otwartych iluminatorów w międzypokładzie nim zdążono je zamknąć, zaczęliśmy parę ton wody. Dopiero zmiana kursu o 3 rumby uspokoiła rozkołysany statek. Możliwe jest, iż przyczyną tej martwej fali, było jakieś dalekie podwodne trzęsienie ziemi.

W środę 11.VI o godzinie 6 min. 15 mijamy w niewielkiej odległości port Laurengo, wschodni przylądek Madery. Ponieważ na tym przylądku mieści się stacja sygnałowa, podnosimy nasz sygnał rozpoznawczy złożony z flag P. B. J. Z. W półtorej godziny później przechodzimy przez redef Funchalu. Komendant umyślnie podchodzi blisko pod brzeg i miasto. Na redzie stoi parę statków, między innymi szkolna fregata szwedzka. „At Chapman”, statek niemal identycznie taki sam, jak „Dar Pomorza”. Z pokładu „Daru” przez lornetki rozpoznajemy różne, znane nam już z 1927 roku punkty i załki Funchalu i dalekie szczyty gór. Gromada handlarzy, shipschandlerów<sup>14)</sup> i t. p. w łodziach różnego typu rzuca się na nasze spotkanie. Robimy im jednak bolesny zawód: ster lewo — na — burtę i wykręcamy 10 rumbów na południe, kładąc się na kurs SW.

Następnego dnia poczuliśmy wreszcie przedsmak passatu. O 7 godz. zatrzymano motor przw słabych podmuchach wiatru. Od 9 do 20 mieliśmy wyraźny ENE o sile 1 do 2, lecz o 20 godz. znowu ciszę. Mijamy wyspy Kanaryjskie, zostawiając je w odległości 85 mil morsk. po lewej burcie. Spotykamy pierwsze ryby latające, a w południe widzimy drugiego rekina; mija nas jednak obojętnie, prując swym peryskopem ledwo zmarszczoną powierzchnię oceanu. Tegoż dnia odkuwamy wielki hak z końcem ostrym, jak igła, mocujemy go według wszelkich przepisów „polowania na potwory morskie” A. F. Mitchella Hedgessa i zasadzamy na nim (na haku oczywiście, a nie na królu angielskich rybaków) porządny kawał mięsa.

Niestety jednak rekiny na długi czas opuszczają naszą „parafję”.

Mówią ludzie, że 13-tka jest feralna... Jak dla kogo. — My tymczasem 13-go czerwca łapiemy nareszcie upragniony passat. Do 11 godz. mieliśmy wiatr z ćwiartki NW, o 11-ej z Nordu, w po-

łudnie NNE siła 3. Teraz wiatry z ćwiartki północno-wschodniej nie opuszczają nas przez przeszło dwa tygodnie.

W linii prostej przechodzimy od Madery 1900 mil kursem południowo-zachodnim, potem lekkim łukiem zaczynamy przybliżać kurs do czystego Westu. Passat mamy dość mocny: 4 do 5. Fala, choć nieduża, przy fordewindzie<sup>15)</sup> kładzie statek na burty do 25 stopni. Nie siemy wszystkie żagle, co do jednego, nawet na szalupach, stojących na pokładzie i wiszących za burtą na szlupbelkach. Bombramsle<sup>16)</sup> przeważnie nie są zwijane na noc. 15 czerwca zdobywamy naszą rekordową odległość w passacie 219,5 mil na dobę, aczkolwiek na jednej z czterogodzinnych wacht przebywamy 50 mil. 16 około godz. 12 w nocy przepływamy Zwrotnik Raka.

Siła passatu słabnie nieco, a wraz z nią spada nasza szybkość. Przeciętnie robimy w ciągu doby 160 — 170 mil. 19.VI o godz. 22 jesteśmy na równych odległościach od stałego lądu Afryki i Ameryki, od Port-Etienne i Cayenne. Tegoż dnia czas okretowy różni się od czasu polskiego o 2 godziny 30 minut. „Pasażerowie” nie mogą się jeszcze przyzwyczaić, że w południe trzeba szukać słońca na północy.

Na statku jest rozkosznie ciepło, a woda w oceanie dochodzi do + 29° C. Mimo to nasza chłodnia pracuje wymiennie, a porucznik „Sias” karmi nas dzięki niej lepiej, niż Lijewski, Europa, czy Bristol — swoich klientów. Znowu muszę wyłączyć z tego „pasażerów”, którzy ciągle siedzą na dyce i wbijają jajka, omelety, naleśniki i t. p. smakoliki, iako ciężko chorzy, nie gardząc jednak marynowanymi grzybami, majonezami i t. p. jeżeli jakiś solenizant „szarpnie się” i postawi coś w tym rodzaju. A solenizantów w czerwcu mieliśmy całą serię: Antoni, Alojzy, Jan, Władysław — w samej

<sup>15)</sup> Wiatr z tyłu.

<sup>16)</sup> Żagle rejowe — najwyższe.



Bosman Kaleta od dziesięciu lat nie rozstaje się ze statkiem szkolnym.

<sup>13)</sup> Locja — opis warunków nawigacyjnych.

<sup>14)</sup> Dostawców okrętowych.

tylko kajutkompanji. A międzypokład i kubryk...<sup>17)</sup>].

Przez następnych parę dni kierunek wiatru waha się między Ostem i ENE, od 26 czerwca przechodzi nawet do ćwiartki południowo-wschodniej. Zamiast iść jednym kursem wprost na zachód, lawirujemy w baksztag<sup>18)</sup>, gdyż w ten sposób dajemy możliwość pracy wszystkim żaglom, zwiększając znacznie szybkość statku i zdobywając każdej doby po kilkomaście mil więcej, niż przy fordewindzie.

22 czerwca osiągamy naszą najmniejszą szerokość geograficzną w tej podróży: 21° Nord. W wigilję św. Jana polskim zwyczajem uczniowie urządzają „wianki”. Najpierw idzie na wodę duża, pływająca beczka smolna z odpowiednimi napisami, a potem szereg wianków splecionych, w braku zieleni, ze starych lin manilskich. Pochodnie nasze giną nam z oczu już po jakiejś półgodzinie, bo szybkość mamy dość znaczną, a poza tym duże pagórki fal zastaniają płaskie wianki, czasami tylko wynosząc je na wyższych grzbietach. Uroczystość zakończona jest całym szeregiem morskich pieśni, poczynając od najdawniejszych, zrodzonych kiedyś na „Lwowie” kończąc na powstałych ostatnio, skomponowanych może nawet w godzinę przed „Wiankami”.

27 czerwca zachodzi na statku parę zmian. Czwartym oficer z powodu zapalenia ślepej kieszki — z rozkazu kapitana i na żądanie lekarza kładzie się do łóżka i przestaje pełnić funkcje oficera odwachowego. (Później będzie pomyślnie operowany w New Yorku, pomimo feralnej daty 13 lipca). Tegoż 27 czerwca tracimy regularność passatów, wchodząc w strefę wiatrów zmiennych, zapoczątkowanych około 1-ej w nocy silnym szkwale<sup>19)</sup>. Pierwszy raz od wielu dni spuszcza bombrazagle<sup>20)</sup>, by w niespełna pół godziny później postawić je znowu. Jednakże passat wyraźnie zaczyna się kończyć, o czym świadczy zmiana jego kierunku od Ostu do Śądu i zmiana siły wiatru.

28.VI spotykamy wprost nieprawdopodobną ilość wodorostów — niemal całe wyspy pływające, i setki meduz — żeglarzy o wydętych różowo-, zielono- lub błękitno-przezroczystych żaglach.

Przez następnych parę dni aż do oficjalnego przyjazdu do New Yorku na statku wszyscy trojka się niemal przy pracy nad doprowadzeniem „Daru Pomorza” do jaknajczystszej i najpiękniejszej wygładu. W dzień wszystkie 3 odwachy pracują od rana do zachodu słońca, nie zważając na wachły nocne. Cały statek błyszczy czystością, dochodzi nawet do tego, że trapw są woskowane i froterowane, psuje nam tylko wszystko pompa motorowa, która pomimo wszelkich zabiegów chirurgicznych naszych motorystów pluje bez przerwy przeokropną tłustą sadzą, niwecząc swym półgodzinnym kaszlem wielogodzinną pracę kilkadziesiątu par rąk. Wkońcu jednak i niesforną pompę okiełznano na parę dni, dzięki czemu możemy skończyć malowanie białą farbą i do nieskazitelnej czystości doprowadzić tikowy<sup>21)</sup> pokład.

5 lipca koło 6-ej tracimy wiatr i puszcza motor na przeciąg całej doby. Szóstego, idąc znów pod wszystkimi żaglami, otrzymujemy depezę od konsu-

<sup>17)</sup> Pomieszczenie dla marynarzy.

<sup>18)</sup> Wiatr z tyłu z ukosa.

<sup>19)</sup> Nagły, porywisty wiatr.

<sup>20)</sup> Najwyższe żagle rejowe.

<sup>21)</sup> Tik (teak) — gatunek drewna.



„Dar Pomorza” wchodzi do portu w Nowym Jorku.

la Dąbrowskiego, z której wynika, że w New Yorku będziemy przyjmowani z niewiele jaką „pompa”. Około 22-ej wchodzimy w gęstą mgłę. Zwijamy najwyższe żagle, aby zmniejszyć szybkość. Stara „lwowska” kałarynka rozpoczyna swój monotonny koncert mgłowy. Od północy wiatr słabnie do siły 1, mimo to o 5-tej rano sprzątamy część sztaksli i grotżagiel, pierwsze z powodu fordewindu, ostatni — aby zmniejszyć jeszcze bardziej szybkość. Dokoła nas słychać moc sygnałów mgłowych różnych parowców i motorowców, między którymi jeden, ustawicznym powtarzaniem syrena sygnału „—..” daje znać, że nie odpowiada za swe ruchy. Sądząc z niskiego i chrapliwego tonu jego syreny, musi to być duży statek transoceaniczny. Niezbyt bylibyśmy to przyjemnie spostrzec na trawersie<sup>22)</sup> dziób takiego transatlantyka w odległości kilkunastu metrów od swego statku. A mgła jest tak gęsta, że np. z rufy sylwetkę fokmasztu widać mocno niewyraźnie.

Od 9 zaczynamy sondować, aby sprawdzić pozycję. O 12.30 rzucamy drugi raz sondę, o 15 trzeci raz. O 16 zwijamy żagle i puszcza motor. Teraz nasza syrena pneumatyczna może się mierzyć siłą głosu z „Berengarją”, „Europa”, lub innym kolosem transatlantyckim. Skromny i oichy „róg mgłowy” żaglowca może nareszcie odpocząć po 18-godzinnej pracy. Motor pracuje małą, lub średnią, gdyż wokół ciągle kręcą się inne statki.

Od północy sondujemy co godzinę, poprawiając na podstawie znalezionych głębokości i charakteru dna kurs i pozycję. O 5 min. 20 usłyszeliśmy wreszcie i wyróżnili z pomiędzy innych, sygnały mgłowe statku latarniowego „Ambrose”, punktu, od którego dalej okrętom dążącym do New Yorku bez pilota iść nie wolno. Mijamy „Ambroze”, w odległości prawdopodobnie 2 — 3 kabli, nie widząc go zupełnie. Schodzimy z farwateru i jakies 2 mile na północ od latarniowca 0g.6.20 rzucamy kotwicę w oczekiwaniu na pilota.

<sup>22)</sup> Trawers — linia protopadła do burty statku.

Tymczasem nasz radjotelegrafista odbiera depezę od komendanta statku „Kościszko”, kapitana Borkowskiego (dużego). „Kościszko” stoi w ujściu Hudsonu, mając na pokładzie pilota, czekając jednakże, jak i my, na przejście mgły.

Mgła tymczasem nie chce ustąpić, wykorzystujemy więc czas oczekiwania: zawieszamy za burlą 30 steling<sup>23)</sup> i rozpoczynamy mycie burty, której ta przyjemność słusznie się należy. Po południu mgła rzednie; około 12-ej widać już sylwetkę lądu i paru bliżej zakotwiczonych statków. Punktualnie o 13-ej zdejmujemy się z kotwicy, a w kwadrans później przyjmujemy pilota. Gdzieś przy wejściu do olbrzymiego i rozległego portu Nowojorskiego zatrzymujemy się na blisko półtorej godziny celem załatwienia formalności sanitarnych i odprawy celnej. Urzędnicy „Wuja Sama” nie zostawili nam ani jednej karafki z wódką, likierem lub winem. Sami jednak chwalili „suszę” amerykańską, zalewając dobrze „robaka” polskimi trunkami. O 17 odprawia celna zakończona. Idziemy na kotwicę do Tompkinsville w rzece Hudson, gdzie będziemy oczekiwali do piątku 10 lipca na oficjalne powitanie „Daru Pomorza” w New Yorku. O 17-ej min. 25 rzucamy kotwicę, kończąc tem samym etap podróży Cherbourg — New York. Czterdzieści cztery dni na morzu, 5750 mil przebytych, 5 dni i 16 godzin pracy głównego motoru i 39 dni żegluga pod żaglami.

(C. d. n.)

TADEUSZ MEISSNER.

<sup>23)</sup> Deska na linach.

Morze wdiera się do duszy narodu przez szczeliny uczucia i wyobraźni, a skoro ją raz posiedzie już jego nic stamtąd nie wyruguje.

WACŁAW SIEROSZEWSKI.

## KANAŁ OGIŃSKIEGO

W kwietniu 1931 roku zorganizował się w Telechanach Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Telechany jest to niewielka miejscina, około 2000 mieszkańców, położona nad kanałem Ogińskim, w województwie Poleskiem. W czasie wojny światowej Telechany zostały całkowicie zniszczone, obecnie odbudowują się powoli.

Kanał Ogińskiego łączy rzekę Szczarę, dopływ Niemna, z rzeką Jasiołdą, dopływem Prypeci. Wykopany został w latach 1765-1768 straniem ówczesnego wojewody wileńskiego, późniejszego hetmana litewskiego Michała Kazimierza Ogińskiego. Stopniowo był on powiększany. Kanał istnieje więc przeszło 150 lat i jest najstarszą drogą wodną w Polsce.

Podczas wojny wszechświatowej kanał Ogińskiego był doszczętnie zniszczony; również zburzone zostały na nim objekty hydrotechniczne. Z samej linii kanału Niemcy urządzili sobie pozycje bojowe.

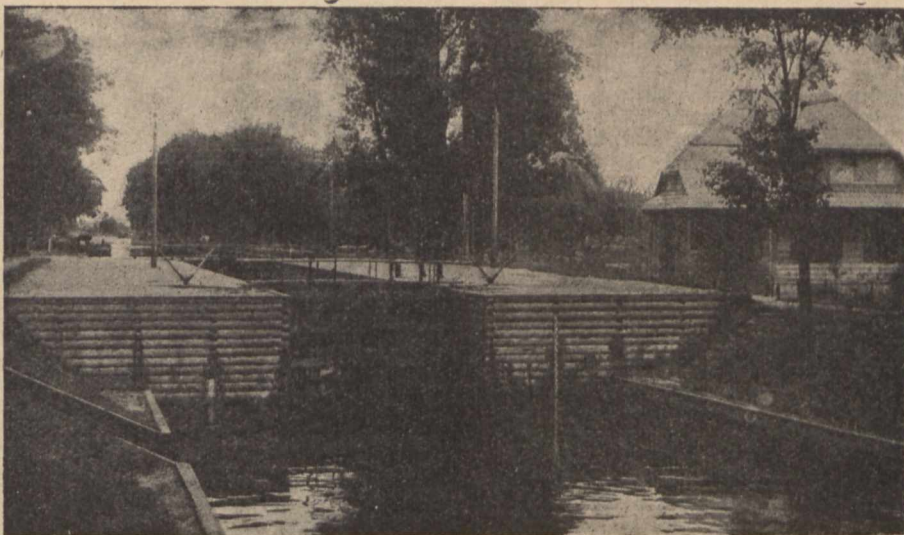
W latach 1923-1927 władze polskie kanał odbudowały i rozpoczęła się po nim żegluga.

Kanał Ogińskiego ma długości 54 klm., ciągnie się z północy na południe. Po drodze przerzyna on dwa jeziora: Wygonowskie (wielkości około 26 klm<sup>2</sup>) i Wólkowskie. Wygonowskie jezioro wchodzi w skład szczytowego stanowiska kanału. Poziom wody w niem wznosi się w przybliżeniu na 1 m. ponad poziom wody w Szczarze i na 1,7 m. ponad poziom wody w Jasiołdzie, przy połączeniach tych rzek z kanałem.

Woda na kanale Ogińskiego jest stojąca, gdyż spady wody pokonane są zapomocą śluz komorowych. Wszystkich śluz na kanale jest 10; są one drewniane o wymiarach następujących: użyteczna długość około 40 m., szerokość w świetle 5,4 m., i głębokość wody na dolnym progu od 0,80 do 1,00 m. Szerokość kanału Ogińskiego wynosi od 12 do 18 m.; najmniejsza głębokość w nurcie 1 m.

Obecnie na kanale Ogińskiego odbywa się spław tratów, i co drugi dzień kursuje od Pińska do Telechan i odwrotnie towarowo osobowy parostatek.

Okolice kanału Ogińskiego są równiną, pokrytą w większej części zabagnionym lasem. Wzniesie-



*Śluz komorowa na kanale Ogińskiego w Telechanach.*



*Kanał Ogińskiego koło Telechan.*



*Parostatek, kursujący po kanale Ogińskiego.*



nie tej równiny nad poziomem morza wynosi około 150 m.

Pomijając znaczenie dla kraju, jako komunikacji wodnej, kanał Ogińskiego bardzo upiększa okolice. Brzegi kanału, ładnie zadrzewione, są ozdobą Telechan i są

miejscem miłych spacerów i pięknych widoków. Załączone fotografie przedstawiają: służę komorową na kanale Ogińskiego w Telechanach, widok samego kanału i parostatek, kursujący po kanale.

Obecnie nowoutworzony Od-

ział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Telechanach ma wdzięczne pole do działania. Zadaniem jego jest rozbudzić w miejscowym społeczeństwie zamiłowanie do żeglugi i sportu wodnego.

INŻ. EDMUND WĘDZIŃSKI.

# KRONIKA

## GDYNIA, GDAŃSK I WYBRZEŻE.

### Z PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ.

W dniach od 10 do 13 sierpnia odbywały się w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni egzaminy wstępne dla kandydatów, których w r. b. zgłosiło się 207 na 90 wolnych miejsc.

Po oględzinach lekarskich i egzaminach przyjęto na wydział nawigacyjny 47 i na wydział mechaniczny 43 kandydatów.

O ostatecznym zaliczeniu w poczet uczniów Szkoły zadecyduje próbna pięciodobowa podróż po Bałtyku, którą kandydaci odbywają obecnie na statku szkolnym „Dar Pomorza”.

### PODRÓŻ ZIMOWA STATKU SZKOLNEGO „DAR POMORZA”.

Po zakończeniu próbnej podróży z kandydatami, statek szkolny „Dar Pomorza” udaje się w dniu 1 października w półroczną podróż na Atlantyk.

Plan tej podróży, w której wezmą udział uczniowie I kursu obydwu wydziałów Państwowej Szkoły Morskiej, i przybliżone daty zawinięć do portów, jest następujący:

Wyjście z Gdyni 1 października, przybycie do Lizbony 26 października, postój 3 dni.

Wyjście z Lizbony 29 października, przybycie do St. Cruz 5.XI, postój 2 dni.

Wyjście z St. Cruz 7.XI, przybycie do Mindello (wyspa Sao Vincente w grupie wysp Zielonego Przylądka) 13.XI, postój 2 dni.

Wyjście z Mindello 15.XI, przybycie do Pernambuco (półn. Brazylja) 26.XI, postój 6 dni.

Wyjście z Pernambuco 2.XII, przybycie do Fort de France na Martynice (wyspy Antylskie) 18.XII.

