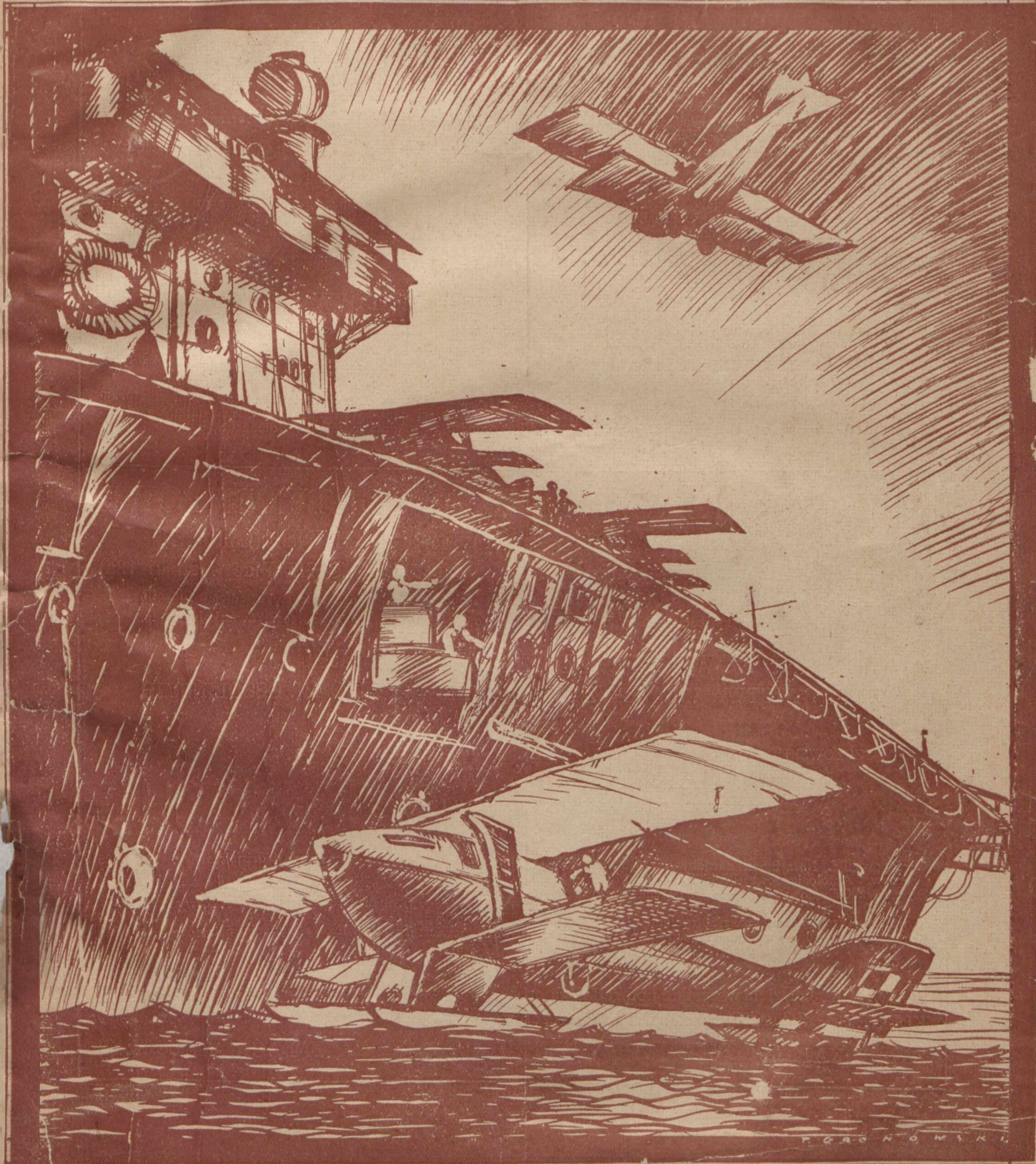


MORWA

BIBLIOTEKA
UMCS
LUBLIN
o.o.

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ



KRAJOWE UBEZPIECZENIE OGNIOWE W POZNANIU



INSTYTUCJA PUBLICZNO-PRAWNA SAMORZĄDU POZNAŃSKIEGO
Poznań, Plac Nowomiejski 8.

Założone w r. 1804.

Adres telegraficzny: Ogniowe — Poznań.

Telefony 2381, 5372 i 4112.

Krajowe Ubezpieczenie Ogniowe w Poznaniu, zapoczątkowane za czasów polskich—założone z przymusem ubezpieczeniowym dla budynków do roku 1864.

Od roku 1892 przechodzi pod zarząd Wydziału Krajowego.

Nadzór sprawuje wojewoda, imieniem wydziału krajowego starosta krajowy, przy pomocy rady zarządzającej, złożonej z obywateli ubezpieczonych z różnych sfer.

Minister b. dzielnicy pruskiej reskryptem z dnia 20 marca 1920 r. L. dz. 987/20 I N. V. nadał „Krajowemu” nazwę

„KRAJOWE UBEZPIECZENIE OGNIOWE W POZNANIU“.

Ze K. U. O. w Poznaniu, jako instytucja publiczno-prawna, samorządowa, nie obliczona na zyski, spełnia swe zadania należycie, świadczą: uznanie wszystkich sfer społeczeństwa, niebawomy wprost rozwój i ciągły napływ nowych członków.

Zbiór składek za rok 1924 3.855.146.61 zł.

Majątek K. U. O. (fundusz rezerwyowy działu ogniowego) 2.697.969.40 ..

Przypuszczalny zbiór składek w roku 1925 15.000.000.00 ..

Krajowe Ubezpieczenie Ogniowe w Poznaniu posiada 3 działy:

OGNIOWY — ŻYCIOWY — GRADOWY

Najdogodniejsze warunki dla ubezpieczonych, którzy prócz niskiej składki ubezpieczeniowej i rządowej należności stempowej, żadnych innych należności nie płać.