Na wyspach Antylskich nastąpi sześciotygodniowy postój dla ćwiczeń, w czasie których statek parokrotnie zmieni miejsce swego postoju.

Wyjście z St. Thomas przewiduje się na dzień 1.II 1932, przybycie do Fayalu (wyspy Azorskie) 16.II, postój 2 dni.

Wyjście z Fayalu 18.II, przybycie do Plymouth 28.II, postój 2 dni, poczem powrót do Gdyni w połowie marca.

Rzecz prosta, że w czasie tej podróży, której trasa wynosi około 13.000 mil morskich, mogą zajść pewne zmiany co do terminu przybycia do poszczególnych portów, a nawet pewne zmiany w portach zawijania.

### TRAGICZNA ŚMIERĆ OFICERA STATKU „ROBUR V”.

W nocy z dn. 29 na 30 sierpnia r. b. w porcie gdyńskim wydarzył się smutny wypadek, którego ofiarą padł II-gi oficer statku „Robur V”, Antoni Pełka.

Podczas manewrowania statku przy moło holenderskiem, ś. p. A. Pełka wy-

padł za burtę i uderzony śrubą okrętową — utonął.

Ś. p. A. Pełka, który niedawno ukończył Państwową Szkołę Morską w Gdyni, pochodził z Gorlina, woj. lubelskie, i liczył zaledwie 24 lata.

### NOWE POLSKIE STATKI HANDLOWE.

Państwowe Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” zamówiło ostatnio dwa nowe statki dla swej linii Bałtyckiej, która, jak wiadomo, łączy port gdyński z Rygą, Lipawą, Tallinem i Helsingforem. Zamówienie zostało oddane stoczni duńskiej w Nakskov.

Zamówione statki mają być gotowe jeden w połowie stycznia 1932 r., drugi zaś w miesiąc później.

Nośność statków wynosić będzie 1400 ton; będą one mogły pomieścić 65000 stóp sześciennych towarów i 140 ton bunkru każdy. Kadłuby ich otrzymają specjalny kształt, oraz wzmocnienia dla nawigacji wśród lodów.

Siła maszyn — 1300 J.H.P. — obliczona jest tak, by szybkość wyniosła 12 węz-

łów, przy zużyciu 16 ton węgla na dobę.

Na każdym ze statków, prócz pomieszczeń dla załogi, będą również pomieszczenia dla pasażerów w liczbie 14 na każdym statku.

Jednostki te, które już na początku przyszłego roku powiększą naszą flotę handlową, przyczynią się wydatnie do ekspansji polskiego handlu zagranicznego na najbliższych rynkach bałtyckich.

### NOWY REKORD PORTU GDYŃSKIEGO.

W miesiącu lipcu r. b. port gdyński poraz pierwszy od czasu swej egzystencji zanotował liczbę obrotu towarowego powyżej pół miliona ton, a mianowicie, 503.102.2 ton, z czego na import przypadło 70.397.8 ton i na eksport 432.704.4 ton.

Do obrotów tych dodać należy jeszcze przeładunki w żegludze przybrzeżnej w ilości 122.2 t., oraz obroty z wnętrzem kraju drogą wodną w ilości 3.804.4 ton.

### PRZEWODNIK PO PORCIE GDYŃSKIM.

Nakładem Polskiej Aj. Teleg. w opracowaniu red. Downarowicza wyszedł z druku informator portu gdyńskiego w dwóch językach, polskim i angielskim, zaopatrzone w szczegółowy plan portu i miasta. Zarówno opracowanie treści, jak i wykonanie techniczne informatora nie pozostawiają nic do życzenia.

Informator zawiera szczegółowy opis portu ze wszystkimi jego urządzeniami, magazynami, dźwigami i t. p. Dołączone są do tego przepisy portowe, tabele opłat za różne czynności, jak to: pilotaż, wynajem holowników, za przystań, za używanie dźwigów, magazynowanie, dalej stawki przeładunkowe, — słowem wszelkie informacje, niezbędne dla kapitanów statków, armatorów, maklerów, kupców i innych osób, zainteresowanych w porcie. Prócz tego informator zawiera również krótki opis Gdyni-miasta dla użytku przyjezdnych.

Informator w tej formie opracowany śmiało może być kolportowany zagranicą i może służyć za podstawowe źródło wiadomości o Gdyni w wielkich portach obu półkuli.

### CZESKI PUBLICYSTA O POLSKIM MORZU.

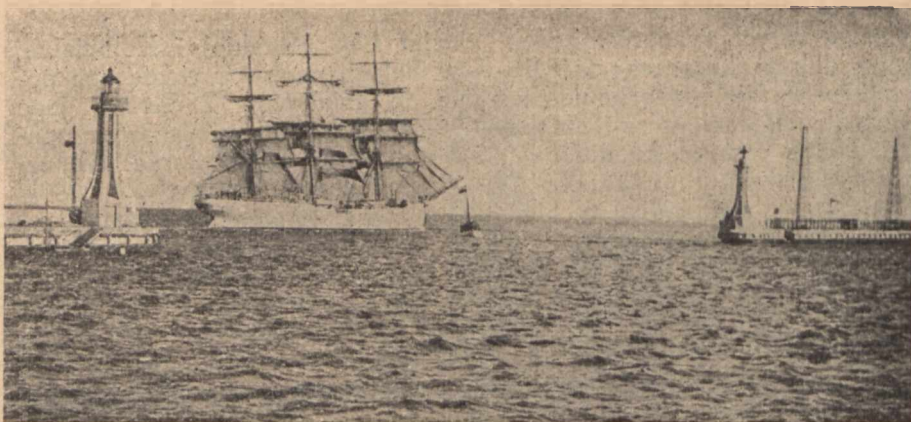
W „Nasincu”, organie czeskiej partji ludowej, ukazał się dn. 6 sierpnia r. b. artykuł znanego czeskiego publicysty, p. Franciszka Hanzelki, zatytułowany „Przyszłość polskiego morza”.

P. Hanzelka dzieli się w antyku tym wrażeniami, jakie wyniósł z nad naszego morza, ze swej trzykrotnej bytności na polskim wybrzeżu.

Entuzjastyczny artykuł kończy autor w sposób następujący: „Czesko-polskie zbliżenie wieleby na tem zyskało, gdybyśmy zaczęli się interesować polskiem morzem. Może dałoby się tam ulokować nasz kapitał... Morze polskie ma przysz-



Prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej, p. Gen. Gustaw Orlicz-Drescher, na pokładzie s/s „Kościszko” w dniu wyjazdu z Gdyni. (Patrz notatkę w Kronice Kolonjalnej).



Statek szkolny „Dar Pomorza” po powrocie z Ameryki przechodzi przed wejściem do portu gdyńskiego. Fot. inż. S. Załęski.

łość. Ośmielam się twierdzić, że kiedyś i Gdańsk stanie się polskim, a Prusy Wschodnie nie potrafią się temu wiecznie sprzeciwić. Uproszczenie stosunków gospodarczych Europy wymaga takiego załatwienia, o czym Niemcy dobrze wiedzą, skoro ich literatura o polskim korytarzu jest już bardzo bogata. A na zakończenie: kto ma jeszcze w tym roku możliwość, niech jedzie nad polskie morze. Zrobi doświadczenie, które napewno będzie przyjemne”.

#### BUDOWA MAGISTRALI ŚLĄSK — GDYNIA.

Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe budowy kolei Herby Nowe — Gdynia przeznaczyło sumę około 60-ciu milionów złotych z wpływów uzyskanych z pożyczki kolejowej na roboty w bieżącym sezonie budowlanym. Roboty będą prowadzone aż do pierwszych mrozów, a niektóre z nich nawet i w okresie zimowym.

Przedewszystkiem pod koniec tegorocznego sezonu budowlanego linja Bydgoszcz — Gdynia wykończona zostanie całkowicie. Obecnie prowadzone są roboty na tej części magistrali nad wykończeniem torów stacyjnych, budynków, oraz urządzeń zabezpieczających ruch.

Między innymi na linii Maksymilianowo—Gdynia z obejściem Nowawies Wielka — Kapuścisko Małe wykończone zostaną wszystkie roboty w bieżącym roku łącznie z budynkami mieszkalnymi. Pozatem wykonane zostanie podtorze dla drugiego toru na odcinku Nowa Wies Wielka — Kapuścisko Małe. Roboty te są w toku wykonywania. Zaznaczyć należy, że w roku przyszłym węzeł kolejowy Kapuścisko Małe ulegnie znacznej rozbudowie.

Na linii pomiędzy Herbami Nowemi a Zduńską Wolą, pod koniec bieżącego sezonu wykończone już będą w całości roboty ziemne i budynki. W najbliższym czasie również rozpoczną się prace nad układaniem toru między Zduńską Wolą a Inowrocławiem, gdzie obecnie prowadzone są roboty ziemne pod drugi tor i prace przy budynkach.

Na odcinku Siemkowice - Karsznice prowadzone są prace ziemne nad drugim torem, oraz prace przy budynkach i urządzeniach zabezpieczających ruch.

W ten sposób z początkiem 1932 r. cała magistrala Śląsk — Gdynia będzie oddana do ruchu prowizorycznego, który w miarę postępu robót będzie zamieniał się na ruch normalny.

#### ODSLONIĘCIE POMNIKA NAD WIELKIEM MORZEM.

W dniu 2 sierpnia przy drodze nadmorskiej pod Rozewiem (w Lisim Jarze), został odsłonięty pomnik, wzniesiony celem upamiętnienia miejsca, w którym w roku 1594 wylądował po powrocie ze Szwecji król Zygmunt III Waza.

Odsłonięcia pomnika dokonał Pan Minister Robót Publicznych, gen. Norwid-Neugebauer w towarzystwie Wiceministra Przemysłu i Handu, p. Doleżala, byłego ministra Moraczewskiego, oraz Pana Wojewody Pomorskiego Lamota.

#### ANGLJA.

##### PROJEKT SUBWENCYJ NA BUDOWĘ STATKÓW.

Prezes „The Consett Iron Company”, Clarence Smith, przedłożył kołom rządowym W. Brytanji projekt, dotyczący pomocy dla armatorów na budowę nowych statków. Projekt ten przewiduje subwencję w wysokości £. 3 od tony rozebranych starych statków z tem, że armator otrzymaną sumę zużyje na budowę nowych statków o tonażu, równym połowie tonażu statków rozebranych. W ten sposób otrzymałoby pracę tysiące ludzi nie tylko na stocznicach, lecz i w fabrykach maszyn morskich, jak również w warsztatach pokrewnych przemysłowych.

##### LIKWIDACJA WIELKIEJ LINJI TRANSATLANTYCKIEJ.

Sensację w kołach żeglugowych wywołała wiadomość, podana przez „Daily Express”, że tymczasowy zarząd przymusowy znanej angielskiej linji okrętowej „The Royal Mail-Company”, postanowił likwidację przedsiębiorstwa.

Statki będące własnością koncernu, zostaną sprzedane w drodze publicznej licytacji.

#### FRANCJA.

##### SPRAWY FINANSOWE LINJI FRANCUSKICH.

Francuska Izba Poselska zatwierdziła wniosek rządowy o udzielenie towarzystwu Compagnie Générale Transatlantique pożyczki ze skarbu państwa w wysokości 16.000.000 fr. fr. Ponieważ jednak wniosek ten musi być zatwierdzony także przez Senat, co może nastąpić dopiero w listopadzie r. b., zdecydowano tymczasem dla zaspokojenia najpilniejszych zobowiązań, co do których nie udało się uzyskać prolongaty terminu płatności do końca roku — wypłacić towarzystwu odpowiednią kwotę.

Ze swej strony towarzystwo udzieliło gwarancji, że regularna służba na liniach towarzystwa będzie utrzymana.

#### TANK - AMFIBJA I KUTER - AMFIBJA W OPERACJACH DESANTOWYCH.

Podczas wojny światowej, przy zajmowaniu miejscowości nadmorskich, niejednokrotnie stosowane były operacje desantowe, z których operacje na półwyspie Gallipoli, dokonane podczas forsowania Dardaneli przez zjednoczone floty sojusznicze, przeprowadzone były na wielką skalę.

Pracując nad zagadnieniami desantowymi, koła wojskowe Francji doszły do przekonania, że w przyszłej wojnie operacje desantowe będą miały jeszcze bardziej doniosłe znaczenie, niż podczas wojny światowej.

Do operacji tych zastosowano ostatnio, podczas ćwiczeń drugiej eskadry francuskiej, tank - amfibiję, typu Renault 13-tonowy.

Obecnie prowadzone są studia nad wybudowaniem specjalnego promu dla transportowania i łatwiejszego wylądowania na ląd tych maszyn.

Ponadto dokonywane są doświadczenia nad zastosowaniem do operacji desantowych opancerzonych kultrów - amfibij (budowanych w Niemczech), które rozwijają szbkłość 10 węzłów na morzu i 30 kilometrów na lądzie.

Zastosowanie tych maszyn daje możliwość zorientowania się w charakterze przyszłych operacji desantowych.

#### STANY ZJEDNOCZONE. PROGRAM MORSKI STANÓW ZJEDNOCZONYCH.

Donoszą z Waszyngtonu, że sekretarz marynarki ogłosił linję wytyczną przyszłego programu rozbudowy floty wojennej Stanów Zjednoczonych. Podkreślił on konieczność utrzymania marynarki amerykańskiej w sile i na poziomie, któreby zapewniły odparcie ataków innych flot na wypadek wojny.

W nowym programie wielką rolę odgrywają hydroplany.

Budowa nowych jednostek morskich ma kosztować 60 milionów dolarów rocznie. Ponieważ program jest opracowany na 15 lat od 1930 do 1945 roku — wydatki z tego tytułu wyniosą od 840 milionów do 1 miljarda dolarów.

W roku 1945 flota amerykańska ma zrównać się co do liczebności i siły z flotą angielską.



Gdynia. Betonowe umocnienie bulwara pod Kamienną Górą. Fot. H. Gąsiorowski.

Program morski na rok 1932 obejmuje budowę krążownika-lotnikowca, dwóch okrętów dla transportu samolotów, sześciu łodzi podwodnych, jednego krążownika o wyporności 10.000 ton z armatami 6-cio calowymi, jednego krążownika o wyporności 12.000 ton, oraz jednego kontrtorpedowca.

## WŁOCHY.

### ŚWIETNY WYNIK PRÓB WŁOSKIEGO KONTRTORPEDOWCA.

Próby najnowszego włoskiego kontrtorpedowca „Alvise Cadamosto”, o wyporności 2000 ton, wypadły nadzwyczaj pomyślnie.

Osiągnął on maksymalną szybkość 43,5 węzła, dając szybkość przeciętną 41 węzłów, podczas gdy szybkość projektowana obliczona była na 38 węzłów.

## PORTUGALJA.

### ZBROJENIA MORSKIE PORTUGALJI.

Dowództwo portugalskiej marynarki wojennej zawarło ostatnio umowę z angielską stocznia „Yarrow Co.” na budowę 4 nowoczesnych kontrtorpedowców.

Okręty te mają być zbudowane w tempie przyspieszonym. Będzie to wykonanie pierwszej części wielkiego programu rozbudowy portugalskiej floty wojennej.

## SZWECJA.

### DEFICYTOWY ROK „TOWARZYSTWA ŻEGLUGI TRANSATLANTYCKIEJ” W GÖTEBORGU.

Roczne sprawozdanie „Transatlantic Shipping Company” w Göteborgu wykazuje za rok 1930 zysk brutto w wysokości 2.300.000 koron w porównaniu do 4.700.000 koron z roku poprzedniego. Po odliczeniach na amortyzację, klasyfikację statków i t. p., strata wynosi 790.000 koron, podczas gdy w r. 1929 Towarzystwo miało czysty zysk w wysokości 300.000 koron.

Dochód brutto z frachtów za rok sprawozdawczy wyniósł 18.300.000 koron.

Wartość księgowa floty Towarzystwa obliczona jest na 47.080 koron, czyli w porównaniu do roku poprzedniego wzrosła o 3.300.000 koron.

### NOWY OLBRZYM OCEANICZNY.

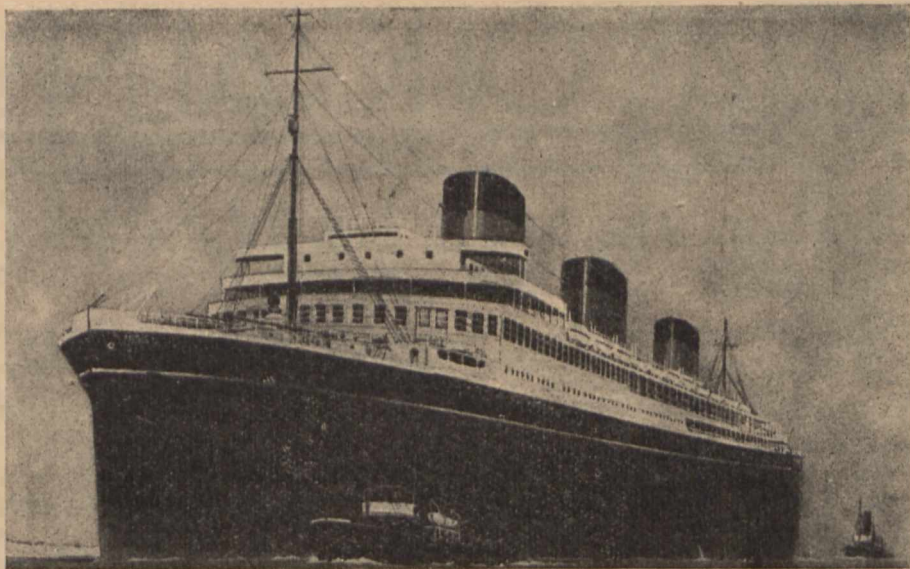
W dniu 29 września r. b. wyruszy z Bordeaux w pierwszą podróż do Ameryki Południowej nowozbudowany na stoczni St. Nazaire nowy okręt T-wa „Chargeurs Réunis” turbinowy parowiec pasażerski „L'Atlantique”, będący ostatnim wyrazem nowoczesnej techniki i komfortu.

Wymiary okrętu: długość 227 mtr., szerokość 30 mtr. i wyporność 40.000 ton, stawiają go w rzędzie nielicznych, zbudowanych po wojnie światowej, olbrzymów morskich.

Na okręcie znajdują się baseny pływackie, sale gimnastyczne, tenis, golf, strzelnice, kino dźwiękowe, garaże samochodowe, szereg bogato zaopatrzonych magazynów itp.

### STATKI ALUMINJOWE.

W wyniku prób, zmierzających do użycia w budownictwie okrętowym aluminium na arkusze poezycy i szpanty, co pozwoliłoby uzyskać bardzo znaczne oszczędności na wadze kadłuba, sporządzono w Anglii spław, niereagujący na destrukcyjne działanie wody morskiej, na które samo aluminium jest o gromnie czułe.



S/s „L'Atlantique” (40.000 ton), należący do francuskiego towarzystwa „Chargeurs Réunis”, wyrusza w pierwszą swą podróż do Ameryki Południowej w końcu września.

Ze spławu tego zbudowano wielki statek motorowy, który ma służyć do dalszych dłuższych doświadczeń w dziedzinie zastosowania aluminium w budownictwie okrętowym.

### NIEZWYKŁY PRZYKŁAD OSZCZĘDNOŚCI.

W obecnych czasach kiedy żegluga morska na całym świecie pozostaje pod znakiem oszczędności, warto jest zanotować ciekawy przykład troskliwości kapitana o interesy swego towarzystwa.

W podróży z Danii, przez kanał Panamski, do portów zachodniego wybrzeża Ameryki Północnej, kapitan pasażerskotowarowego motorowca „Europa”, liczącego 10.850 tn, zaoszczędził z opłat kanałowych 1266 dolarów.

Uczył to w ten sposób, że pasażerów swych w liczbie 14, wysadził uprzednio wraz z ich bagażami w Christobal, skąd udali się oni koleją do Balbao, poczem dopiero przeszedł przez kanał Panamski, nie opłacając dość wysokich kosztów kanałowych od pasażerów.

Pasażerowie „Europy”, którzy nie protestowali bynajmniej z powodu tego „przesiadania się”, gdyż przysporzyło im ono wrażeń, wrócili znowu na pokład statku w Balbao, po drugiej stronie kanału.

Koszt przejścia „Europy” przez kanał bez pasażerów wyniósł 5958 dolarów, z pasażerami zaś opłaty wzrosłyby do 7224 dolarów.

Oestasiatische Kompagni, do którego „Europa” należy, wystosowało do troskliwego o interesy towarzystwa kapitana list z wyrazami uznania.

### TRUDNA SYTUACJA ŻEGLUGI ATLANTYCKIEJ.

Towarzystwa okrętowe, uprawiające żeglugę do portów Stanów Zjednoczonych i Kanady, pomimo wysiłków z ich strony, nie były w stanie uniknąć strat w ostatnim okresie operacyjnym, a w żadnym wypadku uzyskać takich dochodów, które pozwoliłyby im na wypłacenie dywidendy.

The Oceanic Steamship Company wykazuje stratę £. 426.000, przyczem nie obejmuje ona odpisu na amortyzację statków.

The Cunard Line wykazuje zysk £. 18.601, który jednak nie pozwoli na wypłacenie dywidendy od włożonego kapitału £. 8.070.281.

The Cairn Line wykazuje zysk 2.478 £., również nie wystarczający na wypłacenie dywidendy.

Nie płacą dywidendy za ostatni rok także: Hamburg-America linie i Norddeutscher Lloyd.

Compagnie Générale Transatlantique poniosło ciężkie straty materialne.

W tych warunkach staje się zrozumiałe, że również United States Lines nawet przy wydatnej pomocy w postaci subwencji rządowych, nie mogła osiągnąć dodatnich wyników eksploatacyjnych.

Straty wielu linii transatlantycznych za pierwsze półrocze r. b. są bardzo ciężkie, a to ze względu na gwałtowny spadek ilości pasażerów i niskie stawki frachtowe.

Donoszą, że Paul W. Chapman, który nabył United States Lines, stracił dotychczas 1.000.000 dolarów, jednak T. V. O'Connor, prezes Shipping Board, oświadczył, że linia ta w żadnym razie nie będzie zlikwidowana. Donoszą także, iż International Mercantile Marine Company i Roosevelt Steamship Company zwróciły się w połowie lipca r. b. do Chapmana z konkretną propozycją nabycia jego linii, a również przyjęcia na siebie zobowiązań za budowane dla Chapmana dwa pasażerskie statki po 30.000 ton.

United States Lines poza temi dwoma statkami zdecydowała ostatnio przystąpić do budowy dwóch statków, podobnych do zamówionego przez Cunard Line (73.000 ton), o szybkości 30 węzłów, wydaje się jednak, że znacznie więcej prawdopodobny jest dochód z eksploatacji statków o poj. 30.000, niż o poj. 73.000 ton.

O rozmiarach strat, jakie ponoszą linie atlantyckie, świadczyć może spadek ilości pasażerów, wynoszący w pierwszej połowie 1931 r. w porównaniu z pierwszą połową 1930 r. ilości następujące:

w klasie I	23.000
„ „ kabinowej	18.500
„ „ II	22.500
„ „ turyst.	17.700
„ „ III	49.000
Razem	130.700 pas.

Prócz tego od grudnia 1930 r. obniżono ceny biletów pasażerskich od 5% do 50%.

# DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

## UROCZYSTE OTWARCIE WYSTAWY MORSKIEJ W KATOWICACH

W sobotę dnia 12 września r. b. odbyło się w Katowicach uroczyste otwarcie wystawy Morskiej, urządzonej na terenie wystawowym miasta Katowic.

Punktualnie o godz. 4 popoł., przy dość ładnej pogodzie wmaszerowały na dziedziniec wystawy oddziały b. marynarzy i umundurowanych członków Ligi Morskiej i Kolonjalnej z orkiestrami i sztandarami. Przybyła również delegacja kolejarzy ze sztandarem.

W kilka minut po czwartej przybył w zastępstwie nieobecnego w Katowicach pana Wojewody Dr. Grażyńskiego — pan wicewojewoda Saloni.

Po przywitaniu się z oczekującymi przedstawicielami Zarządu Okręgu Zagłębia Węglowego Ligi Morskiej i Kolonjalnej pp. wiceprezesami Okręgu: mecenasem Rostkiem, inż. Niebieszczańskim, skarbnikiem inż. Elandtem i sekretarzem kpt. Kramarem, oraz przedstawicielami Zarządu Głównego Ligi pp. Dr. W. Rosińskim sekretarzem Zarządu Głównego i kpt. T. Cybulskim Sekretarzem Generalnym Ligi, jakoteż z zaproszonymi gośćmi — p. wicewojewoda wraz z otoczeniem przeszedł przed front oddziałów b. marynarzy i plutonu honorowego Ligi. Następnie obecni udali się do wejścia do olbrzymiej hali Wystawy. Tutaj, przed przecięciem symbolicznej wstęgi, p. o. wiceprezesa okręgu p. mecenas Rostek wygłosił płomiennie przemówienie o znaczeniu morza dla Polski, oraz o specjalnym znaczeniu polskich portów morskich dla przemysłu śląskiego — deklarując imieniem ludu śląskiego całkowitą ofiarą i oddaną pracę dla idei jak najlepszego wykorzystania własnego dostępu do morza dla Państwa.

Z kolei zabrał głos przedstawiciel Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej p. Dr. W. Rosiński, który wygłosił następujące przemówienie:

Panie Wojewodo, Panię Prezesie, Panie i Panowie!

Imieniem Zarządu Głównego L. M. i K. wyrażam serdeczne podziękowanie



Grupa Członków Zarządu Oddziału L. M. i K. w Łowiczu. Od lewej: p. prof. W. Doleżał — prezes, p. kom. Konopnicki — członek zarządu, p. J. Rembowska — sekretarka, p. por. Kucharski i p. M. Klimcecki — członek Komisji Rewizyjnej.

Okręgowi naszemu w Katowicach i Towarzystwu Wystaw i Propagandy Gospodarczej Woj. Śląskiego za zorganizowanie Wystawy Morskiej.

Wystawa ta dowodzi o dużym i szczerem zainteresowaniu i zamiętowaniu społeczeństwa naszego na Śląsku do spraw polskiego morza i jego należytego wyzyskania.

Zobaczmy tutaj za chwilę, że prastara polska dzielnica Śląska stanowi dla portów polskich jedną z zasadniczych podstaw zaplecza.

Setki tysięcy ton węgla, metali, rudy i złomu, oraz innych towarów przechodzą przez Gdynię i Gdańsk. Porty polskie odgrywają zatem dla Śląska rolę tę, jaką odgrywa serce dla organizmu ludzkiego.

Dlatego też, mnie, jako przedstawicielowi władz Centralnych Ligi, nie pozostaje nic innego, jak tylko życzyć, aby współpraca między Śląskiem i naszymi portami rozwijała się nadal pomyślnie — dla dobra i potęgi Rzeczypospolitej.

Po przemówieniu p. Dr. Rosińskiego, p. wicewojewoda Saloni dokonał przy dźwiękach hymnu narodowego przecięcia wstęgi, otwierając tem samem Wystawę Morską.

Udział publiczności na otwarciu był liczny; wyniósł kilkaset osób.

Wystawa posiada działy następujące: okazały plan portu Gdyni; bogatą wystawę marynistów polskich z dużym udziałem dzieł artysty malarza (pomorzana) Mokwy; zbiory etnograficzne z Kaszub, modele okrętów wojennych i statków handlowych, broń morską, ubiory marynarzy, nurków, modele i oryginały jachtów, łodzi sportowych, okazy przemysłu górnośląskiego, wykresy naszego handlu zamorskiego i mapy polskiej eksploracji na globie.

### KONKURS NA WYPRACOWANIE SZKOLNE O MORZU

Z okazji 11-ej rocznicy objęcia przez Polskę dostępu do morza, zarząd Oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Sosnowcu rozpiął konkurs dla wszystkich szkół średnich i powszechnych miasta Sosnowca na wypracowania klasowe dla starszych klas poszczególnych szkół.

W związku z tem powołano sąd konkursowy z przedstawicieli następujących organizacji: 1) T-wo nauczycieli szkół średnich i wyższych (pani Zieleniewska), 2) Związek zawodowy nauczycielstwa polskich szkół średnich — obwód Zagłębia Dąbrowskiego (prof. Stef. Szenhakowa), 3) Związek nauczycielstwa szkół powszechnych (p. Janicka), 4) T-wo artystyczno-literackie (p. Br. Górecki), Koło Polonistów Zagł. Dąbr. (prof. Alfred Brodnicki), „Kurjer Zachodni” (p. Arnold Stefan), oraz delegaci Ligi Morskiej i Kolonj. w osobach pp. inż. Leon Rudowski — prezes Oddziału, inż. Rudzki Tadeusz i prof. Jan Dobrowolski. Sekretarzewał p. Z. Rakieć.

Z nadestanych prac przyznano I. na-

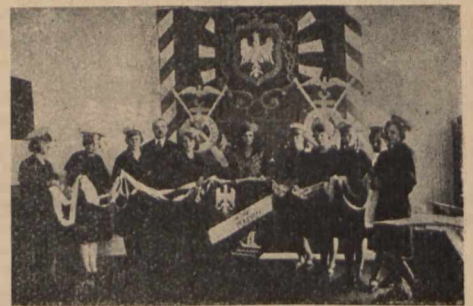
grode przechodnią dla szkół średnich państw. gimnazjum Staszica (wypracowanie ucznia Antoniego Cimoszki); dla szkół powszechnych szkole Nr. 7, przy ul. Żytniej N.12, za wypracowanie uczeniwnicy Radosławy Gajdzińskiej), ponadto wyróżniono wypracowania Tierling Aleksandry — żeńska szkoła handl. im. Kr. Jadwigi, Sternówny Z. żeńskie gimnazjum żydowskiego T-wa szkół średnich. Cimoszko Antoniego — państwowe gimnazjum im. Staszica; Poniółka Błażeja — szkoła powszechna N. 1; Gogorowskiego Jana — szkoła pow. Nr. 2; Cyrułówny Krystyny — szkoła pow. Nr. 5; Gajdzińskiej Radosławy — szk. pow. Nr. 7; China Joska — szkoła pow. Nr. 8; Korpaka Tadeusza — szkoła pow. Nr. 12; Klajmanówny Adeli — szk. pow. Nr. 13; Habera Piotra — szkoła pow. Nr. 18; Osobkówny Zofji — szk. pow. Nr. 19; Bursztyn Gieni — szkoła pow. Nr. 21. Godło „Warta” z nieznaney szkoły. Przyznano również nagrodę książkową słuchaczowi miejskiego uniwersytetu powszechnego.

### ODDZIAŁ L. M. i K. PRZY POLSKIM INSTYTUCIE PRAWA ADMINISTRAC.

Przy Polskim Instytucie Prawa Administracyjnego imienia Króla Kazimierza Wielkiego, w Warszawie powstał Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Zarząd tymczasowy Oddziału stanowią: przewodniczący prezes Instytutu prof. dr. Tadeusz Hilarowicz, zastępcy przewodniczącego pp. Władysław Czapiński, Naczelnik Wydziału Ministretwa Spraw Wewnętrznych i dr. Piotr Macewicz, sekretarka p. Zofja Sałaga-Zdorowienowa, zastępca sekretarza p. Jan Moczydłowski. — Nowy Oddział liczy już 100 członków.

Z działalności Oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Chorzowie. Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Chorzowie ujawnia żywą działalność, której rezultatem jest stały wzrost liczby członków. Od 1 stycznia r. b. do sierpnia przybyło ich 50, co należy uznać za znaczny sukces.

Przy Oddziale istnieje Sekcja Wioślarska, posiadająca 8 własnych łodzi. Uroczyste rozpoczęcie działalności Sekcji odbyło się w dniu 12 lipca r. b.



Grupa uczenic Seminarjum Żeńskiego T. S. L. w Złoczowie, członkini Zarządu Szkolnego Koła Ligi Morskiej i Kolonjalnej w obrazie „Nie damy Pomorza”, zorganizowanym pod kierownictwem prof. Konstantego Maciejewicza.



# PIONIER KOLONIALNY

## ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

### HANDEL ZAGRANICZNY POLSKI I OBROTY HANDLOWE Z KRAJAMI AMERYKI ŁACIŃSKIEJ

Polskie obroty handlowe z zagranicą, których wartość wyniosła w roku 1923 niespełna 6 miliardów złotych, spadły w r. 1930 do kwoty około 4.680.000 tys. zł., w czym 2.245.973 tys. zł. przypada na przywóz, a 2.433.244 na wywóz. Saldo więc za r. 1930 było dla Polski dodatnie, co jest zjawiskiem w Polsce dość rzadkiem, a spowodowane zostało kryzysem.

Zarówno bowiem konieczność odbudowy kraju, zniszczonego przez wojnę, trwającą do roku 1921, jak i dążenie do rozbudowy przemysłu sprawiały, że war-

tość polskiego przywozu stale przewyższała wartość wywozu.

Tylko w latach 1923, 1926 i 1930 Polska miała dodatni bilans handlowy.

W poniższych tabelach podane są najbardziej charakterystyczne pozycje zarówno polskiego przywozu jak wywozu za lata 1929 i 1930.

(Patrz tabela 1 i 2).

Z liczb podanych w tych tabelach, wynika jasno, że Polska w normalnych latach przywozi znaczne ilości maszyn, aparatów i przyborów technicznych, oraz

takich surowców jak wełna, bawełna, stare żelastwo, rudy, nawozy, garbniki i skóry, oraz wiele artykułów spożywczych jak kawa, ryż i t. p., wywozi zaś węgiel kamienny, drzewo na pół obrobione, surowe zboża, cukier, jaja, trzodę chlewną a z metali półwyroby żelazne i cynk, a także różne wyroby gotowe z przemysłu włókienniczego drzewnego, metalowego i t. p. Tendencją do wzrostu przejawia zwłaszcza wywóz produktów hodowli, co jest ściśle związane ze światową nadprodukcją zbóż.

Tabela 1.

Przywóz do Polski.

T O W A R	1 9 2 9 r.		1 9 3 0 r.	
	kwintale	tys. zł.	kwintale	tys. zł.
Herbata, kakao, kawa i jej surogaty	164.144	70.268	160.567	54.595
Ryby solone, suszone i wędzone	1.000.508	57.529	888.971	52.666
Tłuszcze zwierzęce i spożywcze	206.583	53.956	142.109	34.901
Tłuszcze roślinne spożywcze	208.994	33.308	149.827	21.500
Nasiona oleiste	283.433	19.485	238.609	13.357
Tytoń	164.887	51.877	192.594	60.612
Skóry surowe	149.481	42.437	205.599	46.565
Futra surowe	31.882	35.573	28.181	29.612
Skóry wyprawione	38.409	85.634	25.993	63.056
Rudy metalowe	10.262.547	104.735	6.495.131	71.502
Surowce i przetwory chemiczne nieorg.	2.640.071	30.629	1.831.089	12.351
Nawozy sztuczne	5.257.128	106.648	2.446.052	51.955
Tłuszcze techniczne	510.066	78.610	468.725	66.776
Inne mat. i przetwory chem. organiczne	560.618	74.612	491.433	71.792
Żelastwo (szmelc)	5.164.433	76.497	3.337.633	42.699
Miedź	96.259	34.234	68.520	18.482
Maszyny i aparaty	637.239	300.370	323.690	171.189
Przyrządy, przewodniki i inne materiały elektrotechniczne	118.891	96.666	75.961	71.104
Środki komunikacji bez szyn	156.004	94.777	93.855	62.461
Surowce do wyrobu papieru	572.666	42.079	580.125	32.631
Bawełna i odpadki	663.951	271.392	607.425	198.495
Wełna i odpadki	206.666	199.576	189.817	125.186
Tkaniny jedwabne, półjedwabne, wyroby szmuklerskie, koronki i t. p.	2.961	52.985	3.055	53.106
Ryż	571.818	30.244	533.525	25.753

Tabela 2.

W y w ó z z P o l s k i.

T O W A R	1 9 2 9 r.		1 9 3 0 r.	
	kwintale	tys. zł.	kwintale	tys. zł.
Zboża i strączkowe	5.691.944	213.942	7.911.677	178.615
Cukier wszelki	2.978.422	133.567	3.949.742	138.111
Przetwory mięsne	139.995	53.893	278.625	82.458
Nabiał	178.435	91.065	140.625	61.797
Jaja	534.926	142.504	551.113	134.827
Pasza dla zwierząt	2.962.702	64.906	2.932.819	43.828
Trzoda chlewna szt.	960.024	185.182	720.918	138.747
Skóry surowe	52.237	17.530	102.069	27.426
Drewno surowe	23.580.878	169.114	14.281.640	91.337
Drewno napół obrob.	13.106.303	254.063	13.106.315	211.351
Nasiona roślin pastewnych i traw	641.458	46.123	515.715	29.748
Węgiel kamienny, brykiety i koks	140.707.194	390.692	126.965.866	343.232
Parafina i waselina	280.011	27.310	237.343	20.333
Sur. i przetw. chemiczne nieorganiczne	382.384	11.624	398.111	10.016
Nawozy sztuczne	705.711	16.261	1.311.440	28.076
Mat. i przetwory chemiczne organiczne	375.069	20.232	303.028	16.722
Żelazo i stal wszelka (oprócz blachy)	1.075.605	35.607	2.727.873	83.759
Blacha żelazna i stalowa	495.435	26.416	901.047	36.924
Wyroby kotlarskie rury i ich łączniki	671.964	45.639	548.853	42.163
Cynk	1.403.657	151.548	1.400.157	105.425
Wszelkie tkaniny bawełniane, wyroby szmuklerskie, koronki i t. p.	31.606	33.834	17.943	20.029
Przędza wełniana	34.753	67.655	36.906	59.898
Tkaniny jedwabne półjedwabne, wyroby szmuklerskie, koronki i t. p.	1.101	18.751	1.728	25.145

## OBROTY HANDLOWE POLSKI Z KRAJAMI AMERYKI ŁACIŃSKIEJ

Obroty te zwłaszcza po stronie przywozu do Polski nie są zbyt trudne do ujęcia i scharakteryzowania. Zdradzają one pewną stałość co do rodzaju przywożonych towarów, głównie surowców, oraz pewną stałą linię rozwojową. Trudniej oczywiście scharakteryzować eksport polski do tych krajów, gdyż obejmuje on mnóstwo różnych prób i usiłowań, wynikających z małej znajomości tych rynków w Polsce, oraz z trudności konkurencyjnych i kredytowych, które sprawiają, że stosunkom handlowym, zawiązanym przez Polskę z krajami Ameryki Łacińskiej, brak jest stałości i że nawet stały import surowców z tych krajów jest w znacznej części dokonywany za pośrednictwem państw obcych.

W zakresie tego importu najpoważniejszymi artykułami, przywożonymi przez Polskę, są przedewszystkiem ekstrakty garbników z Argentyny, skóry (zarówno z Argentyny, jak z Brazylii), wełna (z Argentyny), nasiona oleiste, głównie siemię lniane, również z Argentyny; saletra i miedź z Chile; kawa, kakao, herbała (herwa mate) z Brazylii, dalej tłuszcze techniczne (tój) głównie z Argentyny, t-ton z Brazylii, boraks i pokrewne chemikalia z Argentyny. Wymienione artykuły stanowią stały inwentarz przywozu z Ameryki Południowej do polskiego obszaru celnego (wraz z Gdańskiem). Poza tem jest jeszcze cały szereg towarów, przywożonych mniej lub więcej sporadycznie. Z pośród nich należy wymienić pszenicę, przywożoną z Argentyny w latach nieurodzaju w Polsce. W wycieceniu najgłówniejszych artykułów przywozu

ograniczyliśmy się narazie do przytoczenia trzech głównych państw Ameryki Południowej. Z pozostałymi bowiem krajami, położonymi w tej części świata obroty Polski są bardzo małe, jakkolwiek zdradzają interesujące tendencje rozwojowe np. w stosunkach z Peru, którego rząd odnosi się specjalnie przychylnie do Polski dzięki dawnym węzłom kulturalnym, zadzierzgniętym przy pomocy dawnych naszych emigrantów.