SUMIENNA I NATYCHMIASTOWA LIKWIDACJA SZKÓD. K. U. O. POSIADA W POZNANIU TRZY WŁASNE GMACHY, SZEROKO ROZGAŁĘZIONE STOSUNKI REASEKURACYJNE W KRAJU I ZAGRANICĄ.

Krajowe Ubezpieczenie w Poznaniu wydaje ilustrowany tygodnik „Wiadomości Urzędowe” wraz z „Informatorem Przemysłowo-Handlowym”. K. U. O. posiada 280.000 członków), którego numery okazowe na żądanie wysyła się darmo i oplatnie. Prenumerata roczna 20 zł., półroczna 10 zł., kwartalna 5 zł.. Adres Redakcji i Administracji:

Poznań, Plac Nowomiejski 8.

KSIĘGARNIE WYDAWNICZO-SORTYMENTOWE ZAKŁADU NARODOWEGO IM. OSSOLIŃSKICH

W WARSZAWIE (ul. Nowy-Świat 69)

WE LWOWIE Plac (Halicki 12a)

obejmują: bogato zaopatrzone działy wydawnictw własnych i obcych z zakresu belletrystyki, teologii, filozofii, prawa, medycyny wojskowości, pedagogiki, działu sportowego, literatury dla dzieci, podręczników szkolnych i tp.

Z NOWOŚCI WYDAWNICZYCH POLECAJĄ
WYDAWNICTWA KSIĄŻEK ZAKŁADU NARODOWEGO IM. OSSOLIŃSKICH
WE LWOWIE:

DR. A. CZOŁOWSKI

MARYNARKA W POLSCE

SZKIC HISTORYCZNY Z 23 RYCINAMI I 3 MAPAMI 2.40 ZŁ.

O R A Z:

Chrzanowski I. Nasz hymn narodowy, szkic literacki	0.36	Kraushar: Warszawa historyczna i dzisiejsza	10.00
Czernowa: Antologia nowej liryki francuskiej	6.00	Kubala: Jerzy Ossoliński	3.20
Drexler I.: Odbudowa wsi i miast na ziemi naszej	2.44	Rabska Z.: Magja książki	14.00
100 rycin	8.00	Rolle: Ateny wołyńskie. Szkic z dziejów oświaty	6.40
Kowalski: Turcja powojenna z 39 rycinami	36.00	(Wyd. II)	25.00
Korzon: Dzieje wojen i wojskowości w Polsce wyd. II		Sienkiewicz: Trylogia. (Nowe wydanie) 6 tomów	

P O N A D T O:

SŁOWACKI J.: Dzieła wszystkie pod redakcją prof. dr. J. Kleinera T. I, II, III i X (dalsze w druku) 64.00
KLEINER J.: Juljusz Słowacki. Dzieje twórczości T. I i II (wyd. III) 12.00

ŻAĐAĆ KATALOGÓW!

ŻAĐAĆ KATALOGÓW!

cas. 2595 / 1925 / 11

Cena numeru 50 gr.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 11.

Warszawa, listopad 1925 r.

Rok. II.

KOMITET REDAKCYJNY STANOWIĄ: HUGON PISTEL I KOMANDOR CZESŁAW PETELEŃZ (jako naczelni kierownicy) oraz ANTONI ALEKSANDROWICZ (sport wodny), PIOTR HOMAS (sprawy portowe), JERZY ŁATKIEWICZ i WIKTOR WOJNICZ (marynarka wojenna), RADOŚLAW KRAJEWSKI (rybactwo), STANISŁAW KRUSZYŃSKI (dział oficjalny L. M. i R.), FELIKS ROSTKOWSKI (marynarka handlowa), JERZY B. RYCHLIŃSKI, ALEKSANDER RYLKE (drogi wodne śródlądowe i technika morska). Adres redakcji i administracji: ul. Elektoralna 2, (gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu) Warszawa. Administracja czynna w dni powszednie od g. 12 do 2 popoł., tel. 15-63, Konto czekowe w P.K.O. Nr. 9747, redakcja czynna w piątki od 6 do 7 popoł., tel. 15-63; prywatny telefon redaktora 13-39. Okładkę do niniejszego numeru zdołił TADEUSZ GRONOWSKI.

GDAŃSK



Wejście do portu gdańskiego.

K 115 / 10 / 11

OBECNY EKSPORT POLSKI DROGAMI MORSKIEMI, JEGO GOSPODARCZE ZNACZENIE I WIDOKI ROZWOJU.

Możność przewożenia towarów drogą morską, a więc możność uniezależnienia transportu od konieczności przekroczenia granic celnych i korzystania z przewozu przez obce terytoria polityczne, stanowi bardzo ważny atut w rękach zainteresowanego organizmu gospodarczego, stając się jednym z czynników, umożliwiających swobodny rozwój handlu zagranicznego danego państwa.

Poza wyżej wspomnianym walorem, jaki posiada droga morską, przechodząca przez „niczyje” terytorium, pamiętać należy również o tem, że droga ta jest najtańsza dla transportu towarów, a tem samem najmniej przyczynia się do podrożenia ceny towaru na miejscu przeznaczenia. Ma to ogromne znaczenie zwłaszcza dla transportu towarów masowych, nie wytrzymujących przewozu koleją na dalsze odległości.

Przedmiotem naszej troski w dziedzinie handlu zagranicznego jest kwestja ceny naszych towarów eksportowych, od czego zależy ich zdolność konkurencyjna na rynkach obcych. Ponadto dołącza się tu okoliczności, że najważniejsze towary eksportowe Polski, a więc drzewo i przetwory z niego, węgiel, zboże i t. p. należą właśnie do towarów masowych. Z tych względów, jak również i wyżej wspomnianych, eksport morskimi drogami winien dla Polski stanowić zagadnienie pierwszorzędnej wagi.