Z krajów Ameryki Środkowej najzwyczajniej, jak dotąd, zapowiadają się i rozwijają stosunki handlowe z Meksykiem, gdzie niedawno powstało poselstwo polskie (trzęcie z rządu w krajach Ameryki Łacińskiej). Po stronie importu z Meksyku do Polski najważniejszym artykułem są rudy cynkowe, których z roku na rok Polska przywozi kilka tysięcy ton o wartości z górą milion zł. (w r. 1928 nawet przeszło 3 miliony zł.) Następną stałą pozycją przywozu jest kawa, której w r. 1930 przywieziono mimo kryzysu za 434 tys. zł. Ilościowo dość znaczną pozycję przywozu z Meksyku stanowi asfalt, którego wartość wynosi 200 — 300 tys. zł., wreszcie pozycję obustronnej wymiany stanowi grupa metali i wyrobów metalowych.

Z innych państw Ameryki Centralnej należy wymienić jeszcze Guatemalę, która przywozi corocznie do Polski znaczne ilości kawy; w r. 1930 wartość tego przywozu wyniosła, mimo kryzysu, prawie 3 miliony zł.

Naogół obroty z państwami Ameryki Łacińskiej dają z reguły bilans ujemny dla Polski, jakkolwiek trzeba zaznaczyć, że statystyki tych państw wykazują rież jednokrotnie odmienny rezultat, co po-

chodzi stąd, że koszty transportu podwajają niejednokrotnie cenę towaru.

Dla dopełnienia obrazu wypada wymienić najgłówniejsze artykuły polskiego wywozu do Ameryki Łacińskiej, co jest jednak jak już wspomniano, zadaniem o wiele trudniejszym, niż przy przywozie, gdyż wywóz ten jest ciągle jeszcze w stanie prób.

Dlatego, przed rozpatrywaniem poszczególnych pozycji wywozu z Polski, przytoczymy tu dla orientacji statystykę przywozu i wywozu dla Argentyny, Brazylii, Chile i Meksyku za rok 1929, który przed kryzysem był rokiem normalnej jeszcze pracy.

(Patrz tabele 3, 4, 5 i 6).

Widzimy, że ilość pozycji wywozu dorównywa, a czasem nawet przewyższa ilość pozycji przywozu. Kwoty wywozu są jednak niestety bardzo drobne.

Celem bliższego scharakteryzowania, jakie towary obejmuje wymiana handlowa między Polską a Ameryką Łacińską, przytoczymy tu przykładowo tabele obrotów z Argentyną i Brazylią za rok 1930, podając dokładne cyfry i nazwy towarów, a nie ich grup.

(Patrz tabele 7, 8, 9 i 10).

Z tabel tych okazuje się, że po stronie wywozu z Polski do Argentyny największe pozycje według wartości stanowią rury i wyroby kotlarskie, drzewo na wpół obrobione, dykty, przędze wełniane, wyroby stolarskie i tokarskie, naczynia emaljowane, meble gięte, cement, tkaniny bawełniane, tkaniny wełniane i półwełniane, surowce do wyrobu papieru

\*) Kwotę powyższą stanowią prawie całkowicie rudy cynkowe.

Tabela 3.

Obroty handlowe za rok 1929 z Argentyną.

NOMENKLATURA	Eksport z Polski		Import do Polski	
	kg.	zł.	kg.	zł.
Produkty spożywcze	63.478	66.418	4.998.256	2.306.385
Produkty zwierzęce	394	20.108	1.961.005	5.898.319
Materiały i wyroby drzewne	6.235.601	3.563.504	265	1.404
Rośliny i ich części	13	115	13.981.649	8.589.533
Materiały budowlane i wyroby ceramiczne	3	23	—	—
Materiały oddz niewym. i wyroby z nich	8	80	21.335	6.802
Szkló i wyroby szkl.	2	10	0	1
Paliwo, asfalt, ropa i pochodne	7.701.530	443.219	—	—
Materiały i przetwory chemiczne nieorgan.	251.500	95.500	218.858	91.296
" organiczne	26.587	10.094	5.851.243	6.374.491
Różne przetwory chem.	10	119	21	100
Metale i wyroby z met.	3.049.727	3.321.230	3.243.534	346.417
Metale szlachetne	0	2.410	0	434
Maszyny i aparaty	29.566	116.957	201	830
Wyroby zegarmistrz.	0	163	—	—
Instrumenty muzyczne	18	285	122	1.520
Papier i wyroby z papieru	3.754	13.126	15	430
Książki, pisma i obrazy	1.962	18.922	204	1.402
Materiały i wyroby włókniste	494.411	1.994.246	2.471.439	18.495.009
Odzież i konfekcja	1.368	15.949	90	6.821
Galanteria	310	2.791	4	528
Instrumenty, przybory szkolne i pom. nauk., aparaty prec. i pomiar.	7	174	185	2.600
Towar zbiorowy	9	535	9	193
	17.860.258	9.685.978	32.748.435	42.124.515

Tabela 4.

Obroty handlowe za rok 1929 z Brazylią.

NOMENKLATURA	Eksport z Polski		Import do Polski	
	kg.	zł.	kg.	zł.
Produkty spożywcze	124.497	5.451	5.097.732	19.636.193
Zwierzęta	—	—	—	2.875
Produkty zwierzęce	333	7.670	1.605.145	4.965.686
Materiały i wyroby drzewne	82.288	74.648	1.373	1.519
Rośliny i ich części	60	1.148	1.149.226	789.402
Materiały budowlane i wyroby ceramiczne	15.750.713	1.133.957	—	—
Paliwo, asfalt, ropa i pochodne	66.282.400	1.671.199	294	450
Gumelastyka	—	—	842.887	4.062.548
Materiały i przetwory chemiczne nieorgan.	35.101	17.586	—	—
Materiały i przetwory chemiczne organicz.	4.057	2.763	130.486	220.504
Farby barwniki, lakiery	—	—	350	714
Różne przetwory chemiczne	705	3.466	0	13
Metale i wyroby z met.	1.129.273	957.212	169	772
Metale szlachetne	0	150	—	—
Maszyny i aparaty	7.171	25.242	0	66
Przyrządy, przewodn. i mater. elektr. techn.	10	422	1	70
Wyroby zegarmistrz.	1	20	0	10
Instrumenty muzyczne	55	994	2	40
Broń i amunicja	—	—	43	3.760
Środki komunikacji	—	—	93	569
Papier i wyroby z papieru	62	248	7	172
Książki, pisma i obrazy	2.979	31.826	19	435
Materiały i wyroby włókniste	70.839	667.432	371.065	1.619.435
Odzież i konfekcja	1.026	16.313	11	872
Galanteria	26	424	0	136
Instrumenty, przybory szkolne i pom. nauk., aparaty prec. i pomiar.	21	390	148	5.040
	83.491.617	4.618.561	9.199.051	31.361.281

Tabela 5.

## Obroty handlowe za rok 1929 z Chile.

NOMENKLATURA	Eksport z Polski		Import do Polski	
	kg.	zł.	kg.	zł.
Produkty spożywcze	98.787	50.713	7.530	13.181
Produkty zwierzęce	8	160	17.453	79.577
Materiały i wyroby drzewne	44.289	70.389	—	—
Rośliny i ich części	5	18	799	1.505
Materiały budowlane i wyroby ceramiczne	2.003.760	144.560	—	—
Palwo, asfalt, ropa i pochodne	60.150	72.000	—	—
Gumelastyka	6	82	—	—
Materiały i przetwory chemiczne nieorgan.	756.450	282.500	71.256.723	31.785.757
Materiały i przetwory chemiczne organicz.	—	—	14.812	10.015
Metale i wyroby z met.	2.693.139	1.746.091	1.600.612	5.447.239
Maszyny i aparaty	17.629	55.542	—	—
Papier i wyroby z papieru	5	50	—	—
Książki pisma i obrazy	31	880	0	5
Materiały i wyroby włókniste	7.121	48.387	63.782	480.235
Galanteria	27	1.450	—	—
Instrumenty, przybory szkolne, aparaty prec.	9	100	7	705
	5.681.416	2.453.922	72.961.718	37.818.219

Tabela 6.

## Obroty handlowe za rok 1929 z Meksykiem.

NOMENKLATURA	Eksport z Polski		Import do Polski	
	kg.	zł.	kg.	zł.
Produkty spożywcze	100.705	36.422	161.212	739 039
Produkty zwierzęce	204	5.322	2.44	13 710
Rośliny i ich części	—	—	146.417	253.520
Materiały budowlane i wyroby ceramiczne	—	—	266	630
Materiały oddz. niewym. i wyroby z nich.	—	—	10 252 143	3.245.845
Szkło i wyroby szklane	368	385	4	40
Palwo, asfalt, ropa i pochodne	—	—	746.647	222.966
Materiały i przetwory chemiczne nieorgan.	30.800	12.000	—	—
Materiały i przetwory chemiczne organicz.	—	—	10.591	3.649
Farby, barwniki, lakiery	15.417	18.550	—	—
Metale i wyroby z met.	349.267	497.711	13	17
Maszyny i aparaty	1.247	4.114	2	4
Papier i wyroby z papieru	12.816	44.140	1	35
Książki, pisma i obrazy	15	115	13	143
Materiały i wyroby włókniste	3.225	60.858	69.616	114.977
Odzież i konfekcja	16	1.034	5	666
Galanteria	149	2.603	1	205
Towar zbiorowy	12	568	2	30
	514.241	683.822	11.389.378	4.595 476

Tabela 7.

## ARGENTYNA Przywóz w roku 1930

Nr. Brutto-kateki	T O W A R	kwintale	tys. zł.
1	Zboże i strączkowe	159.987	42.929
6	Owoce i jagody świeże	4 516	179
10	Herbata, kakao, kawa i jej surogaty	6	2
38	Pasza dla zwierząt	49	9
51	Skóry surowe	765	30
52	Futra	23.646	5.677
53	Skóry wyprawione	2	12
61	Produkty zwierzęce oddz. niewym.	1	7
70	Materiały koszykarskie i szrotkar-skie	1.120	145
73	Nasiona oleiste	295	18
103	Kauczuk, gutaperka i balata	26.521	2.132
105	Surowce chemiczne i nieorganiczne	49	19
109	Surowce chemiczne i nieorganiczne	2.948	101
111	Smoly i pochodne	104	6
112	Tłuszcze techniczne	4.526	638
114	Surowce org. oddzielnie niewym.	74 004	7.381
114	Srodki lecznicze	393	74
119	Barwniki naturalne	20	7
154	Cyna	46	38
gr. XXI	Broń i amunicja	2	13
210	Wełna i odpadki	20.904	8.416
217	Wyroby dziane wszelkie (oprócz tkanin dzianych)	1	4

(celuloza), tkaniny i worki jutowe, maszyny włókiennicze, przedzie jedwabne, guziki, grzyby, papierosy.

Do Brazylii natomiast wywoziliśmy w porządku wartości: cement, węgiel (pierwsze próby wywozu uczyniono w r. 1929), przedzie wełniane, rury, celuloza, naczynia emaljowane (tkaniny wełniane i wyroby z juty (worki).

Wylczenie to nie wyczerpuje oczywiście możliwości eksportu z Polski do Ameryki Południowej i Środkowej, widzimy bowiem, że wywóz do innych państw Ameryki Łacińskiej posiada pozycję, których wyżej nie wymieniliśmy. Wiemy np., że do Chile między innymi towarami eksportowano uwidocznione w statystyce ilości żelaza i stali, blachy żelaznej i stalowej oraz karbidu. Do Meksyku obok innych, już wymienionych towarów, eksportowano tytułem próby mączkę ziemniaczaną, wyroby cukiernicze, karbid etc.

Jednak naogół podane wyżej artykuły eksportu do Argentyny i Brazylii stanowią główną listę towarów, które możemy wywozić i wywozimy do krajów Ameryki Łacińskiej. W statystykach obrotów Polski z temi krajami wylczone

Tabela 8.

## ARGENTYNA Wywóz w roku 1930

Nr. Brutto-kateki	T O W A R	kwintale	tys. zł.
3	Okopowe i warzywa wszelkie	157 391	8.316
21	Grzyby	70	1
30	Arak, rum, koniak, wódki i likiery	63	60
37	Papierosy, cygara	16	4
52	Futra	14	51
63	Drzewo nawpółobrobione	0	7
64	Wyroby ciesielskie, bednarskie i kołodziejskie	80.578	1 429
65	Meble	175	5
66	Inne wyroby stolarskie i tokarskie	2.070	438
77	Cement	9.809	746
109	Smola i pochodne	31.150	216
111	Tłuszcze techniczne	35	1
131	Blacha żelazna i stalowa	115	15
136	Wyroby kotlarskie, rury i ich łączniki	661	45
140	Wyroby z blachy, naczynia blaszane, emaljowane	25.074	2.648
145	Narzędzia rzemieślnicze	2.358	460
149	Wyroby z mosiądzu, brązu	6	7
172	Maszyny elektryczne	65	63
176	Maszyny włókiennicze	84	29
177	Maszyny i aparaty do przem. papierniczego	237	100
179	Maszyny i aparaty do przem. spożywczego	10	3
180	Inne maszyny i aparaty	5	1
188	Surowce do wyrobu papieru	5	3
grupa XXIV	Książki, pisma, obrazy	3.161	151
202	Tkaniny i worki jutowe	29	26
208	Wszelkie tkaniny bawełniane	548	125
219	Woszczanka, cerata, linoleum	202	165
200	Wełna i odpadki	5	2
211	Przędze wełniane	154	32
212	Tkaniny wełniane i półwełniane	547	1.099
214	Przędza jedwabna	43	158
222	Guziki	57	86
223	Inne wyroby galanteryjne	18	62
224	Przybory sportowe i zabawki	3	13
grupa XXVIII	Instrumenty, przybory szkolne, pomoce naukowe, aparaty precyzyjne i pomiarowe	4	3
		1	5

Tabela 9.

B R A Z Y L J A. Przywóz w roku 1930 do Polski

Nr. Brukselki	T O W A R	kwintale	tys. zł.
	Ogółem	86.750	21.401
1	Zboże i strączkowe	1.816	73
2	Mąki wszelkie, kasza	19	3
7	Owoce i jagody suszone	33	5
8	Orzechy, kasztany, pistacje i migdały	329	86
9	Korzenie	8	3
10	Herbata, kakao, kawa i jej surogaty	41.942	10.505
19	Tłuszcze zwierzęce spożywcze	26	5
36	Tytoń	4.689	2.471
37	Papierosy, cygara	3	6
51	Skóry surowe	34.467	7.356
52	Futra	3	12
61	Produkty zwierzęce oddz. niewym.	381	50
63	Drzewo nawpółobrobione	139	7
70	Materiały koszykowe i szpeciniarskie	7	1
71	Sadzonki i inne rośliny żyjące	59	17
103	Kauczuk, gutaperka, balata	277	145
106	Nawozy sztuczne	8	1
110	Gumy, żywice	5	2
111	Tłuszcze techniczne	353	74
112	Surowce org. oddzielnie niewym.	787	89
210	Wełna i odpadki	709	244

wyżej artykuły powtarzają się w różnych ustosunkowaniach.

Oprócz tego, jak już wspomniano, czynione są liczne próby tak eksportowe, jak i importowe. Próby te charakteryzują w każdym razie wzrost wzajemnego zainteresowania.

Tak np. statystyka wykazuje, że od paru lat czynione są próby importu z Urugwaju owoców, tłuszczów technicznych (łój), wełny i t. p., z Paragwaju — gumelastyki, z Kolumbji — orzechów i kaszlanów z Peru produktów zwierzęcych (łój, skóry), materiałów d. zewnych, miedzi, nawozów organicznych etc.

Jak już wspomniano, z Wenezueli i Guatemali przywozi się znaczniejsze ilości kawy, z Meksyku rudy cynkowe oraz różne włókna roślinne, materiały szrotkarskie i koszykarskie i t. p.

Niepodobna jest wyliczyć wszystkich pozycji statystycznych, obejmujących obroty Polski z Ameryką Południową i Środkową. Sam fakt istnienia wymiany handlowej z całym szeregiem tych państw i to wymiany niemal samorzutnej, która ma do zwalczania przeszkody komunikacyjne, kredytowe i t. p. — jest wiele mówiący i rokuje najlepsze nadzieje na przyszłość.

Tabela 10.

B R A Z Y L J A Wywóz w r. 1930 z Polski

Nr. Brukselki	T O W A R	kwintale	tys. zł.
	Ogółem	329.987	2.589
1	Zboże i strączkowe	149	7
57	Włosa, włosie i szczecina	2	4
66	Inne wyroby stolarskie i tokarskie	158	11
77	Cement	201.469	1.395
91	Węgiel kamienny	122.690	325
94	Brykiety, koks	9	0
107	Przetwory wielkiego przemysłu	38	6
136	Wyr. kottarskie, rury i ich łączniki	2.634	182
140	Wyr. z blachy, naczynia blaszane, emaljowane	386	78
152	Cynk	18	2
153	Wyroby z cynku	247	23
176	Maszyny włókiennicze	26	14
189	Surowce do wyrobu papieru	1.674	82
202	Tkaniny, worki jutowe	265	56
208	Wszelkie tkaniny	13	30
211	Przędza wełniana	163	292
212	Tkaniny wełniane, półwełniane, wyroby szmuklerskie, koronki	17	57
218	Odzież gotowa	2	4

Globalna wartość przywozu do Polski z krajów Ameryki Południowej w r. 1929 wyniosła przeszło 115 milionów złotych, z Ameryki Środkowej około 13 milionów złotych. Wartość zaś wywozu z Polski do obu tych grup krajów wynosiła w tym czasie tylko 20 milionów złotych. W r. 1930 mieliśmy po stronie przywozu 78 milionów, po stronie zaś wywozu blisko 19 milionów zł. Saldo więc obrotów pozostaje dla Polski ujemne, co powinno być jednym więcej powodem zainteresowania tych krajów rynkiem polskim.

Z. ŁADA.

## POLACY W PARAGWAJU

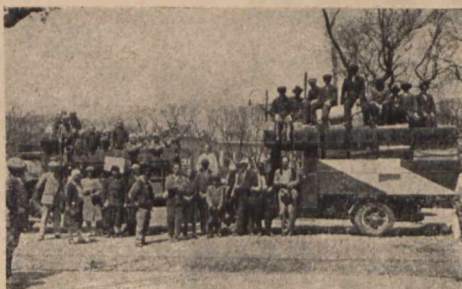
Ciężki kryzys ekonomiczny, w jakim znajduje się obecnie Argentyna—odbił się przedewszystkiem na emigracji robotniczej, która została niemal całkowicie wstrzymana, jak również i na miejscowej warstwie pracującej. Zmniejszenie godzin pracy w przemyśle, oraz brak zapotrzebowań, a nawet redukcje na estancjach (wielkoobszarniczych gospodarstwach), postawiło wielu wobec zagadnienia: — co robić dalej? — Ludzie bardziej trzeźwi i zdrowo patrzący na życie, a przedewszystkiem obarczeni rodziną, słusznie zdecydowali, że jedynym dla nich wyjściem z tej sytuacji, byłoby osiąść na kolonji, zanim całkowicie wyczerpie się ich ciężko uzbierany fundusz oszczędnościowy. Niemal kompletnie rozkolonizowane Misiones Argentyńskie, gdzie cena ziemi na zagospodarowanej kolonji dochodzi aż do 1000 pesów arg. (około 3000 zł.) za jeden hekar — nie mogło być brane przez nich w rachubę.