Warunki gospodarcze i położenie geograficzne Polski sprawiają, że w obecnej chwili wyłotem naszym do morza są porty w Gdańsku, Gdyni, Królewc, Kłajpedzie i Szczecinie. Warunki polityczne sprawiają, że nie wszystkie te porty są dla nas łatwo dostępne. (Kłajpeda). Nadto wymagania naszej polityki gospodarczej muszą usuwać na plan dalszy porty obce, a więc z pośród wyżej wymienionych: Szczecin, Królewiec. W interesie Państwa leży, aby popierać te porty, na które posiadamy wpływ bezpośredni, a więc przy pomocy naszej polityki celnej, kolejowej i t. d., a temi portami są Gdańsk i Gdynia. W ten sposób dochodzimy równocześnie do wniosku, że, gdy chodzi o przeszłość, najpoważniejszą arterją naszego handlu morskiego musiał być i był istotnie port gdański, gdyż Gdynia znajduje się dopiero

w stadium budowy i, jak dotychczas, nie mogła odegrać większej roli w polskim handlu drogami morskimi.

Jeśli mowa o eksporcie, to dane statystyczne wykazują, że polski eksport drogą na Gdańsk posiada dla naszego bilansu handlowego znaczenie pierwszorzędne. Przedewszystkiem zaznaczyć trzeba stały wzrost ilości towaru, wywożonego tą drogą, gdyż odnośne cyfry daje nam następujący obraz:

wywieziono w roku 1919—72.2 tys. ton; 1920—138.2 tys. ton; 1921—379 tys. ton 1922—504.4 tys. ton; 1923—1062,9 tys. i 1924—1636,5 tys. ton.

Widzimy więc stały wzrost wywozu przez Gdańsk, przyczem stosunek tego wywozu do ogólnego eksportu z Polski nie tylko do również wzrasta, lecz nabiera coraz to większej intensywności, gdyż, po odrzuceniu węgla, który dopiero w bieżącym roku zaczął wychodzić tą drogą w większych ilościach, wywóz przez Gdańsk stanowił w latach 1922, 1923 względnie 14⁰/₀, 21⁰/₀ względnie 36⁰/₀ ogólnego eksportu polskiego.

Rozumie się, że powyższe cyfry nie wyczerpują bynajmniej eksportu Polski drogą morską, gdyż, chociaż w mniejszym stopniu, wywoziliśmy również przez Szczecin i Królewiec. Nie mogąc wydzielić z ogólnej statystyki wywozu przez te porty liczb, dotyczących towarów polskiego pochodzenia, podamy tylko dla orientacji, że przez Szczecin wyszło w roku 1924—860 tys. ton towaru, przez Królewiec zaś 473 tys. ton.

W dotychczasowym eksporcie z Polski drogą morską, na pierwszym miejscu znajduje się drzewo i jego przetwory. W roku 1924 przez Gdańsk wyszło 1019 tys. ton drzewa w postaci surowej i obrobionej. Drugie miejsce zajmują artykuły spożywcze, a więc zboże i cukier. Na trzecim dopiero miejscu stały dotychczas materiały opałowe, przyczem węgiel dawał bardzo nieznaczne ilości, natomiast większe daleko znaczenie posiadały wysokocenne przetwory ropy naftowej.

Posiadając tylko ogólne cyfry ilościowe wywozu przez odnośne porty, trudniej jest zorientować się co do znaczenia eksportu poszczególnych towarów, zwłaszcza wyrobów gotowych, jak wyrobów włóknistych, metalowych, artykułów chemicznych i t. p. Jednakże nawet te cyfry

którymi rozporządzamy, pozwalają wnioskować, że i pod względem wartościowym gotowe wyroby dość niewielką na razie odgrywają rolę. Pod tym względem istnieją jednak na przyszłość duże widoki rozwoju, zależne od kierunków, jakie nasz eksport przy stabilizacji stosunków gospodarczych wybierze.

Co się tyczy znaczenia, jakie eksport drogą morską posiadać będzie dla poszczególnych obszarów gospodarczych Polski, to nie można tu zapominać o naturalnem ciężeniu poszczególnych okręgów do tej lub innej drogi eksportowej oraz o charakterze wytwórczości, jaką dany okręg posiada. Względ pierwszawy będzie przemawiał za tem, że nasze województwa północno-wschodnie z ich produkcją drzewa najsilniej ciążyć będą ku Kłajpedzie i Królewc. Województwa centralne orientują się już dziś silnie w kierunku na Gdańsk i Gdynię. Województwa zachodnie posiadają swe ciężenie w tym samym kierunku, ponadto jednak dużą rolę odgrywać tam będą i nadal porty niemieckie.

Udział Śląska Cieszyńskiego w handlu morskim streszcza się w zagadnieniu dróg wodnych, któreby dawały tanie połączenie portów z miejscami produkcji. Pozatem pierwszorzędne znaczenie ma tu sprawa rynków zbytu. Okręg bielski, produkuje towary, znoszące koszt przewozu kolejowego, mniej wykazuje tu zainteresowania. Wreszcie ten okręg, jak i Małopolska kieruje swój eksport drogami lądowymi, przyczem orientują się w silnym stopniu na południe. Tem nie mniej i tu pozostaje nadal otwarta sprawa udogodnienia eksportu drzewa oraz stworzenia nowych gałęzi eksportu, np. soli które kierowałyby się drogami wodnymi.

W każdym jednak razie, po załatwieniu sprawy dogodnych dróg komunikacyjnych oraz ustaleniu się kierunków eksportu, co zależne jest od wyniku kilku lat bardziej, niż obecnie, normalnych stosunków gospodarczych, możemy liczyć się ze znacznym wzrostem naszego eksportu drogą morską. Budowa portu w Gdyni jak również budowa własnej floty handlowej — oto dwie palące kwestje. Ich rychłe załatwienie domaga się nasza polityka morską, oparta na słusznych przewidywaniach.

ALFRED SIEBENEICHEN.

GDAŃSK JAKO ROZSADNIK KULTURY I JĘZYKA NIEMIECKIEGO NA POMORZU.

Gdańsk był od roku 1308 miastem polskim i całe jego otoczenie miało ludność polską, chociaż pojedynczy kupcy z krajów skandynawskich zawsze w niem osiadali, czego ślady w nazwach osobowych do dziś się zachowały. Gdy w roku 1308 zawładnęli Gdańskiem krzyżacy, stał on się zwolna kolonią niemiecką i razem z państwem krzyżackim zaliczał się do Rzeszy Niemieckiej. Półtora wieku później Gdańsk poraz wtóry dostał się Polsce, ale charakter niemieckiej kolonii pozostał mu już aż do dziś, a więc też stosunek tego miasta do Polski nie jest taki sam, jak innych miast polskich, jego rozwój i dobrobyt nie koniecznie przynosił korzyści państwu, do którego należał, mogło być wprost przeciwnie.

Stosunek Gdańska do Polski należy rozpatrywać pod względem gospodarczym,

politycznym i narodowym. Pod względem gospodarczym historycy i politycy polscy stali i wielu z nich dziś jeszcze stoi na stanowisku, że jeżeli Gdańsk żyje z Polski, powinien być wobec niej lojalnym, a wtedy wszystko jest w porządku. Jeżeli się takie zdanie słyszy z ust obcych dyplomatów nie można się zanadto dziwić, bo dla nich Gdańsk jako kolonia niemiecka na polskim wybrzeżu nie zdaje się być rzeczą nadzwyczajną, wszak Angliki takich kolonij mają bez liku nad wszystkimi morzami i oceanami, od Gibraltaru począwszy, a skończywszy na różnych wyspach oceanu Spokojnego. Ale każdy Polak, a więc i każdy polski mąż stanu powinien przecieć czuć, że nie jest to normalnem zjawiskiem, ani gospodarczo korzystnem, jeżeli obcoplemienny żywił od wieków otwiera i zamyka bramy, przez

które Polska łączy się z całym światem

A jaki był wynik gospodarczy tego niby lojalnego współżycia Gdańska z Polską podczas jego trzywiekowej przynależności do Rzeczypospolitej, niech pouczy nas historyk niemiecki Naude (Askenazy: Gdańsk a Polska, str. 179): „Wyrafinowanemi sztuczkami umieli oni (Gdańszczanie) tak urządzić, że Polak był zupełnie nieświadomy położenia targowego, że zboże swe sprzedawał tanio Gdańszczanom, a towary dowozowe, jak sól, wino, jedwab, delikatesy, śledzie, które wyłącznie tylko od Gdańszczan mógł nabyć, drożej opłacał”. Wynikiem tego było coraz widoczniejsze gospodarcze ubożenie Polski, a świetny rozwój Gdańska.

Pod względem politycznym polscy mężowie stanu prawie nigdy nawet nie rozpatrywali niebezpieczeństwa kolonij nie-

mieckiej w swym kraju, a Sejm polski z zadowoleniem pochwalił Gdańsk, że nie otworzył swych bram królowi szwedzkiemu Karolowi Gustawowi, lub jak później wiarołomny elektor brandenburski, nie połączył swych wojsk ze szwedzkiemi i nie uderzył na Polskę. Ale popieranie polityki Szwecji, która dążyła wytrwale do zdobycia punktów oparcia na południowym wybrzeżu Bałtyku, czy to w Niemczech, czy w Polsce lub w Inflantach i Kurlandji, nie leżało wcale w interesie polityki gdańskiej. Gdańsk dążył do oparcia się o Niemcy, dlatego też popierał Austryjaka Maksymiljana przeciw Batoremu. A gdy zaczęły się wylaniać Prusy, ostoja protestanckiej północy, wtedy Gdańsk zwrócił swe sympatie do tej północy. Nasz Pasek jest świadkiem, jak Gdańszczanie w roku 1683 życzyli sobie pogromu Austrii, a króla Jana Sobieskiego nazywali tłustą św.,... za to, że podążył na odsiecz Wiedniowi i katolickiej Austrii.

Te kilka przykładów dowodzą, że interesy Gdańska i Polski zarówno gospodarcze jak i polityczne były często rozbieżne, natomiast wprost przeciwnie i stałe na szkodę polskiej ludności nadmorskiej działał Gdańsk pod względem narodowym.

Rzeczpospolita Polska objęła Gdańsk po rządach krzyżackich jako miasto zupełnie zmienione, ale nietylko Gdańsk, ale i dalsza okolica miała wówczas już ludność niemiecką i zatrzymała ją aż do dziś. Sopot powstał z wil i letnich mieszkań, które sobie bogaci kupcy gdańscy urządzali nad morzem, tak samo Brzeźno i Jelitkowo. Oliwę założył i zniemczył klasztor cysterski, ale także przy pomocy Gdańska. Klasztor ten założył książę Sambor II w roku 1178, zakonników sprowadził z Kolbaczu na Pomorzu szczecińskim; byli to Niemcy i tylko Niemców

do swego zakonu przyjmowali, a do licznych swych dóbr nadmorskich sprowadził kolonistów niemieckich. Brat Sambora Mściwój I założył nieco później taki sam klasztor w Pelplinie i tam sprowadzano setkami kolonistów niemieckich, ale podczas gdy koloniści pelplińscy z czasem się spolszczyli, kolonie oliwskie, oparte o niemiecki Gdańsk, nietylko same zachowały narodowość niemiecką, ale i zgermanizowały i wioski kaszubskie.

Niemczenie przez kościół, na co zawsze uskarżali się Pomorzanie, miało wogóle swój początek w Gdańsku. Pomorze gdańskie należało do diecezji wrocławskiej, ale ponieważ rządzenie z Wrocławka, stolicy tej diecezji, było trudne, urządzono dla niej osobny archidjakonat, na którego czele stał jako zastępca biskupa wrocławskiego oficjał, rezydencja tego biskupa stała na tak zwanej Górcie, która odtąd przybrała nazwę Góry Biskupiej (Bischofsberg). Otóż oficjałem, czyli właściwym rządcą diecezji był prawie zawsze jeden z proboszczów gdańskich, tych zaś mianował Senat, czyli magistrat gdański, naturalnie mianował tylko Niemców; stąd już od początku XIV wieku do dziś rządzili kościołem pomorskim prawie wyłącznie zwierzchnicy niemieccy.