Pozostało Chaco argentyńskie, Formosa i północny cypel Misio-

nes, tak zwana Kolonja Eldorado. Lecz i te tereny nie odpowiadają warunkom naszego kolonisty, czy to ze względu na cenę ziemi — od 100 pesów wwyż za 1 ha. — lub zbyt niedogodną komunikację. (Najbliższy punkt zbycia produktów z Kol. Eldorado, jest Posadas, leżący w odległości 250 km. od kolonji).

Ponieważ wewnątrz republiki, którą zamieszkiwali, nie mogli natrafić na miejsce, odpowiadające ich warunkom, — rozpoczęli szukać terenów poza jej granicami.

Wielka reklama jednego z biur



Wyjazd kolonistów polskich z Buenos Aires do Paragwaju na kolonje. 5.IX.30 r.

kolonizacyjnych, — kolonizującego tereny Fram, położone w departamencie Encarnacion południowej prowincji Republiki Paragwaj, — oraz słuchy, które dochodziły do nich o stanie zamożności istniejących już w Paragwaju kolonij, przyczyniły się w dużym stopniu do tego, że paru ludzi śmielszych, zdecydowało się wybrać do Paragwaju.

Paromiesięczny pobyt na nowym osiedlu, pozwolił im zapoznać się z miejscowymi warunkami, klimatem, wydajnością roślin i t. d.

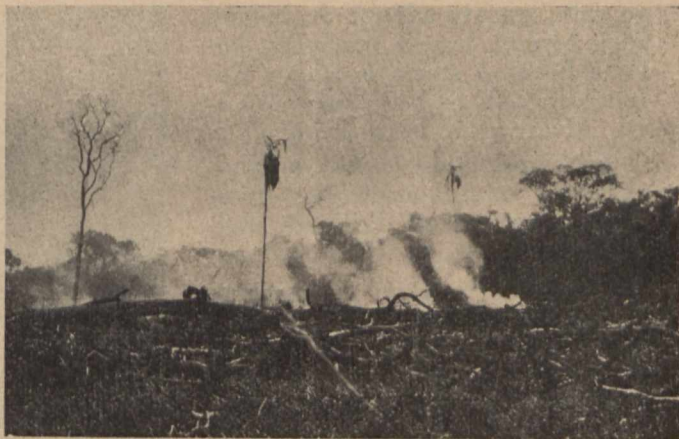
Wyniki tych obserwacji musiały być dodatnie, albowiem zaczęli sprowadzać swe rodziny, przyjaciół i znajomych z Argentyny, a nawet z Polski.

W ten sposób powstały pierwsze kolonie polskie na terenie Republiki Paragwaj.

Dziś posiadamy już w Paragwaju kilka kolonij, całkowicie lub w większości zamieszkałych przez obywateli Państwa Polskiego.

Są to: tereny kolonizacyjne „Fram”, położone w departamencie Encarnacion Partido Carmen





*Tereny kolonistów polskich w Tacuari (Paragwaj). Na zdjęciu lewym po wyrobie przed spaleniem (27.X.1930), na prawym — palenie wyrąbanych drzew (25.XI.1930).*



*Jan Gris, pierwszy kolonista kolonji Fram, — „maskota kolonji“.*

del Parana, składające się z trzech już rozkolonizowanych kolonij: San Martin, Vacany i Tacuari o obszarze około 10.000 ha oraz z dwu kolonij: Casoi i Cahatemi, będących w trakcie kolonizacji. Mniej więcej 90% mieszkańców tych kolonij stanowią nasi obywatele. (Polacy, Rusini i Czesi z Wołynia). Kolonja Tacuari posiada nawet początkową szkołę polską, zatwierdzoną przez władze rządowe paragwajskie, do której uczęszczanie zwalnia dzieci od szkoły paragwajskiej.

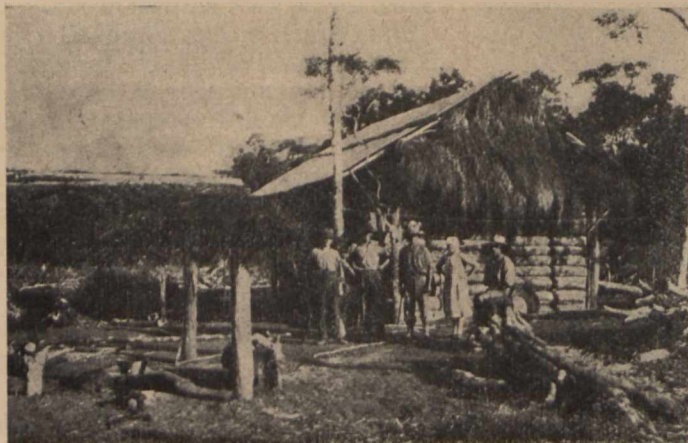
Kolonje: Urusopucaí, leżące w trzydziesto paru kilometrowej odległości od Encarnation, oraz Picada Boca o 16 klm. od tegoż miasta, zamieszkałe są wyłącznie przez naszych obywateli, przeważnie Rusinów. Liczą one do 50 rodzin każda.

Natomiast kolonje: Jezus, San Miguel Curusu i Cambyreta, składają się w większości z ludności niemieckiej, o niedużym procencie Polaków, pochodzących przeważnie ze Śląska.

W ostatnich miesiącach zesła-



*Kolonista polski, Jan Szopa z rodziną. Kolonja St. Martin (Paragwaj) — kwiecień 1931.*



*Paragwaj. Kol. Vacany — pierwsze „zabudowanie“ kolonisty polskiego.*



*Na miejscu szalasu wyrasta po pewnym czasie typowa polska zagroda.*

go roku zostały oddane do kolonizacji tereny, leżące pomiędzy kolonją Fram, a stacją kolejową Coronel Bogado. Są to kolonie: estancia Alvarengów oraz Cahipiente.

Większość kolonistów, przybywających na te tereny, jest również obywatelami Państwa Polskiego.

Wszystkie wyżej wspomniane kolonie leżą w bliskości linii kolejowej, idącej z Asuncion (stolicy Paragwaju) do Buenos Aires, oraz niedaleko granicy Argentyńskiej, co w dużym stopniu przyczynia się do uzyskiwania lepszej ceny za produkty.

Cena ziemi w tych kolonjach wynosi od 25 do 50 pesów argentyńskich za 1 hektar, płatnych w sześcioletnich ratach, przyczem w pierwszym roku wpłaca się 5 pesów argentyńskich za hektar, a z każdym następnym rokiem, raty te proporcjonalnie się zwiększają.

Kolonie te leżą przeważnie w terenie lesistym, tak, że kolonista po przybyciu, zmuszony jest stopniowo las rabać i palić, urabiając sobie kawałkami pole pod uprawę.

Rośliny uprawiane na tych terenach, dzielone są na główne dochodowe, oraz dla własnego użytku.

Do roślin dochodowych zalicza się: yerbę, (w Paranie zwaną herwa-matte), bawełnę, ryż i tytoń, z których najczęściej rozpowszechniona jest uprawa bawełny. Uprawia się przeważnie gatunek „Upland Meedle”, który dzięki swemu długiemu, puszystemu włóknu jest chętniej widziany na świat-



Ogólny widok osad kolonistów polskich, Komarka i Milera (Wołyniaków) w Tacuari. Kwiecień 1931 r.

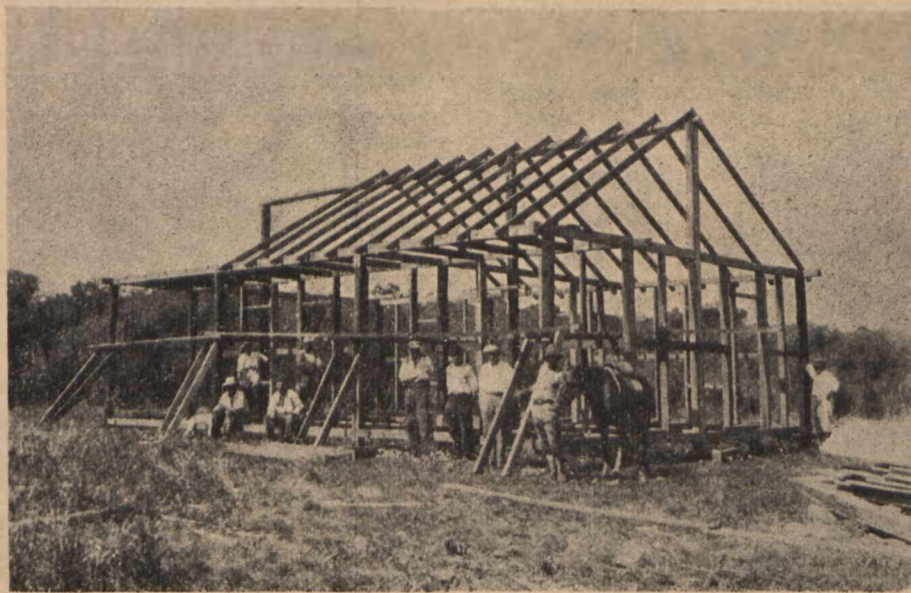
wych rynkach bawełnianych i łatwiejszy zbyć na miejscu.

Dążeniem każdego kolonisty jest dojście do plantacji yerby, jako rośliny najwięcej dochodowej i mającej zapewniony rynek zbytu w Argentynie, gdyż pokrywa ona produktem swoim zaledwie 25% wewnętrznego zapotrzebowania, założenie plantacji jednak wymaga włożenia pewnego kapitału, gdyż otrzymanie z niej pierwszego dochodu następuje dopiero w trzecim roku. Ponieważ koloniści polscy, przybywający do Paragwaju, przeważnie nie są zaopatrzeni w większe fundusze, przeto dochodzą do tych plantacji drogą corocznego stopniowego plantowania.

Kwestja uprawy ryżu, dającego niemniejszy pewnie dochód, aniżeli yerby, również jest uzależnio-



Pierwszy nauczyciel polski w Paragwaju, p. Józef Kobyliński, który prowadzi szkołę w Tacuari.



Budowa szkoły polskiej w Tacuari. Kwiecień 1931 r.

na od konieczności posiadania kapitału potrzebnego na urządzenia niwelacyjne — i zalewu wodą.

Plantacje te wobec wysokiej wydajności na tamtejszych terenach oraz dobrej miejscowej ceny za ryż — w niedługim czasie, mam wrażenie, poważnie będą brane w rachubę przez naszych kolonistów — dziś już dążących do ich urządzenia.

Pozostałe produkty, jak kukurydza, mandioca (manjok), bataty, fasola i ogrodowizna, sadzone są przeważnie dla własnego użytku, lub jako pokarm dla inwentarza. Ogromna ilość drzew pomarańczowych, rosnących w lasach — daje tak wielką ilość owoców, że koloniści w plantowaniu drzew owoc-



Perwsze zbiory kolonistów polskich w Tacuari (Paragwaj) — luty 1931 r.

wych ograniczają się jedynie do bananów. Coprawda spotykałem próby sadzenia gruszek, jabłek, śliwek i wina, które zupełnie się

dobrze nawet przyjmują, lecz są to wypadki dość rzadkie i trafiające się tylko w lepszych gospodarstwach.

## EMIGRACJA DO KANADY W R. 1930.

Rok 1930 zaznaczył się dalszym spadkiem emigracji z Polski do Kanady, wynoszącym zgórá 4.060 osób. I tak, gdy w 1929 roku przybyło do tego kraju z Polski 6.197 Polaków i 10.973 Rusinów w r. 1930 — tylko 4.968 Polaków i 8.045 Rusinów. Liczby te są niezupełne o tyle, że Departament Imigracji i Kolonizacji w Ottawie nie podaje zupełnie ilości przybyłych Niemców i Żydów z Polski.

Na dużą trudność napotyka ustalenie rozmieszczenia nowoprzybyłych w różnych częściach Kanady. W każdym razie do Kanady zachodniej przybyło w r. 1930 — 7.207 osób z Polski w charakterze samotnych robotników rolnych, względnie członków rodzin osadniczych. Należy dodać, że brak biur meldunkowych, uniemożliwia zupełnie rozciągnięcie kontroli przez polskie placówki konsularne, nad robotnikami rolnymi, ustawicznie zmieniającymi miejsce pobytu w poszukiwaniu pracy, wędrującymi z zachodu na wschód, w poszukiwaniu lepiej płatnej pracy w przemyśle, względnie z przemysłowych miast Kanady zachodniej, wobec panującego w nich bezrobocia na roboty rolne na wschód.

Rolnictwo Kanady, wobec katastrofalnego spadku cen, przeżywa obecnie niesłychanie ostry kryzys. W porównaniu z r. 1929, wartość produkcji rolnej obniżyła się o dalsze 50%. Dla przykładu przytoczę fakty, że kiedy w prowincji Manitoba wartość wyprodukowanej pszenicy w r. 1929 wynosiła 37,5 milj. dolarów, w r. 1930 tylko 22 milj. dolarów, przy 31,5 i 45 milj. wyprodukowanych buszli. Żyta w r. 1929 1,1 milj. dol., w 1930 — 472 tys. dol., owsa w r. 1929 — 17 milj. dol., w r. 1930 — 10,5 milj. dol. i t. d. Zupełnie identyczna sytuacja panuje w innych rolniczych prowincjach Kanady, przyczem wszędzie wzrosła ilość wyprodukowanych płodów rolnych, oraz obszar zajęty pod uprawę ziemi.

W związku z kryzysem rolniczym nastąpiło załamanie się produkcji przemysłowej. Indeks jej spadł z 209,0 w styczniu 1929 r. do 187,8 w tym samym miesiącu r. 1930 i 137,7 w grudniu tegoż roku.

Kryzys gospodarczy spowodował znaczne pogorszenie się stosunków na rynku pracy, dające się odczuć zwłaszcza niewykwalifikowanym polskim robotnikom rolnym. Szersze zastosowanie maszyn rolniczych i zubożenie większych posiadaczy rolnych, ograniczających do minimum zapotrzebowanie robotnika, ograniczenie robót inwestycyjnych przez borykające się ze spadkiem rentowności koleje, oto przyczyny, dla których nasz robotnik, coraz częściej staje wobec grozy bezrobocia. Podobna sytuacja jest w górnictwie, gdzie w sposób niepokojący spada produkcja surówki, stali i węgla.

Należy stwierdzić, że okres lat powojennych, okres pomyślnej konjunktury emigracyjnej, skończył się prawdopodobnie na czas dłuższy, razem z okresem większego rozwoju rolnictwa i dróg komunikacyjnych, wymagających taniego robotnika. Od roku jednak 1928 opinia publiczna, wobec gromadzenia się bezrobotnych robotników rolnych (na co w dużej mierze wpłynęła mechanizacja rolnictwa) w miastach, poczyna się ostro przeciwstawiać imigracji z krajów Europy Środkowej, a więc i z Polski. Pod naciskiem szowinistycznie nastrojonej części społeczeństwa anglo-amerykańskiego, po ustawicznym obniżaniu kontyngentów z krajów „nieuprzywilejowanych”, rząd w r. 1930 definitywnie wypowiedział umowę kolejom, skutkiem czego emigra-

cja robotnicza z Polski została faktycznie zamknięta. Natomiast imigracja osadnicza nie podlega narazie żadnym ograniczeniom. Trudno jednak przewidzieć, na jak długą metę stan ten da się utrzymać.

Narazie płace robotników przemysłowych utrzymały się na dawnym poziomie. Natomiast w rolnictwie nastąpił znaczny ich spadek, co tembardziej jest przykre, że ustawy socjalne naogół omijają robotników rolnych.

Edward Januszewicz.

Jeśli chodzi o emigrację polską, to podkreślić należy, wzrastający antagonizm, między nią a emigracją rusińską, dzięki propagandzie antypolskiej, prowadzonej przez miejscową prasę rusińską. Naogół kwestja utrzymania polskiego stanu posiadania narodowego przedstawia się zadawalniająco, o czym świadczą niewielka ilość małżeństw, mieszanych wśród miejscowej Polonii. (80% mężczyzn narodowości polskiej żonatych jest z Polkami). Jednak dość często zdarzają się wypadki wynarodowienia na rzecz narodowości ukraińskiej, zwłaszcza tam, gdzie Polacy w osiedlach wiejskich stanowią mniejszość. Z uwagi na pierwszeństwo przy uzyskaniu pracy, częste są również wypadki naturalizacji.

Stawiając horoskopy na przyszłość, co do konjunktur emigracyjnych, trzeba stwierdzić, że Kanada będzie w przyszłości potrzebowała raczej emigracji osadniczej, rozporządzającej dostatecznymi kapitałami na zagospodarowanie się i przetrwanie do pierwszych zbiorów, dla której jest jeszcze dosyć niezaludnionych terenów.

Stanisław Knauff.

ZAPISUJCIE SIĘ DO LIGI  
MORSKIEJ I KOLONJALNEJ!

# PRZEGLĄD KOLONJALNY

Zestawiony przez Fr. Łypa

## ANGLJA USTĘPUJE Z MANDATU NAD IRAKIEM.

Liga Narodów nadała Anglii mandat nad Irakiem na 25 lat. Wypadek ten był wyjątkiem z ogólnej reguły, gdyż w zasadzie mandaty są bezterminowe. Określenie terminu tego mandatu miało na celu danie możliwości obywatelom Iraku uporządkowania w tym czasie spraw, aby po upływie 25 lat i po wycofaniu się Anglii kraj ich był zupełnie wolny.

Dopóki trwa mandat, Liga Narodów ma prawo wglądania we wszystkie sprawy danego kraju i stale spełnia rolę tak nadzorczą, jakoteż i kontrolującą.

Taki stan rzeczy nie był wygodny dla Anglii i dlatego też dobrowolnie skróciła ona termin trwania mandatu, z którego postanowiła ustąpić z własnej woli w 1932 r.

Irak więc od roku przyszłego stanie się zupełnie (jakkolwiek tylko pozornie) niezależny od Anglii i wolny od kontroli Ligi Narodów.

Anglja ustąpiła ze swych praw, ale w sposób swoisty, a mianowicie zawarła układ z Irakiem, na którego mocy władze angielskie pozostają w dalszym ciągu w Iraku, a więc w rządzie, administracji, sądownictwie, wojsku i policji.

W ten sposób władza angielska nad Irakiem została tylko teoretycznie zniesiona, praktycznie jednak Anglja stworzyła sobie tam podstawy operacyjne dla armji, marynarki i floty powietrznej, gwarantując sobie, przy takim ujęciu sprawy, również korzyści gospodarcze.

Wszelkie poczynania Anglii w Iraku nie będą od przyszłego roku podlegały niczyjej kontroli.

Piękny gest Anglii okazał się sprytnie przeprowadzonym interesem.

## BELGIJSKA LIGA MORSKA.

Na ratuszu w Brukseli, w jednej z najpiękniejszych sal zw. „Salą Małżeństw”, odbyło się w połowie lipca r. b. Walne Zebranie Belgijskiej Ligi Morskiej, przy współdziałaniu ministra Obrony Narodowej, wysokich urzędników państwowych, oraz wybitnych osobistości z różnych sfer.

W przemowach roztrząsano głównie kwestję obecnego kryzysu, jaki przechodzi handlowa flota belgijska, oraz stwierdzano konieczność uzyskania dla niej pomocy rządowej, powołując się na analogiczną akcję rządu francuskiego, który, tytułem pomocy, udzielił towarzystwu Comp. Générale Transatlantique 180 milj. franków, oraz na akcję Stanów Zjedn., które przeznaczyły po 36 milj. dolarów rocznie na cele swej marynarki handlowej. W Belgji w chwili obecnej projektuje się założenie Banku dla Kredytu Morskiego, oraz przyznanie towarzystwom okrętowym subwencji po 10 milj. franków rocznie, które ma uchwalić parlament.

Roztrząsano również sprawę budowy kanałów i żeglugi rzecznej, złożono sprawozdanie z przyznania medalu Ligi 5-ciu wybitnym działaczom za usługi oddane Lidze, oraz złożono sprawozdanie finansowe, za okres roczny, wykazujące deficyt 6.000 franków.

Po zebraniu odbył się uroczysty bankiet, a następnie wycieczka na morze.

## Z FRANCUSKIEJ POLITYKI KOLONJALNEJ.

Francja wprowadziła obecnie dodatkowe opłaty celne na produkty manjoku, tapiokę i t. p. importowane do Francji z obcych krajów.

Interesujące, jest jednak nie samo to zarządzenie, ale przeznaczenie sum, które z tego tytułu wpłyną, gdyż przywóz produktów manjoku z obcych krajów do Francji jest duży.

Otóż Francja przeznacza uzyskane stąd kwoty na rozwój produkcji manjoku w swych kolonjach, przyczem, najczęściej przypadłoby Madagaskarowi, mającemu największe plantacje manjoku.

Dla objaśnienia należy dodać, że manjok jest rośliną uprawną, mającą kłącze w ziemi, długości nawet 1 m., a grubości od 15 cm. Uprawiany jest tylko w klimacie ciepłym. Polscy koloniści w Paranie uprawiają go bardzo dużo i wyrabiają z niego krochmal i mąkę, używaną w całej Brazylii jako dodatek przy spożywaniu czarnej fasoli, a tu i owdzie przy wypieku chleba. Również i na eksport idzie dużo mąki manjokowej.

W Europie produkty manjoku znane są jako tapioka, lub różne surogaty sagó i t. p.

## POŻYCZKA UNJI DLA POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ AFRYKI.

Na rok przyszły przewidziana jest w budżecie Unji pożyczka dla kolonji mandatowej Południowo-Zachodniej Afryki w wysokości 650.000 funtów szterlingów. Jest to tylko część pożyczki, którą zamierza udzielić Unja w wysokości 15 milionów funtów szterlingów.

Poważną część pożyczki, przewidzianej dla Południowo-Zachodniej Afryki, przeznaczona jest na udzielenie pomocy farmerom południowo-afrykańskim, którzy osiedli w tej kolonji.

Wśród nich jest pewna ilość Boerów, którzy w 1928 r. opuścili Angolę i przenieśli się do Południowo - Zachodniej Afryki, gdzie napotkali odmienne i trudniejsze warunki bytowania. Udzielone im wtedy pożyczki po 500 funtów szterl. (tj. ponad 20 tys. zł.) na zagospodarowanie się jednej rodziny okazały się niedostateczne, a obecnie okazuje się konieczność przyznania im znowu znacznego poparcia finansowego.

## BEZROBOTNI EUROPEJCZYCY W RODEZJI.

W końcu lipca r.b. zgłosiła się u gubernatora Północnej Rodezji deputacja bezrobotnych Europejczyków, domagając się przeprowadzenia przez rząd różnych robót publicznych, przy których znalazłby pracę biali bezrobotni. Ponadto deputacja ta zaproponowała gubernatorowi zwolnienie wszystkich urzędników i urzędniczek czarnych i zastąpienie ich białymi, oraz zabronienie imigracji europejskiej do Rodezji Północnej, aby nie przeciążała rynku pracy nadmierną podażą pracowników białych.

## WZROST LUDNOŚCI NIEMURZYŃSKIEJ W KENYA.

Według ostatnio przeprowadzonej statystyki było w Kenya:

	Ludności: europejskiej	nieceuropejskiej (bez murzynów)
w 1926 r.	12.259	41.140
w 1931 r.	17.285	56.903

Nie biorąc pod uwagę ludności murzyńskiej, okazuje się, że liczebnie więcej przybywa ludności pochodzenia pozaeuropejskiego, aniżeli europejskiego. Ta ludność nieeuropejska, to Azjaci, przeważnie Hindusi, a częściowo także i przedstawiciele żółtej rasy, sprowadzeni do kolonji jako robotnicy na plantacje białych. Osiedli oni na stałe w Kenyi i powoli zaczynają się wysuwać jako poważny czynnik w sprawach politycznych

i gospodarczych obok ludności białej, nad którą mają znaczną liczebną przewagę.

## ELEKTROWNIA NA WODOSPADACH WIKTORJI.

Wkrótce ma być zrealizowany projekt wybudowania dużej elektrowni wykorzystującej siłę największego w Afryce wodospadu Wiktorji w Rodezji.

Oficjalnie został już ogłoszony konkurs na przedkładanie kosztorysów z uwzględnieniem dostarczenia światła i siły elektrycznej miastu Livingstone, gdzie rozpoczęto już przygotowania do budowy dużej chłodni, mającej także wyrabiać lód dla celów przemysłowych.

## PROJEKT POŁĄCZENIA LINJĄ LOTNICZĄ PORTUGALJI Z ANGOLĄ.

Zaprowadzenie stałej komunikacji kolejowej przez Angolę z centralną Afryką tj. z Kongiem belgijskim i Rodezją, oraz uzyskanie połączenia — przez kolejową sieć afrykańską — z Mozambikiem, wpłynęło na zainteresowanie się Portugalczyków komunikacją lotniczą z kolonjami portugalskimi — ze stacją końcową w Angoli.

Już w roku zeszłym zawarła umowę z rządem w Lizbonie „Companha Portuguesa de Aviação” o eksploataowanie komunikacji powietrznej pomiędzy Portugalią, Maderą, Azorami, Wyspami Zielonego Przylądka, Gwineą Portugalską, Angolą i Mozambikiem, ale lotów dotąd nie rozpoczęto.

W końcu lipca r.b. została zawarta umowa z przedsiębiorstwem „Comp. Transafricaine d'Aviation”, która co miesiąc ma zabierać pocztę portugalską do Brazzawille (Francuska Afryka Ekwatorialna). Stamtąd jedna odnoga lotnicza prowadzi do Elizabethville (Kongo belg.) i dalej do Mozambiku, druga do północnej Angoli, skąd będzie dostawiana pocztą samolotami portugalskimi do miast angolskich: Loandy, Lobito, Huambo, Lubango, a nawet do Villa Pereira d'Éça na południu Angoli.

## ZGNIECENIE REWOLTY W KONGO BELGIJSKIEM.

Ekspedycja karna pod dowództwem majora Lebrun, wysłana z Leopoldville przy końcu lipca r. b. do Kwango (centrum buntu murzynów w Pukussu), pobiła zbuntowane plemię kacyka Indele, który padł w bitwie nad rzeką Lukufu.

Rozruchy wywołała sekta murzyńska zwana „Synowie Szatana”, która głosiła bliskie pojawienie się szatana (w rozumieniu sekty — opiekuna murzynów, w przeciwieństwie do aniołów — opiekunów białych) i wypędzenie białych z Konga. Sekta, wznawiając tradycje swych przodków, pożarła w czasie wielkich swych uroczystości Europejskiego Ballota, belgijskiego komisarza dystrykcyjnego.

## WYTYCZENIE GRANICY POMIĘDZY GUYANĄ FRANCUSKĄ I BRAZYLJĄ.

Pomiędzy Gyaną francuską i Brazylią granica w terenie nie była dotychczas wytyczona, co zresztą nie powodowało żadnych sporów granicznych, ten bowiem, gdzie granica ta przypada, leży w głębi bezludnej, podzwrotnikowej puszczy, wśród moczarów, w okolicy niezdrowej, gdzie panuje malaria, żółta febra, beri-beri i inne złośliwe choroby, a jedyne wiadomości o tej części kraju przynoszą różni poszukiwacze złota, którym udało się stamtąd szczęśliwie powrócić. Tereny te obfitują w wielkie ilości tego kruszcza. Wielu awanturników rzuca się tam na poszukiwanie złota

ła, niewielu jednak z nich powraca. Jest to teren, który usiłują przebyć zbiegowie z karnych kolonij francuskich, aby dostać się na teren brazylijski, doład jednak chyba żadnemu się to nie udało.

Rząd francuski przeznaczył na prace związane z wyznaczeniem granicy w okolicach więcej dostępnych 2.500.000 franków i przydzielił do komisji granicznej geologów i botaników.

#### ZMIANA FLAGI.

Gubernator mandatowej b. kolonii niemieckiej, Południowo-Zachodniej Afryki, wydał rozporządzenie, mocą którego flagą tego terytorjum ma być flaga Unji Południowo - Afrykańskiej

W ten sposób zewnętrzna oznaka — t. j. dotychczasowa własna flaga, — pewnej odrębności tego terytorjum, została usunięta, jak również usuwane są stałe wszelkie inne, różnego rodzaju, odrębności, w myśl ogłoszonej ongiś przez gubernatora zasady, że mandat Unji nad b. kolonją niemiecką jest tylko formą faktycznej aneksji.

#### ZAMIERZENIA STABILIZACJI MILREJSA BRAZYLIJSKIEGO.

Finansowy doradca Brazylii Otto F. Niemeyer (Anglik) proponuje ustabilizowanie milreja przez zaciągnięcie na ten cel pożyczki w Anglii w wysokości 16 milionów funtów szterlingów.

Gdyby projekt ten został wprowadzony w życie, wówczas Anglja wzmocniłaby swe gospodarstwo stanowisko i wpływy w Brazylii, gdzie wprawdzie jest już sporo kapitałów angielskich zaangażowanych tak w pożyczkach rządu brazylijskiego, jak i w różnych przedsiębiorstwach komunikacyjnych, przemysłowych i handlowych (około 250 milionów funtów szterlingów, tj. prawie 11 miliardów złotych), ale gdzie równocześnie odbywa się taki napór aktywności i kapitału północno-amerykańskiego, że z terenu tego Anglja łatwo może być wyparta

Walka kapitału angielskiego z północno - amerykańskim odbywa się nie tylko w Brazylii, ale wogóle na całym terenie Ameryki Południowej, a nawet wypadki polityczne w r. ub. w krajach południowo - amerykańskich stały w pewnym związku z walką tych kapitałów.

W każdym razie — jakkolwiek obrót przybierze ta sprawa — należy życzyć Brazylii, unormowania swych spraw walutowych, tembardziej, że obecny, poważny spadek milreja (z 9 na 13, za dolara, a maksimum spadku było już nawet 16 milrejsów za dolara), dotyka bezpośrednio naszych kolonistów, zgrupowanych w południowych stanach Brazylii. Poza to, stałe wahania kursu milreja nie pozwalają na oparcie handlu z Brazyliją o racjonalną kalkulację kupiecką i wprowadzają szereg utrudnień w wymianie z wieli krajami

#### UPADŁOŚĆ OSTATNIEGO BANKU NIEMIECKIEGO W B. KOLONII NIEMIECKIEJ.

Swakopmunder Bank - Verein, ostatni niemiecki bank w b. kolonii niemieckiej Południowo-Zachodniej Afryce, zawiesił wypłaty. Powodem miało być wycofywanie wkładów przez klientelę, która składała się przeważnie z urzędników przedsiębiorstw kopalnianych.

Kopalnie bowiem djamentów i rud miedzi, zatrudniające najwięcej pracowników, wstrzymały produkcję, pozabawiając zarobku swych pracowników, którzy wycofali swe oszczędności ulokowane w banku niemieckim.

Bank ten nie był dużą instytucją fi-

nansową, o czym świadczą jego aktywa, wynoszące 48.000 funtów szterlingów (tj. 2 milj. zł.), a pasywa 38.000 funtów szterlingów.

Likwidację ostatniej niemieckiej placówki finansowej na tem terytorjum afrykańskim objął Barclays Bank.

#### WODOCIĄGI I ELEKTRYCZNOŚĆ W NIGERJI.

Stolica północnej Nigerji, miasto Kano, otrzymała instalację wodociagową i elektryczność, zaprowadzoną kosztem 350.000 funtów szterl. Miasto to ma z górą 60.000 mieszkańców, w czem zaledwie kilkuset Europejczyków. Wodociągi i elektryczność zostały przeprowadzone kosztem kolonji, tak, że udział angielski (Nigerja jest kolonją angielską) wynosi zaledwie 20 tys. funtów szterl.

#### ORDER „ZASŁUGI KOLONJALNEJ“.

Francuskie sfery kolonialne podjęły myśl utworzenia orderu „Zasługi Kolon-

jalnej” (L'ordre du „Merite Colonial”) na wzór istniejącego orderu „Zasługi Morskiej”. Odpowiedni projekt został już przygotowany i wkrótce będzie przedłożony rządowi do zatwierdzenia.

Odniesienie to będzie przyznawane tym, którzy odznaczyli się w sprawach kolonialnych. Odnosny ustęp projektu tak ujmuje cel tego odznaczenia: „Merite Colonial” ma rekompensować wysiłki tych Francuzów, którzy wybitnie przysłużyli się rozwojowi ekonomicznemu lub socjalnemu kolonij zamorskich”.

Order będzie miał trzy stopnie: komandorski, oficerski i kawalerski. W pierwszym roku przewidzianych jest odznaczeń: 50 komandorskich, 200 oficerskich i 1000 kawalerskich.

Należy tu dodać, że we Francji istnieje również order „Zasługi kolonialnej dla kobiet” i „Zasługi Rolniczej”.

## KRONIKA KOLONJALNA

### WYJAZD GENERAŁA ORLICZ-DRESZERA do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

W dniu 31 sierpnia r. b. na statku „Kościuszko” wyjechał do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej generał G. Orlicz-Dreszer, udając się jako przedstawiciel Rządu i Wojska Polskiego na Zjazd Legionu Amerykańskiego, organizacji amerykańskiej, grupującej b. kombatanów wojny światowej.

Wyjazd generała Dreszera nastąpił na skutek zaproszenia wystosowanego przez Legion Amerykański.

Pobyt generała Dreszera w Ameryce potrwa do końca października r. b.

W tym samym czasie odbędą się także w Ameryce zjazdy polskich organizacji a m. in. Sejm Związku Narodowego Polskiego, w których generał Dreszer weźmie udział w charakterze gościa.

Wyjazd ten niewątpliwie zacieśni przyjacielskie stosunki łączące Polskę ze Stanami Zjednoczonymi, oraz przyczyni się

do utrwalenia łączności z macierzą Polaków amerykańskich.

Na tym samym okręcie wyjechał na okres kilku tygodni, do St. Zjednoczonych dr. Czesław Łukaszewicz, p. o. kierownika Wydziału Morskiego Ligi M. i K.

### OWACYJNE POWITANIE GENERAŁA DRESZERA W N. JORKU.

Donoszą z Nowego Jorku, że powitanie generała Gustawa Orlicz - Dreszera, który przybył wraz z delegacją z Polski na sejm Związku Narodowego Polskiego w Stanach Zjednoczonych A. P., — na pokładzie okrętu „Kościuszko” — miało charakter manifestacji narodowej Polonji, zamieszkującej w Nowym Jorku.

W porcie nowojorskim powitały gen. Dreszera delegacje wszystkich związków i stowarzyszeń polskich w Nowym Jorku, oraz tłumy zebranej publiczności.

Gen. Dreszer wyraził podziękowanie kapitanowi okrętu „Kościuszko” Borkowskiemu, za podróż, którą odbył w



Wyjazd prezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, p. Gen. G. Orlicz-Dreszera, do Stanów Zjednoczonych Am., w towarzystwie p. D-ra C. Łukaszewicza, p. o. kierownika Wydziału Morskiego L. M. i K. Pożegnanie wyjeżdżających na pokładzie statku „Kościuszko” w Gdyni.

doskonałych warunkach. Okręt „Kościuszko” przybył, jak wiadomo, do Nowego Jorku o jeden dzień wcześniej, niż to przewidyuje rozkład jazdy.

Polska linja okrętowa wydała na statku Kościuszko obiad na cześć gen. Orlicz - Dreszera. Obecni byli przedstawiciele wszystkich organizacji polskich oraz płk. Boles, reprezentujący Legion Amerykański. Generał Orlicz - Dreszer wniósł toast na cześć Prezydenta Hoovera, p. Sapieha, na cześć prezydenta Mościckiego i płk. Boles na cześć Marszałka Piłsudskiego. Dwa przemówienia gen. Dreszera wywarły na zebranych głębokie wrażenie.

#### Z WYDZIAŁU KOLONJALNEGO

W dniach 14 i 15 września r. b. odbyły się zebrania Prezydium i Plenum Wydziału Kolonialnego, na których była omawiana sprawa gospodarczej ekspansji zamorskiej Polski.

Przygotowany materiał w tej sprawie wraz z wnioskami — Wydział Kolonialny przekazał Zarządowi Głównemu Ligi Morskiej i Kolonialnej do zatwierdzenia.

#### STOISKO KOLONJALNE NA WYSTAWIE MORSKIEJ W KATOWICACH.

Na otwartej w dniu 12 b. m. Wystawie Morskiej w Katowicach, zorganizowanej staraniem Okręgu Zagłębia Węglowego Ligi Morskiej i Kolonialnej, Wydział Kolonialny Zarządu Głównego Ligi wystawił specjalny dział kolonialny. Dział ten obejmuje: mapę eksploracji polskiej, mapy rozsiadlenia Polaków poza granicami Polski, Wykresy ilustrujące handel pozaeuropejski Polski, zbiory egzotyczne podróżników polskich, oraz gablotę z wydawnictwami na tematy kolonialne i kolonizacyjne piór znanych pisarzy i działaczy kolonialnych jak: pp. gen. G. Orlicz-Dreszera, Dr. A. Freyda, kpt. M. Fularskiego, M. B. Lepeckiego, Fr. Łypa, K. Głuchowskiego i innych.

#### PIONIERZY KOLONJALNI NA „DARZE POMORZA”.

Na pokładzie statku szkolnego „Dar Pomorza”, udającego się w dniu 1 października r. b. w podróż zimową do północnej Brazylii i na wyspy Antylskie, obok uczniów Państwowej Szkoły Morskiej i załogi, wyjechać mają członkowie Wydziału Kolonialnego Ligi M. i K., pp. prof. dr. W. Roszkowski, dyrektor Państwowego Muzeum Zoologicznego w Warszawie, i S. Feliksiak, pracownik tego muzeum.

Wymienieni mają na celu przeprowadzenie badań naukowych na terenach przyległych do portów zawijania „Daru Pomorza”.

#### DO HONDURASU?

Jak podaje prasa codzienna — Urząd Emigracyjny udziela paszportów na wyjazd emigrantów do republiki środkowoamerykańskiej Hondurasu. Według tych wiadomości mogą tam jechać dla celów zarobkowych: malarze, stolarze, blacharze, ślusarze ect.

Ponieważ Honduras liczy niespełna milion mieszkańców — nie wydaje nam się, aby w okresie obecnego kryzysu światowego — rodacy nasi mogli tam znaleźć pracę, a temsamem możliwe warunki bytu. Chyba, że werbunek ten ogłoszony został po porozumieniu się z jakimś towarzystwem budowy np. kolei lub t. p.

#### BIURO WYDZIAŁU KOLONJALNEGO.

Biuro Wydziału Kolonialnego Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej czynne jest codziennie (z wyjątkiem niedziel i świąt) w godzinach od 6 — 8 wieczorem w lokalu Ligi przy ulicy Nowy-Swiat 35 (III piętro front) tel. 315.88.

## KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

### Z MARSZAŁKIEM PIŁSUDSKIM NA MADERZE.

Niezwykle miła, prawdziwie wzruszająca książka. Przenika ją to niespotykane bodaj nigdy w tej mierze wobec znakomych postaci dziejowych uczucie, jakie Marszałek Piłsudski wzbudza wśród Polaków: — głęboka cześć, ogromny podziw i kult, a zarazem wielka, szczerza, prosta i bezpośrednia serdeczność ukochania.