Interesy kupieckie, które załatwiał Gdańsk z ziemiaństwem polskim wymagały pewnej znajomości języka polskiego, to też od XVI wieku począwszy wychodzą w Gdańsku liczne gramatyki i słowniki polskie dla tej ludności niemieckiej, ale to na spolszczenie Gdańska żadnego nie wywarło wpływu, a w pierwszej połowie XIX wieku ostatni kaznodzieja polski i nauczyciel języka polskiego Mrąga-Mrongovius z Mazowsza pruskiego pochodzący uzala się, że w Gdańsku wszelka

ochota do uczenia się po polsku zamarła, ten stan trwa dotąd.

Wpływ niemieczyny gdańskiej objawiał się w całej administracji ziem pruskich. Miały te ziemie własne sejmiki i sejm ogólny, zwany generałem, który miewał posiedzenia dwa razy do roku naprzemian w Malborgu i Grudziądzu. Językiem obrad był za sprawą posłów miejskich, mianowicie gdańskich, język niemiecki, szlachta jako przeważnie polska, była temu przeciwną i wymogła zaprowadzenie języka łacińskiego. Tak np. gdy wielki nasz astronom Mikołaj Kopernik jako delegat biskupa Warmińskiego miał na posiedzeniu generału wykład o poprawie waluty pruskiej, pierwszy raz wygłosił go po niemiecku, drugi raz na następnym generale po łacinie i ten tekst się zachował. Dopiero w roku 1551 podkomorzy Działyński przemówił po polsku bez większego sprzeciwu, i odtąd ten język się ustalał.

Wpływ niemieczyny gdańskiej sięgał aż do Pucka, który gdańszczanie trzymali w zastawie za pożyczoną Rzeczypospolitej pewną sumę pieniędzy i tak zniemczyli, że w roku 1920 urządzenie w niem szkoły polskiej napotkało na poważne trudności.

Takie zatem materialne i moralne korzyści płynęły z przynależności Gdańska do Polski. Każdy więc Polak o tem pamiętać powinien, że dobrobyt i rozwój Gdańska, to rozwój niemieczyny, która nie przestała promieniować na całe Pomorze. A przecież w interesie Polski leży tylko wzmacnianie żywiołu polskiego nad Bałtykiem, bo tylko ten żywioł zapewni Polsce trwały dostęp do morza, a ośrodkiem przynajmniej gospodarczego rozrostu pomorza, powinna i stanie się też Gdynia i jej powstający port wyłącznie polski.

Prof. Dr. ŁĘGOWSKI.

PORT GDAŃSKI PRZED WOJNĄ A OBECNIE.

Zmiana struktury politycznej Europy po wojnie pociągnęła za sobą odmienne również ukształtowanie się stosunków gospodarczych. A że porty są organami życia gospodarczego najbardziej może wrażliwymi na to, musiał więc i port gdański pod wieloma względami zmienić swoją fizjognomję i przystosować się do nowych warunków bytu.

Przed wojną dzięki najdogodniejszym połączeniom kolejowym Gdańsk był portem, przeznaczonym w głównej mierze dla obsługiwanego najbliższej położonych dzielnic państwa niemieckiego, a więc Prus Zachodnich, części Prus Wschodnich oraz ciężających ku Gdańskowi północnej części dzisiejszego województwa poznańskiego. Większa część geograficznego obszaru ciężenia Gdańska, t. j. całe po-brzeże Wisły znajdowała się pod panowaniem rosyjskiem. Rząd niemiecki dążył pomimo tego do uzyskania dla portu gdańskiego również transportów z byłego zaboru rosyjskiego, co po części dzięki traktatowi handlowemu z Rosją udało się osiągnąć. To też przez port gdański szły poważne ilości zboża rosyjskiego, przeważnie z byłej Kongresówki i cukru z Ukrainy.

Po wojnie port gdański, włączony do polskiego obszaru celnego, stał się tem samym głównym portem dla handlu zamorskiego odrodzonej Polski. W sferze wpływów handlowych Gdańska znalazł się cały prawie jego geograficzny obszar ciężenia, pozatem obsługuje on również obecnie nawet i te dzielnice Polski, które nie są właściwym jego obszarem ciężenia. Wymienić tu można np. województwo

białostockie i wileńskie, położone bliżej do Królewca, zachodnią część poznańskiego, ciężającą raczej ku Szczecinowi.

Ten stan rzeczy zawdzięczać należy szeregowi taryf wyjątkowych na kolejach polskich, które uprzywilejowują kierunek na Gdańsk i Gdynię. Rząd polski

daje w ten sposób wyraz swemu dążeniu, aby uprawnienia, które Polska uzyskała w porcie Gdańskim, zostały wcielone w życie z korzyścią dla obu stron.

Wszystkie te zmiany musiały się odbić na charakterze ruchu portowego w Gdańsku, który stał się poniekąd barometrem stosunków gospodarczych w Polsce. Przed wojną port gdański miał prawie zupełną równowagę eksportu i importu (1,13 milj. ton w każdym kierunku). W pierwszych latach powojennych Polska musiała znacznie więcej sprowadzać towarów, w pierwszej mierze artykułów spożywczych z zagranicy, niż sama mogła wywozić. To też w r. 1920 eksport przez port gdański stoi w stosunku do importu jak 1:12 (w obydwie strony przeszło razem 1.838.000 tonn). Rok 1922, będący pod wielu względami (oprócz walutowego) rokiem przełomowym dla sanacji stosunków gospodarczych w Polsce, wyraża pewną równowagę w obrotach towarowych portu gdańskiego (466.000 ton przywóz i 504.000 ton wywóz). Rok 1923 przynosi decydującą przewagę eksportu (1.062.900 ton) nad importem (654.000 ton), stosunek ten w r. 1924 zmienia się w dalszym ciągu na korzyść eksportu (eksport 1.636.000 ton, import 738.000 ton), przyczem suma obrotu jest większa, niż w przeciętnej trzech ostatnich lat przedwojennych.