Potężna indywidualność Komendanta jest także uosobieniem niezmierniej dobroci. Płyne od niej rozświetlający i podnoszący ducha urok, któremu niepodobna się oprzeć, zwłaszcza gdy ktoś ma szczęście przebywać, choćby przez czas krótki, w bezpośredniej bliskości Marszałka. Urok ten przepełnia ślicznym blaskiem i ciepłem wspomnienia kapitana Lepeckiego z pobytu na Maderze\*). Na rozkosznym tle przyrody, u boku umiłowanego Wodza, którego skarby ducha i serca wyczuwa się tu, w oderwaniu od trosk i goryczy wielkiej misji dziejowej, ze szczególną siłą, — świat wydaje się nieporównanie piękny. I czyż istotnie nie powinien się wydawać wspaniały nam, którym dane było uczestniczyć w spełnieniu marzeń o wskrzeszeniu Ojczyzny, którzy teraz uczestniczymy w budowie Jej potęgi? Po cudzie niepodległości przeżywamy obecnie cud nowy: — cud Polski, idącej na morza. Są to wielkie czyny naszej niespożytej i do znakomych przeznaczeń powołanej mocy narodowej, znajdującej w przełomowych momentach dziejowych godnego siebie przewodnika. Jakże rozumiałe jest szczęście, dumą i ufnością autora wrażeń o pobycie z Marszałkiem Piłsudskim na Maderze, gdy patrzy na polskie okręty handlowe i wojenne, przybijające do dalekich wysp Atlantyku, — gdy wsłuchuje się w polską mowę marynarzy, na egzotycznej wyspie, — gdy myśli, że kto wie, czy te okręty nie będą w przyszłości wozity polskimi towarami do ziemi polskiej, wydartej czarnemu, gorącemu lądowi, — gdy na polskim kontrtorpedowcu „Wicher” pruje fale mórz światła przez przestrzeń czterech tysięcy kilometrów od Funchalu do Gdyni, tego cudu i chwały naszej pracy i naszego rozmachu?

W takim to nastroju szczęścia i szlachetnej dumy, notuje kapitan Lepecki barwnie i żywo swe obserwacje, oraz wrażenia od chwili odjazdu Marszałka Piłsudskiego ze stolicy aż do dnia jego powrotu na brzeg morski Rzeczypospolitej. Potrafi nadać rozmaitym faktom, szczegółom i doznaniom właściwą plastykę, postawić je zawsze na właściwym miejscu. Rzeczy, które mogłyby się pozornie wydawać blahe i nic nieznaczące, zyskują w świetle jego wrażliwości i spostrzegawczości wyraziste charakterystyczne znaczenie. Całość, już pod względem samej formy, stanowi bardzo pociągającą lekturę. Największą wszakże wartość nadaje tym wspomnieniom właśnie ów duch gorącego patriotycznego umiłowania, jaki je ożywia i rozplomienia.

Talent autora w opisywaniach podróży jest znany. Tym razem jednak znalazł on sposobność do uzewnętrznienia się w szczególnie piękny sposób.

T. Ehrenberg.

\*) M. B. Lepecki — Z Marszałkiem Piłsudskim na Maderze. — Warszawa 1931. Główna Księgarnia Wojskowa.

ROMAN PIENKOWSKI, kpt. mar. — Visit of a dockyard. Str. 18. Gdynia 1931. Cena zł. 2.50.

Język angielski, a w szczególności angielska terminologia morska, są jak o tem powszechnie wiadomo, niezbędne dla każdego marynarza, niezależnie od tego, czy służy on w marynarce wojennej, czy też pracuje w marynarce handlowej. Ten zasób wiadomości z dziedziny gramatyki, literatury i konwersacji, jaki dała mu szkoła, okazuje się zazwyczaj bardzo niedostateczny. Nasza fachowa literatura morską nie posiadała dotychczas żadnego zwężłego, a jednocześnie obejmującego możliwie całkowicie angielską terminologię morską, podręcznika, napisanego przytem żywo i interesująco.

Obecnie, nakładem Instytutu Wydawniczego Państwowej Szkoły Morskiej, ukazała się praca kpt. mar. Pięnkowskiego, poświęcona temu zagadnieniu i wypełniająca lukę, jaka panowała u nas w tej dziedzinie. Autor podaje w niej krótki opis wielkiego portu w Brest, który poznał dokładnie podczas swych studiów, jakże tam odbył, będąc odkomenderowany przez Kierownictwo Marynarki Wojennej do znanej powszechnie Wyższej Szkoły Intendentury Morskiej (Ecole Superieure du Commissariat de la Marine). Jest więc podany opis samego portu, jego urządzeń, stoczni, składów i zarządu. Specyficzna terminologia angielska spotyka się na każdym kroku, lecz jest podana tak umiejętnie, że nic a nic nie nuży czytelnika, posiadającego minimalne wiadomości z zakresu angielszczyzny. Przeczytanie tej ciekawej i tak naszym młodym marynarzom potrzebnej pracy można gorąco polecić i utrafić w ten sposób w myśl autora, który w swem motto pisze: „Poświęcam tę pracę młodzieży marynarki wojennej i handlowej. Zarówno jedna, jak i druga bowiem winna dokonać olbrzymiego wysiłku, aby mocarstwowe stanowisko Polski na morzu stało się faktem”.

Inż. W. Hubert.

Krótki podręcznik pływania, Aleksander Zaleski. Tomik 20 Biblioteczki Sportowej, Głównej Księgarni Wojskowej. Warszawa 1931. Stron 46 z 23 rysunkami. Cena 1 zł.

Zasady nauczania lekkiej atletyki. Mierzejewski, Baran, Humen. Nakładem Głównej Księgarni Wojskowej. Warszawa 1931. Stron 178 z 108 rysunkami. Cena zł. 5. Omawia wyczerpująco: biegi, skoki, rzuty oraz metodę ich nauczania.

Polskie rybołówstwo morskie. — (1928 — 1930). — Wydawnictwo Morskiego Urzędu Rybackiego. — Gdynia 1931. — Skład główny: Gebethner i Wolff w Warszawie. Stron 290 + XII, 11 tablic statystycznych i 11 ilustracji.

Na pożyteczne to wydawnictwo, które winno znaleźć się w ręku wszystkich, interesujących się tem ważnym zagadnieniem gospodarczym, jakim jest w Polsce rybołówstwo morskie, składają się następujące prace: 1. Sprawozdanie Morakiego Urzędu Rybackiego za okres 1928/30; 2. Ustawy i rozporządzenia; 3. A. Hryniewicki. — Rybołówstwo morskie w okresie 1928/1930; 4. B. Sotkowski — Przemysł i handel rybny na wybrzeżu; 5. Sprawozdanie Morskiego Instytutu Rybackiego za okres 1929/30; 6. Podróż statku „Ewa” do Łotwy, Estonji, Finlandji i Szwecji; 7. J. Borowik — Rybołówstwo flondrowe na polskim wybrzeżu;

8. B. Dixon — Wiek i wzrost łososi, poławianych na polskim Bałtyku; 9. J. Borowik — Badania nad wpływem narzędzi na skład połowu; 10. B. Dixon — wiek i szybkość wzrostu troci (*Salmo trutta*) z rzek Redy i Dunajca. Całość uzupełnia zwięzłe résumé w języku francuskim.

Dr. Michał Siedlecki, Profesor Uniwersytetu Jagiellońskiego — **Naukowe podstawy racjonalnej gospodarki rybackiej na morzu** — Bydgoszcz — Nakładem czasopisma „Ryba” — 1929 r. Stron 11.

Bronisław Sotkowski — **Przemysł smażenia ryb** — Nakładem wydawnictwa „Ryba” — Bydgoszcz, 1930. Stron 30.

Pani Florentyna — **100 przepisów przyrządzania ryb morskich** — Bydgoszcz, 1930 — Nakładem wydawnictwa „Ryba” — Stron 55.

Ryszard Kwieciński — **O wartości spożywczej produktów rybnych** — Bydgoszcz, 1931 — Nakładem wydawnictwa „Ryba”. Stron 35.

Kazimierz Demel — **Od czego zależą dobre połowy ryb przy Helu** — Bydgoszcz, 1931 — Nakładem wydawnictwa „Ryba”. Stron 35.

Józef Borowik — **Kilka przyczynków stwierdzających oddziaływanie Wisły na stosunki w zatoce Gdańskiej** — Lwów, 1931 — Odbitka z „Kosmosu”, czasopisma Polskiego Towarzystwa Przyrodników im. Kopernika, Stron 70.

Włodzimierz Kulmatycki — **O życiu i działalności s. p. prof. dr. Benedykta Dybowskiego** — 1930 r. — odbitka z „Czasopisma Przyrodniczego” — Stron 12.

Włodzimierz Kulmatycki — **Odsączać, czy nie odsączać** — Warszawa, 1930 — Odbitka z „Przeglądu Rybackiego” — Stron 4.

Włodzimierz Kulmatycki — **Wylęganie ryb lososiovatych i zarybianie wód** —

Warszawa, 1929 — Odbitka z „Przeglądu Rybackiego”. Stron 12.

Włodzimierz Kulmatycki — **Zanieczyszczenie wód rybnych** — Warszawa, 1930, odbitka z „Przeglądu Rybackiego”, stron 12.

Włodzimierz Kulmatycki — **O konieczności intensyfikacji połowów węgorza** — Warszawa, 1930 — Odbitka z „Przeglądu Rybackiego” — Stron 9.

Stanisław Włodarkiewicz — **Śląsk niemiecki po podziale** — Szkic ekonomiczny — Warszawa, 1931 — Nakładem tygodnika „Polska Gospodarcza” — Stron 136.

Włodzimierz Kulmatycki — **O wzroście głowaczy w Czeremoszu** — 1931 — Odbitka z „Rolnika” — Stron 8.

Włodzimierz Kulmatycki — **Rybacktwo na Pomorzu** — Bydgoszcz, 1931 — Stron 24.

Włodzimierz Kulmatycki — **O raku** — Poznań, 1931 — Odbitka z „Poradnika Gospodarskiego” — Stron 11.

Włodzimierz Kulmatycki — **Dalsze notatki o występowaniu *Corophium curvispinum* G. O. Sars J. devium Wundschi i *Carinogammarus roecelii* (Gervais) w Noteci** — 1931 r. — Stron 3.

Włodzimierz Kulmatycki — **O zimowym połowie ryb na rucie w okolicach Kołomyj** — Warszawa 1931 — Odbitka z „Przeglądu Rybackiego” — Stron 7.

Włodzimierz Kulmatycki i Józef Gański — **O zanieczyszczeniu rzeczki Jankowej przez ścieki cukrowni** — Warszawa, 1931 — Odbitka z „Inżynierji Rolnej” — Stron 19.

Włodzimierz Kulmatycki — **Jeszcze słów kilka w sprawie szkoły rybackiej** — Odbitka z „Przeglądu Rybackiego” — Stron 4.

Włodzimierz Kulmatycki — **Jak gospodarować w stawach, aby mieć dochód**

**z ryb** — Toruń, 1931 — Odbitka z „Kłósów” — Stron 8.

**Gdynia Port** — Informator z najnowszym planem portu i miasta, sprawdzonym przez Urząd Morski w Gdyni — Opracował W. Downarowicz, kier. PAT w Gdyni — Wydanie II, 1931/32 — Nakładem Polskiej Agencji Telegraficznej.

Pożyteczne to wydawnictwo stanowi niezbędne narzędzie w ręku każdego, kto ma jakiegokolwiek interesy z Gdynią. Rzeczowe informacje o porcie i o mieście mogą poza tem zainteresować każdego czytelnika w Polsce. Pod względem redakcyjnym i graficznym wydawnictwo stoi na wysokim poziomie. Plan portu i miasta, wykonany barwnie, według najlepszych wzorów zagranicy.

**Polskie drogi wodne** (dawniej „Drogi wodne w Polsce” — Tom XI. — Praca zbiorowa, wydana staraniem i pod redakcją Inż. Rafała Mierzyńskiego — Nakład T-wa Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce — Warszawa, 1931.

**Mapa polskich dróg wodnych** z tablicami i tekstem objaśniającym — opracował Inż. Tadeusz Tillinger — Wydawnictwo Dyrekcji Dróg Wodnych w Warszawie — Skład Główny w księgarniach S. A. Książnica — Atlas — Warszawa, 1931.

Inż. Tadeusz Tillinger, jeden z najwybitniejszych w Polsce znawców zagadnień dróg wodnych śródlądowych, znany Czytelnikom „Morza” ze świetnych artykułów w sprawie konieczności zajęcia się zaniedbaną u nas dziedziną komunikacji wodnej, drukowanych na łamach naszego pisma, opracował ostatnio doskonałą mapę dróg wodnych w Polsce, zapelniając w ten sposób dotkliwą lukę w naszej kartografji. Mapę tę możemy tylko jak najgoręcej polecić Sz. Czytelnikom.

## „STEMARYN“

STOCZNIA W BYDGOSZCZY  
UL. FORDONSKA 64-65

Buduje i naprawia wszelkie statki rzeczne i kutry morskie, yachty, żaglówki, łodzie motorowe oraz łodzie do motorów zapleczych, sportowe i użytkowe.

Najnowsze typy. Najprzedniejszy materiał.

Specjalność: Statki i łodzie w płytkim zanurzeniu, do krążenia po małych wodach:

Dostarcza ze składu silniki nautyczne, robocze, pędzone ropą lub naftą i sportowe (szybko-bieżne), pędzone benzyną lub benzolem.

SPRZĘT STATKOWY

Na nadchodzący sezon nawigacyjny poleca uwagę pp. Turystów wodnych łódź „Wisłankę”, nadającą się na wszystkie jeziora i rzeki polskie, oraz na polską zatokę morską, a także znane z niezawodnej sprawności i oszczędnego użycia, szwedzkie motory zapleczne „PENTA”

Uwaga: Motory „Penta” po dwuletnich próbach wprowadzono do urzędowej obsługi nurtu dolnej Wisły  
Nie drukujemy katalogów.      Żądajcie ofert.

## WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE

Jedyny polski niezależny organ  
polskiej i wszechświatowej tu-  
rystyki i podróży.

Warszawa, WILCZA Nr. 10  
Telefon 8 74-12.      P. K. O. 16.744

Artykuły publicystyczne i literackie w sprawach turystyki i podróży. Bogaty dział informacyjny, dotyczący wycieczek, podróży, komunikacji, kolejnictwa, żeglugi, automobilizmu, lotnictwa krajownawstwa, geografji, uzdrowisk. Pierwszorzędny zespół redakcyjny. Bogate ilustracje.

Numery okazowe bezpłatnie  
za nadesłaniem znaczka pocztowego 15 gr. na porto.

Prenumerata roczna zł. 10.—, kwartalna zł. 2,50 wraz przesyłką. No. pojedynczy 80 gr. Do nabycia we wszystkich kioskach „Ruch” oraz na dworcach, w hotelach, etc.

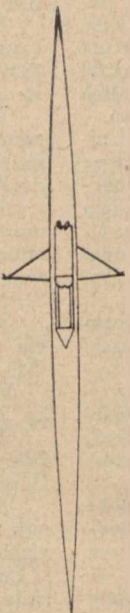
# ZARZĄD GŁÓWNY LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

## otworzył w Warszawie przy ul. SOLEC Nr. 43.

# PROPAGANDOWE WARSZTATY SZKUTNICZE

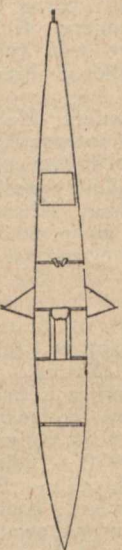
ZAOPATRZONE W NARZĘDZIA, STRUGNICE, STOCZNIE, PLANY, SZABLONY i t. d.  
DLA BUDOWY WŁASNEMI SIŁAMI PRZEZ MŁODZIEŻ SZKOLNĄ I CZŁONKÓW LIGI POD FACHOWYM KIEROWNICTWEM ŁODZI WSZELKICH TYPÓW.

WARSZTATY MOGĄ RÓWNIEŻ WYKONAĆ NA ZAMÓWIENIA ODDZIAŁÓW LUB POSZCZEGÓLNYCH CZŁONKÓW LIGI:



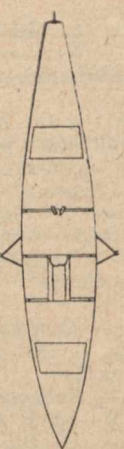
**SKULINGI**  
Rozmiar: 8 × 0,36

Cedrowe . . . . . po zł. 900  
Dębowe . . . . . " " 750



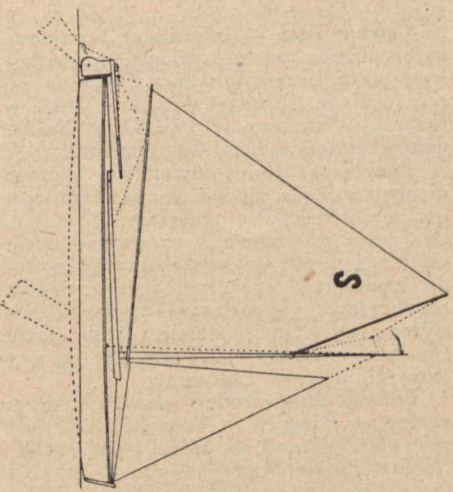
**HAMBURKI  
SPORTOWE**  
Rozmiar: 7 × 0,73

Cedrowe . . . . . po zł. 900  
Dębowe . . . . . " " 780

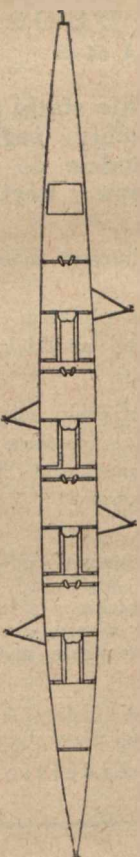


**HAMBURKI  
TURYSTYCZNE**  
Rozmiar: 5,5 × 1

Dębowe . . . . . po zł. 660



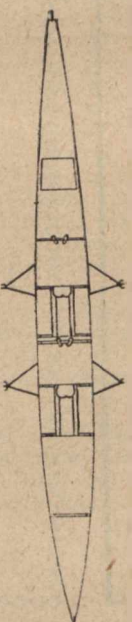
**Sosnowe  
ŁODZIE ŻAGLOWE**  
Rozmiar: 5,5 × 1,5  
Pow. żagli 10 m<sup>2</sup>  
Skośnodenki po zł. 1300  
Płaskodenki " " 950  
wraz z żaglami.



**PÓŁ-BAKI** Rozmiar: 11 × 0,75 (Cedrowe po zł. 1850  
Dębowe " " 1500)

### ŁODZIE SPORT.

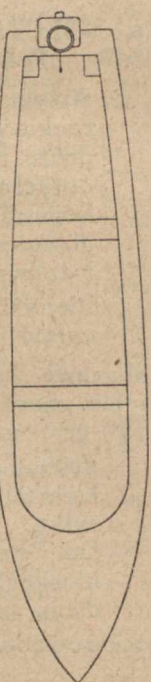
Rozmiar: 8 × 0,75  
Na 4 krótkie wiosła  
z zamiennymi dulkami  
na 2 długie wiosła.