Przed wojną naczelnie miejsce w eksporcie zajmowało zboże i cukier. Cyfry przedwojenne tych artykułów nie zostały dotychczas osiągnięte, ale rozwój eksportu



Pływający żóraw w Gdańsku.

z każdym rokiem pomyślnie naprzód postępuje (1922 wywieziono zboża i cukru 84.000 ton, 1924 440.000 ton). Głównym artykułem eksportowym portu gdańskiego stało się po wojnie drzewo, którego w r. 1924 wywieziono przeszło 1.000.000 ton, co przewyższa cyfrę przedwojenną czterokrotnie. Port gdański stał się głównym portem dla drzewa na Bałtyku. Dalej w eksporcie figuruje nafta i jej przetwory, która była przed wojną mierzem przywożona do Gdańska. Tłómaczy się to tem, że Niemcy, nie posiadając własnej nafty, musieli ją sprowadzać drogą morską z Ameryki lub Rosji z portów czarno-morskich, Polka natomiast pokrywa zapotrzebowanie w kraju własną naftą i nadmiar jej może wywozić.

Na czele artykułów importowanych przez Gdańsk stoją artykuły żywnościowe i kolonialne pomiędzy kłóremi, bardzo poważne miejsce zajmują śledzie solone (1924—83.000 ton). Dalej idą nawozy sztuczne i chemikalia, których import wzrasta w miarę poprawiania się stanu rolnictwa w Polsce (1922—94.000 ton, 1924—204.000 ton), żelazo, pewne ilości rudy, do ostatnich czasów węgiel, poza tem bawełna, wełna i szereg fabrykatów. Przed wojną przywożono duże ilości (210.000 ton) węgla z Anglii lub Westfalji. Po wojnie import ten zmniejszył się znacznie dzięki dowozowi z Górnego

Śląska (104.000 ton w r. 1924). Eksport jednak rozwijał się bardzo słabo, n. p. w pierwszym półroczu r. b. wywieziono tylko 16.000 ton. Dopiero z chwilą zatarngu gospodarczego polsko-niemieckiego powstała konieczność ulokowania węgla górnośląskiego na innych rynkach i zwrócono słusznie baczna uwagę na państwa skandynawskie i balttyckie, które dotychczas sprowadzały węgiel angielski. Wprowadzoną została nowa taryfa wyjątkowa na kolejach polskich z kopalń węgla do Gdańska i Gdyni, Rada Portu w Gdańsku poczyniła szereg ulg i udogodnień dla transportu węgla w porcie, węgiel polski pod względem ceny i jakości wykazał zupełną zdolność konkurowania z węglem angielskim. W ciągu III kwartału r. b. wywieziono przez port gdański 197.000 ton węgla i eksport ten rozwija się dalej coraz to pomyślniej. Ponownie wyraźnie wystąpiła tu łączność interesów gospodarczych Polski i Gdańska.

Dalszym artykułem, którego uzyskanie dla portu gdańskiego jest bardzo ważne, jest szwedzka ruda żelazna, importowana do Polski w dużych ilościach, niestety dotychczas przeważnie drogą na Szczecin. Skierowanie tej rudy na Gdańsk zapewni pomyślny rozwój eksportowy węgla, okręty bowiem będą miały wówczas frachty w

obie strony, a węglarki nie będą powracały puste z Gdańska.

Dla przystosowania portu do nowych potrzeb ruchu Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, zarządzająca portem gdańskim na podstawie konwencji polsko-gdańskiej z dnia 9 listopada 1920, przystąpiła niezwłocznie do jego rozbudowy. Oddany został do dyspozycji handlu drzewnego szereg nowych placów składowych wodnych i na lądzie, dzięki czemu zdolność przeładunkowa portu gdańskiego dla drzewa wzrosła do 1,5 milj. ton rocznie, wybudowano nowe wzmocnienia brzegów, ostatnio ustawione zostały nowe dźwigi, które umożliwiają przeładunek 150.000 ton węgla miesięcznie. Przewidziana jest dalsza rozbudowa urządzeń przeładunkowych, na co zostaną zużyte środki, uzyskane w drodze pożyczki zagranicznej. Węzeł kolejowy gdański został również przez polską dyrekcję kolei rozbudowany, długość nowych bocznic kolejowych w porcie wynosi około 50 klm.

Krótki powyższy przegląd rozwoju ruchu portowego w Gdańsku po wojnie wskazuje na jego zależność od stosunków gospodarczych w Polsce. To też w miarę ich poprawiania się port gdański pomyślnie się rozwija i coraz bardziej zyskuje na znaczeniu jako port międzynarodowy.

ŚWIATOWA MARYNARKA WOJENNO-MORSKA

II. SIŁY OBECNE POSZCZEGÓLNYCH MOCARSTW

(d. c.)

Anglja, dla której z chwilą ukończenia światowej wojny niebezpieczeństwo ze strony floty niemieckiej minęło, zajmuje według ilości tonażu i jakości okrętów wojennych I-e miejsce w świecie, gdyż mimo, że jej tonaż został zrównany z tonażem St. Zjedn., okręty linjowe Anglii są lepiej zabezpieczone od łodzi podwodnych i ataków aeroplanowych, artylerja może strzelać dalej, niż amerykań-



Krażownik linjowy, typu tego obecnie nie wolno budować.

ska, i najmniejszy kaliber angielskich okrętów linjowych wynosi 343 mm., gdy u amerykańców są 4 okręty uzbrojone armatami kalibru 305 mm., a co najgłośniejsze, że angielska flota posiada szybkość o 1,5—2 węzły większą od amerykańskiej. Nadto Anglja posiada 4 krażowniki linjowe i znaczną ilość krażowników lekkich, i to większą, niż we wszystkich innych państwach.

Silna pozycja strategiczna i brak niebezpieczeństwa ze strony Ameryki, pozwoliło Anglii na przeniesienie punktu ciężkości swoich sił morskich do wód europejskich i Morza Śródziemnego, dla okrążenia Francji a jednocześnie i dla zmniejszenia wydatków na flotę (budżet zmniejszono o 30—33%).

Po wojnie Anglja wstrzymywała się od budowania okrętów, lecz już w r. 1924 zaczyna przejawiać w tym kierunku dość znaczną aktywność. Celem zabezpieczenia na przyszłość swobody działania na wodach dalekich, zakłada wielką ilość

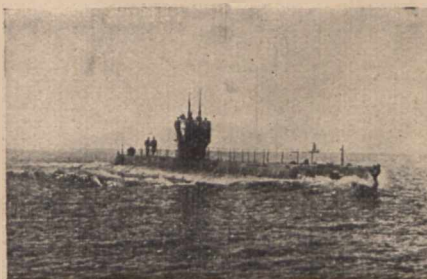
punktów ze składem paliwa, rozszerza bazy na wyspach, Malcie w Gibraltarze i w Port-Saidzie i asygnuje 10.000.000 £ na port w Singapurze.

Należy zwrócić uwagę, że admiralicja zwraca szczególną uwagę na szkolenie personelu floty, która ciągle robi manewry i cały czas znajduje się w pływaniu.

Obecny stan floty angielskiej przedstawia się, jak następuje: 20 okr. linjowych, 3 monitory, 4 linjowe krażowniki, 57 krażowników, 136 torpedowców, 71 podwodnych łodzi, 8 awjomelek i 23 kanonierek, ogółem 1.548.820 ton.

Zaraz po wojnie światowej Stany Zjednoczone jednocześnie z Japonją (możliwy ich przeciwnik) przystąpiły do wykonania wielkiego programu budowy okrętów, obejmującego 650.000 ton.

Z chwilą ewent. wejścia tej armady do szeregu, Stany znalazłyby się w niewygodnej sytuacji strategicznej, tembardziej, że mając przed sobą równie silną flotę japońską, nie zdążyłyby i nie mogłyby na czas urządzić swoich baz w zachodniej części Oceanu Spokojnego. Ich największe okręty nie mogłyby przejść przez Kanał Panamski, który tem samem traciłby na znaczeniu strategicznym (między New-Yorkiem a S. Francisko przez kanał 5265 mil, a dookoła Am. Połudn. 13275 mil). Te wywoływały zmuszały Stany do zainicjowania konferencji waszyngtońskiej.



Łódź podwodna.

W stosunku do floty japońskiej, amerykańska znacznie przewyższa pierwszą w sile floty linjowej, jednak ustępuje w liczbie lekkich krażowników.

Żądania ministerstwa marynarki o zwiększenie kredytów na budowę okrętów są przez kongres odrzucane i dlatego dowództwo floty stara się usilnie przez szkolenie personelu i wprowadzenie naj-



Okręt linjowy.

nowszych technicznych wynalazków stąpić brakujące okręty.

Flota amerykańska składa się z 2 eskadr (Oceanu Atlantyckiego i Spokojnego) pod jednym dowództwem, obejmując następujące okręty: 18 okr. linjowych, 11 pancerników, 25 lek. krażowników, 295 torpedowców, 127 łodzi podwodnych, 4 awjomeatki, ogółem 1.369.290 ton.

Japonja w okresie wojny europejskiej dopięła prawie całkowicie swego celu — hegemonii na wschodniej półkuli, nie ponosząc absolutnie żadnych strat, ani w okrętach, ani w ludziach. Chcąc definitywnie utrwalić wszelkie zdobycze, wynikające z traktatów Portsmouthskiego i Wersalskiego, Japonja przystępuje do wykonania programu budowy okrętów, znanego pod nazwą „8—8” (8 okr. lin. i 8 kr. lin. = 650.000 ton, który jednakowoż nie został wykonany dzięki konferencji waszyngtońskiej, wzamian czego Japonja uzyskuje dużo innych prerogatyw na wodach Oceanu Spokojnego, stając się państwem b. silnym militarnie i dobrze zabezpieczonym od ewent. napaści od strony morza.

Flota japońska składa się z: 6 okr. liniowych, 4 kr. lin., 8 pancerników, 31 lek. krążown., 133 torpedowców, 79 łodzi podwodnych, 4 awjomek, ogółem 830.350 ton.

Dzięki umowie Waszyngtońskiej flota francuska została zrównana z flotą włoską, co wywołało niezadowolenie, gdyż w ten sposób Francję zaliczono do państw morskich drugorzędnych.

Po-waszyngtońska polityka morska Francji wyraża się w wykonaniu programu 1921 roku i nowego na morzu Śródziemnym z powodu włosko-hiszpańskiego przymierza.

Główną uwagę zwracają Francuzi na obronę wybrzeża i awiację i w tym celu tworzą znaczne ilości awjobaz.

W wypadku wojny morskiej między Anglią a Francją flota liniowa tej ostatniej straci wszelkie znaczenie, a jedynie pewną aktywność wykażą łodzie podwodne, lekkie krążowniki, ale i to nie będzie trwało zbyt długo, gdyż na to potrzeba dużo ropy, której Francja nie posiada, a dowóz z Polski lub Rumunii, będzie uciążliwy.

Na Śródziemnym morzu flota liniowa Francji jest silniejsza od włoskiej za wyjątkiem lekkich krążowników i torpedowców, jednak sojusz włosko-hiszpański, wprowadzając równowagę sił morskich, zmusza Francję do poważnego zastanowienia się i postępowania, by zatrzymać chociażby względne panowanie na morzu Śródziemnym.

Flota francuska składa się z: 9 okr. lin., 9 pancerników, 12 kr. lek., 47 avisos, 76 torpedowców, 59 podwodnych łodzi, 2 awjomek — razem 550.740 ton.

Poprzedni rząd włoski mało zwracał uwagi na swoją flotę i dopiero, gdy ster państwa objął Mussolini — położenie znacznie się zmieniło. Ministerstwo marynarki poddane było szeregowi reform, przyspieszono roboty przy budowie okrętów, zorganizowano obronę wybrzeża i opracowano wielki program budowy nowych lekkich krążowników, torpedowców i łodzi podwodnych.