Cedrowe . . . . . po zł. 1250  
Dębowe . . . . . " " 1050

### KORPUSY MOTORÓWEK I ŚLIZGACZY

Rozm. zależny od  
siły motoru

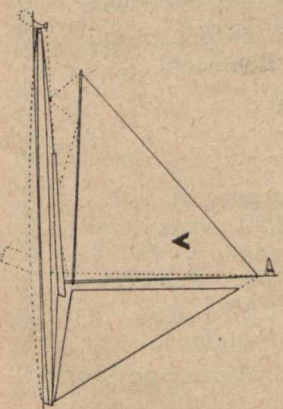


Korpusy motorówek od zł. 500  
" ślizgaczy " " 800

### KAJAKI ŻAGLOWE

Rozmiar: 5 × 0,90  
Powierzchnia żagli 5 m<sup>2</sup>  
2-osobowy wraz z żaglami zł. 500  
**KAJAKI WIOSŁOWE**  
Rozmiar: 5 × 0,75

2 osobowy wraz z wiosłami zł. 180



2 długie wiosła pełne	zł. 80
" " " " " " " "	" " " "
2 długie wiosła drażone	zł. 100
" " " " " " " "	" " " "
2 krótkie " " " " " "	zł. 70



# Remington

## REMINGTON

to „przyjaciół szefa”, bo jest najtrwalszy, a więc najekonomiczniejszy. Píše zawsze równo i czysto, daje możliwość osiągnięcia największej wydajności pracy.



## REMINGTON

to „przyjaciół piszącego”, bo posiada cały szereg udoskonaleń ułatwiających pracę, daje piękne kopje, ma „idealne” nie męczące uderzenie.

DEMONSTRACJE NA KAŻDE ŻĄDANIE.

DOGODNE WARUNKI NABYCIA.

## TOW. BLOCK-BRUN Sp. Akc.

Warszawa, Hotel Bristol.

ODDZIAŁY: Katowice, Kraków, Lwów, Łódź, Poznań, Wilno, Gdańsk.

## DLA PODRÓŻUJĄCYCH DO POLSKI

Najkrótsza, najwygodniejsza i najprzyjemniejsza linja okrętowa

Okręty „Compagnie Générale Transatlantique”, pierwsze w służbie komunikacyjnej z Gdynią: „POLOGNE” i „VIRGINIE”

Częste połączenia między Hawrem i Gdynią — Rygą/Kłajpedą.

W sezonie letnim komunikacja do Leningradu.

Na żądanie wysyła się bezpłatnie prospekty i rozkłady jazdy

Po informacje zgłaszać się:

„Cie Gle Transatlantique”

Paris—6, rue Aber  
oraz do Oddziałów

588 XI-I-I-X



E.A. Schefer

SOCIÉTÉ PROVENÇALE  
DE CONSTRUCTIONS  
AÉRONAUTIQUES  
3 RUE DE LA BAUME PARIS

Wielomotorowe samoloty i wodnopłatowce metalowe, dla celów wojskowych i transportowych, 10 typów przyjętych zostało przez Francuskie Ministerstwo Lotnictwa.

743-IV-II.

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 wylawiania min.  
**MOTORY DIESLA VICKERS-NORMAND.**

586-IV-X.

**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 NORMANDE W ROUEN, Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire.

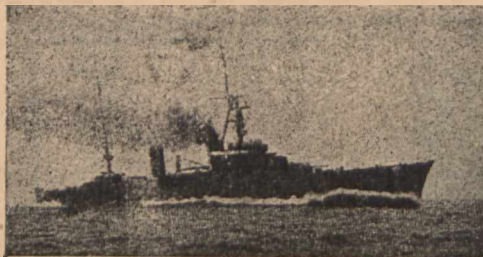
STOCZNIA DE GRAVILLE W HAWRZE, Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée.

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-cys-terny do nafty, statki parowe i motorowe.

21-XII-X

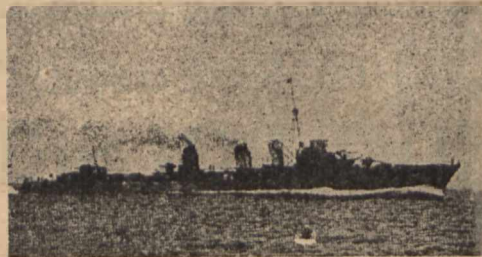


**STOCZNIE I WARSZTATY:**

**NANTES**  
 (L. I.)

**LE TRAIT**  
 (S. I.)

**LA COUR-NEUVE**  
 (SEINE)



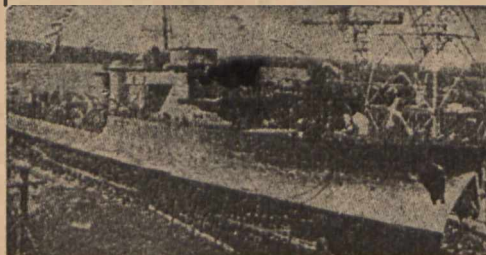
Maszyny i kotły dla krążowników „DUQUEISNE” „TOURVILLE” (36 węzł.) — najzybszych w świecie Atel. et Chant. de Bretagne i Ste. Gle. de Constructions Mécaniques).

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

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

Dawne Zakłady E. Garnier i Paure Deaulieu — Aparaty Rateau.

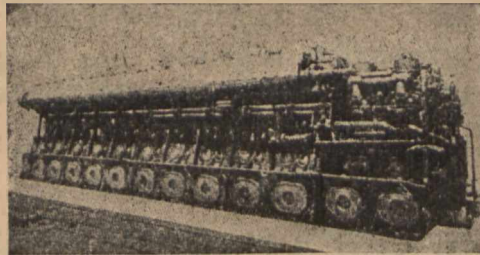
Krążowniki, Konrtorpedowce, Torpedowce, Awize, Manonierki, Łodzie podwodne. Statki pasażerskie, towarowe, statki cysternowe, Trawlery, Holowniki, Jachty, Pogłębiarki. Turbiny systemu Rateau i Bauer-Wach; Motory Diesla typu M.A.N.



**ZARZĄD GŁÓWNY:**  
**PARIS (S-o)**  
**55,**

**BOULEVARD  
 HAUSSMANN.**

**WSZELKIE ZAPYTANIA  
 NALEŻY KIEROWAĆ  
 POD TYM ADRESEM.**



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

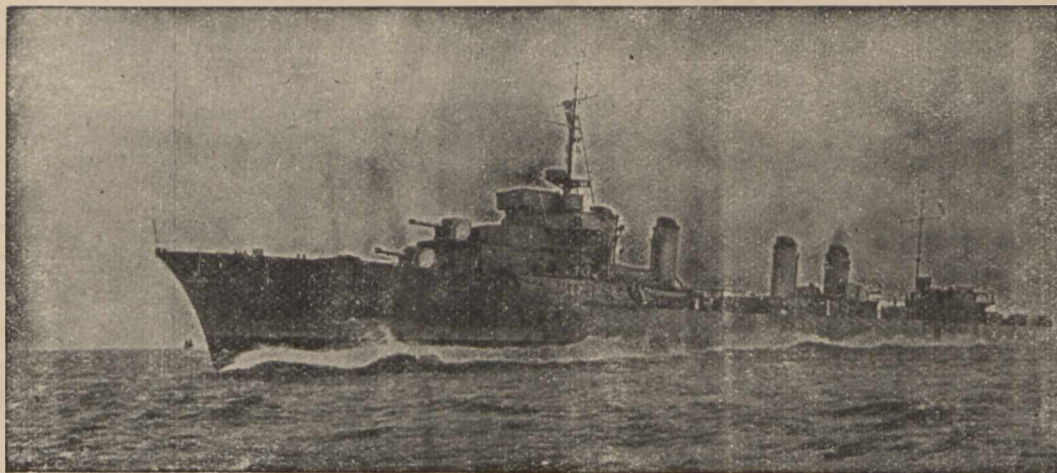
Motor typu M. A. N. o sile 3000 H. P. do łodzi podwodnych. Wylączność na Francję S-te G-le de Constr. Mécan.

432-11-XII

# 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



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

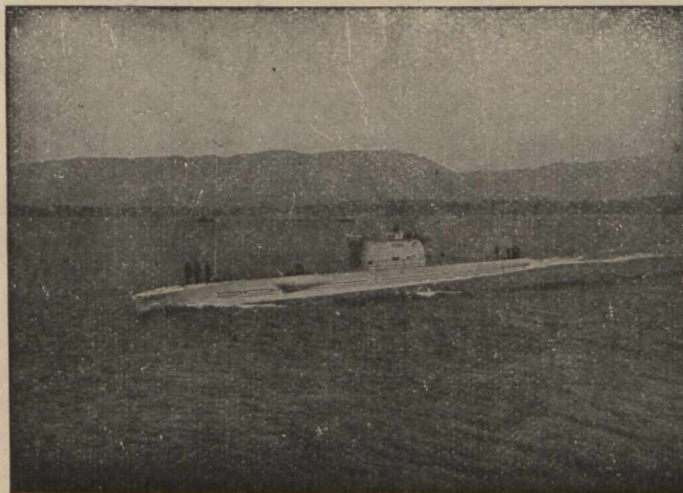
KRAZOWNIKI — KONTRTORPEDOWCE — ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot)  
TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESLA LOIRE-SULZER.

Budowa maszyneryj dla kontrtorpedowców polskich „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYS”, 589-IV-X.

## SCHNEIDER & C<sup>IE</sup>

ZARZĄD. 42, RUE D'ANJOU, PARIS

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



Maszyny morskie  
i turbiny. Kompres-  
ory powietrzne.  
Śruby okrętowe.  
Motory elektrycz-  
ne i osprzęt. Spe-  
cjalne odlewy że-  
:-: :-: liwne. :-: :-:

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

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

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

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu”.

# INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

poleca następujące prace:

St. Kwaśniewski — Kilka uwag o żegludze śródlądowej w Polsce	Zł. 0.75	Adam Uziembło — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu.	" 0.50
J. Borowik — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego	" 0.50	St. Wojciechowski — Flota handlowa w Polsce	" 0.50
Kazimierz Demel — Narzędzia i metody łowu ryb	" 0.95	Program kolonialny Ligi Morskiej i Rzecznej	" 0.50
F. Rostkowski — Realny program twórczej pracy Polski na morzu	" 0.50	Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien? — Praca zbiorowa pod redakcją Adama Uziembły.	" 4.—
F. Rostkowski — Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej	" 3.—	K. Głuchowski — Wśród pionierów polskich na Antypodach.	" 15.—
Edward Słoński — Zaślubiny Polski z morzem zł. 1.— w opr.	" 1.50	A. Rylke — Morze, to nowy teren pracy dla robotnika polskiego.	" 0.20
Józef Szczepański — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk	" 0.50	Morze w życiu Polski. — Najważniejsze wiadomości o sprawach morskich w Polsce	" 0.20
H. Bagiński — Zagadnienie dostępu Polski do morza	" 10.—	Gra towarzyska „Bitwa morska” (dla członków L. M. i K. — zł. 5.—)	" 6.—
J. Rummel — Gdynia, Port Polski.	" 5.—	Z. J. Tyszel — „Pod ojczystą banderą”	" 5.—
W. Sieroszewski — Urok Morza.	" 1.—	F. Rostkowski — Państwo a żegluga i jej rentowność.	" 0.50
E. Kwiatkowski — Polska na Morzu.	" 0.50	Wł. Nałęcz — Album morski.	" 3.—
G. Załęcki — Studja kolonialne t. I, II i III łącznie	" 13.50	B. Krzywiak — Sprawa obrony morskiej w Polsce w przeszłości i obecnie.	" 1.20
E. Kwiatkowski — Trzymajmy się morza.	" 0.50	M. Fularski — Kryzys emigracyjny, a polska polityka kolonialna	" 1.—
J. Korwin-Kamieński — Zagadnienia morskie w Polsce.	" 1.—	Fr. F. Lyp — Wiadomości o wysokim płaskowyżu Angoli.	" 1.20
Z. Dunin-Markiewicz — Polska i jej dostęp do morza w świetle historycznym, etnograficznym i gospodarczym.	" 1.50	G. Orlicz-Dreszer — Program Ligi Morskiej i Kolonialnej	" 0.50
St. Poraj — Pomorze a Polska we wczesnej dobie dziejowej.	" 1.—	H. Telzloff — Zagadnienia morskie, polityki Polskiej.	" 0.50
A. Dębczyński — Dwa lata w Kongo.	" 6.50	W. Rosiński — O zamorski program gospodarczy Rzeczypospolitej.	" 0.50
Józef Szczepański — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej.	" 0.50		

oraz Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego:

W. Stopczyk — Handel międzynarodowy na Bałtyku.	Zł. 12.—	Prace zbiorowe pod redakcją:	
K. Smogorzewski — Propaganda korytarzowa zagranicą.	" 2.50	J. Borowika — Obrona Pomorza.	Zł. 20.—
A. Siebencirten i H. Strassburger — Spór o Gdynię.	" 15.—	" — Polskie Pomorze, t. I.	" 25.—
		" — Przeciw propagandzie korytarzowej.	" 10.—

Pozatem Administracja „Morza” posiada na składzie pewną ilość roczników „Morza” za lata ubiegłe, w pięknej oprawie po cenie: rocznik 1926 i 1928 po zł. 32.—, rocznik 1929 — zł. 30.—, oraz pocztówki propagandowe na cele rozbudowy Marynarki Wojennej:

Widoki Gdyni (serje po 9 sztuk) Zł. 0.90

Pierwsza polska łódź podwodna „Wilk” (pp. akwareli Marin'a) sztuka Zł. 0.30

## DO NABYCIA W ZARZĄDZIE GŁÓWNYM LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ w Warszawie, ul. Nowy Świat 35, III piętro.

UWAGA: Instytut Wydawniczy L. M. i K. wysyła wymienione książki i broszury oraz pocztówki za załączeniem pocztowem, dodając do ich ceny koszty przesyłki, wzgl. po uprzednim nadesłaniu znaczków pocztowych. Przy większych zamówieniach — rabat. Od Wydawnictw Instytutu Bałtyckiego rabatu się nie udziela.

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

### CENNIK OGŁOSZEŃ.

	1/1	1/2	1/3	1/4	1/16	str.
za tekstem	600	320	170	90	50	zł.
4 str. okładki	800	420	220	—	—	"
3 " "	700	370	190	—	—	"

Ogłoszenia w tekście i fantazyjne, oraz tabele — 10% drożej.

Konto Administracji w P.K.O. 97-47. Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Nowy Świat Nr. 35, III piętro, Tel. Redakcji 533-40, Administracji 315-88. Redaktor, wzgl. zastępca redaktora, przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki w godz. 18—20.

Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I KOLONJALNA.

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF.

Druk Zakł. Druk. W. Piekarniaka, Warszawa, Ordynacka Nr. 3, tel. 644-59.

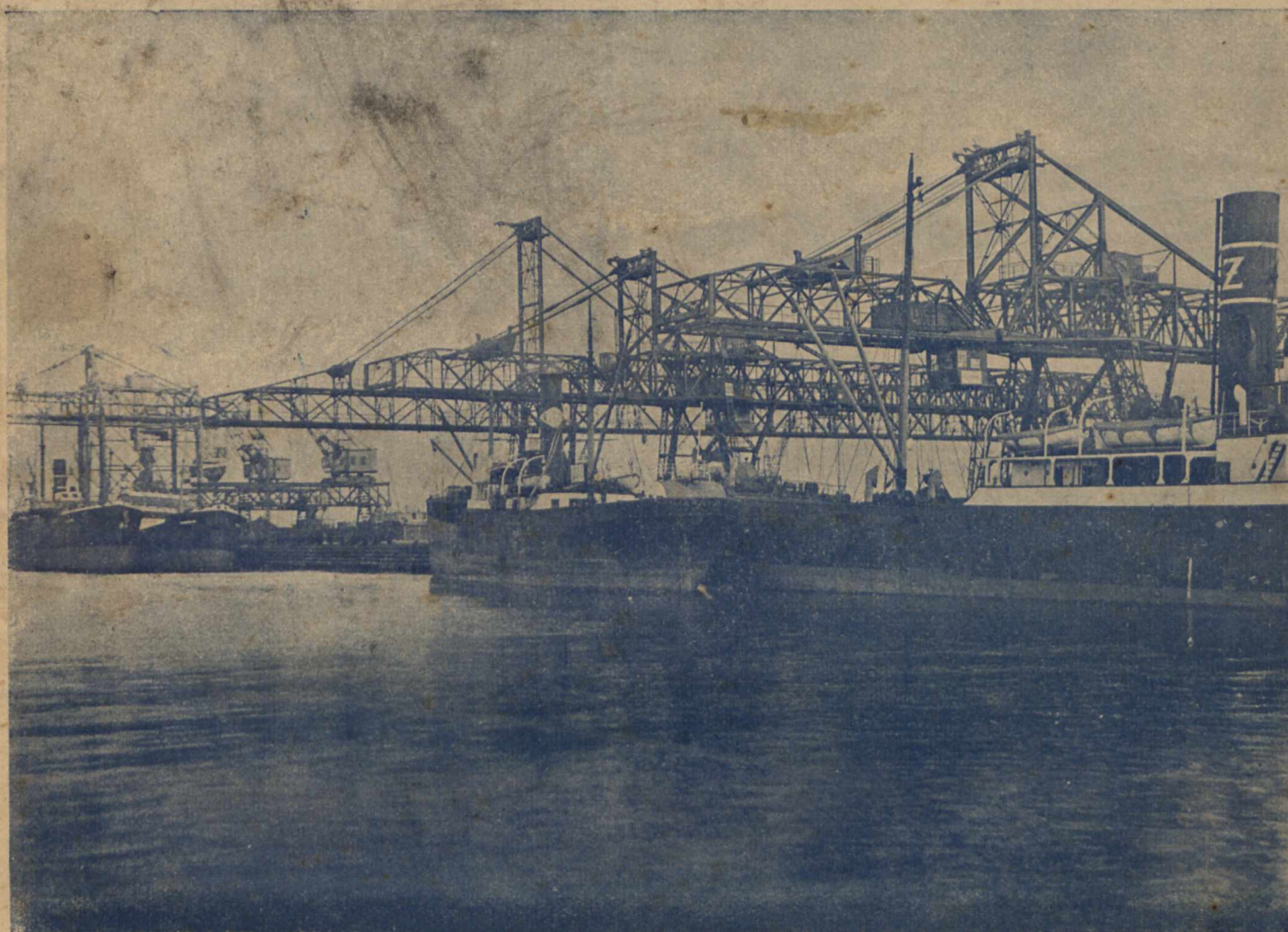
WYKŁADY 31.000 1934

# MORZE

BIBLIOTEKA  
UMCS  
LUBLIN  
s. o.

ORGAN TOWARZYSTWA MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY” (w 18 kł. o. b.)



PORT W GDYNI. MOŁO WĘGLOWE Z PODWÓJNYM ŁANCUchem ŁADUJĄCYCH STATKÓW.

# P.P. „ŻEGLUGA POLSKA”

## GDYNIA

adres tel. „POLMORSK“, tel.: 1030, 1031, 1032, 1033

### FLOTA PRZEDSIĘBIORSTWA:

s/s «NIEMEN»	5100 t.DW.	s/s «KRAKÓW»	3000 t.DW.
„ «WISŁA»	5100 „	„ «KATOWICE»	3000 „
„ «WARTA»	4200 „	„ «TORUŃ»	3000 „
„ «WILNO»	3000 „	„ «CHORZÓW»	1350 „
„ «POZNAŃ»	3000 „	„ «TCZEW»	1020 „
s/s «GDYNIA»	585 G.R.T.		
„ «GDAŃSK»	547 „		
„ «WANDA»	270 „		
„ «JADWIGA»	270 „		
„ «HANKA»	91 „		

Przewóz ładunków masowych.

## Regularne Linje Bałtyckie

**Gdynia-Gdańsk—Tallin—Helsingfors**  
**Gdynia-Gdańsk—Ryga** z ew. zachodzeniem do **Libawy**

Odejście statków z Gdyni w sobotę popołudniu.

Linja przyjmuje do przewozu wszelkiego rodzaju towary w dowolnych ilościach oraz pasażerów do Tallinna i Helsinki.

W czasie sezonu letniego P.P. „Żegluga Polska“ utrzymuje szybkobieżnymi, salonowymi statkami linje regularne pasażerskie pomiędzy Gdańskiem, Gdynią, Sopotami, Jastarnią, Helem i Orłowem.