Nie posiadając dostatecznych kapitałów dla podniesienia bojowego stanu floty do poziomu francuskiego, rząd włoski zdecydował się na sojusz z Hiszpanją, wprowadzając na morzu Śródziemnym jeśli jeszcze nie równowagę, to położenie bliższe ku temu.

Włochy posiadają następującą flotę: 5 okr. lin., 3 pancerniki, 13 lekkich krążowników, 81 torpedowców, 43 łodzie podwodne — ogółem tonażu 303.500.

Flota hiszpańska budzi obecnie znaczne zaciekawienie z powodu wojny marokańskiej oraz dzięki sojuszowi włosko-hiszpańskiemu. Hiszpania — to prawie jedyny z krajów morskich drugorzędnych, który znajduje środki na budowę okrętów wojennych.

Obecny stan floty hiszpańskiej jest: 2 okr. lin., 2 pancerniki, 7 lek. krążowników, 24 kanonierki, 31 torpedowców, 10 łodzi podwodnych — ogółem 103.380 ton.

Traktat Wersalski ograniczył flotę niemiecką do: 6 okr.

lin., 6 lek. krążowników, 24 torpedowców — pozostawiając Niemcom stare okręty wojenne.

Do dojścia do stanu prekluzyjnego okręty te mogą być zamienione nowymi. Budowa zaś nowych łodzi jest zakazana.

Rząd Rzeszy zapatruje się na swoją marynarkę wojenną jako na flotę ćwiczebną, która w obecnej chwili przedstawia się, jak następuje: 8 okr. lin., 8 pancerników, 32 torpedowce i 8 starych podwodnych łodzi, ogółem 155.420 ton.

Stan floty wojennej rosyjskiej nie przedstawia się pomyślnie. Główną czynnością rządu sowieckiego jest przemianowywanie okrętów, nadawanie im imion rewolucyjnych. W ostatnim roku udało się odbudować obydwie liniowe okręty „Marat” i „Paryskaja Komuna”. Okręty te wraz z kilkoma mniejszymi jednostkami brały udział w manewrach 1924 roku na Bałtyku.

Socjalistyczny rząd Stauninga ponownie wnosi do parlamentu projekt całkowitego rozbrojenia Danii. Projekt ten opiera się na żądaniu gwarancji neutralności Danii przez wszystkie państwa europejskie. Co się tyczy floty wojennej, to ta ma być zamieniona na „Marynarkę państwową” pod dowództwem dyrektora, podległego prezesowi ministrów.

Marynarka państwowa będzie posiadać 6 okrętów ochrony, ogółem 8.000 ton, oraz 24 małe jednostki o ogólnej pojemności 3.600 ton.

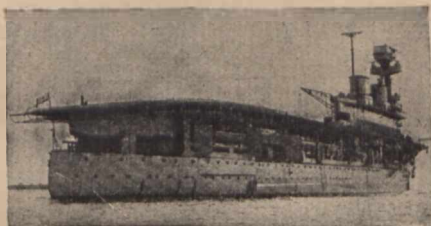
Obecnie zaś flota duńska składa się z: 4 pancerników, 6 lek. krążowników i 16 torpedowców — ogółem 26.000 ton.

Wszystkie inne państwa (14) posiadają: 15 okr. lin., 4 pancerniki, 43 krążowniki, 105 kanonierek, 197 torpedowców i 68 podw. łodzi — ogółem 537.280 ton. (W tej liczbie Polska i Rosja nie są umieszczone). Czyli ogółem światowa marynarka wojenna stanowi: 83 lin. okrętów, 53 pancern., 8 lin. krążow., 194 krążow., 194 kanonierki, 997 torpedowców, 465 łodzi podwod., 18 awjomek — razem 5.424.630 ton. (Dotychczas należy dodać tonaż okrętów wojennych pomocniczych).

KONSTANTY
RAKUSA-SUSZCZEWSKI



Lekki krążownik.



Awjomatka.

KANAŁ KRÓLEWSKI*)

Kanał królewski, dzięki swemu wyjątkowemu położeniu, prędzej czy później musi się stać nie tylko najważniejszą sztuczną drogą wodną Polski — lecz również całej Europy. Rzeczywiście, łączy on przez Bug i Prypeć drogi wodne północno-zachodniej części kontynentu z drogami wodnymi równiny rosyjskiej, przechodząc przez najniższy punkt głównego wododziału europejskiego, przez najdogodniejsze wrota, jakie przyroda w czasie epoki lodowcowej utworzyła. Wobec tego prędzej czy później (a dla nas oczywiście lepiej, ażeby prędzej), kanał królewski stanie się najważniejszą częścią składową wielkiej sztucznej drogi wodnej trans-europejskiej, która od ujścia Renu do ujścia Dniepru przetrnie kontynent europejski, łącząc przemysł zachodu z rolnictwem i surowcami Wschodu.

*) Przep. red. Skutkiem wznowionych stosunków handlowych z Rosją, naprawa i rozszerzenie kanału królewskiego staje się sprawą niezmiernie aktualną.

Właściwie mówiąc, droga ta nie będzie nową, sztuczną drogą wodną. Przed 50000 lat granica lodowca, przykrywającego całą północną Europę, dosięgała linii, idącej od Kijowa przez Polesie, do ujść Renu, Tamizy i Sewernu. Według południowego krańca tego lodowca splaywała do morza wielka rzeka, która rozmyła te doliny i wielkie ujścia Renu, Łaby i Odry, — których dzisiejsze rzeki, będące strumykami, płynącymi wśród namulów wielkiej rzeki lodowcowej. — Pra-Wisły, — nie byłyby w stanie rozmyć.

Budujące się obecnie, wybudowane i projektowane w tym kierunku kanały, których całość stworzy drogę wodną od Rotterdamu do Chersonia, — są tylko tworzeniem drogi wodnej wzdłuż koryta dawnego olbrzymiego potoku, — pod wpływem jednak nie geologicznego procesu — lecz potrzeb ekonomicznych.

Jeszcze przed kilku laty potrzeba kanału królewskiego była przez wiele osób fachowych i cieszących się autorytetem, kwestionowana. Dziś, szczególnie pod

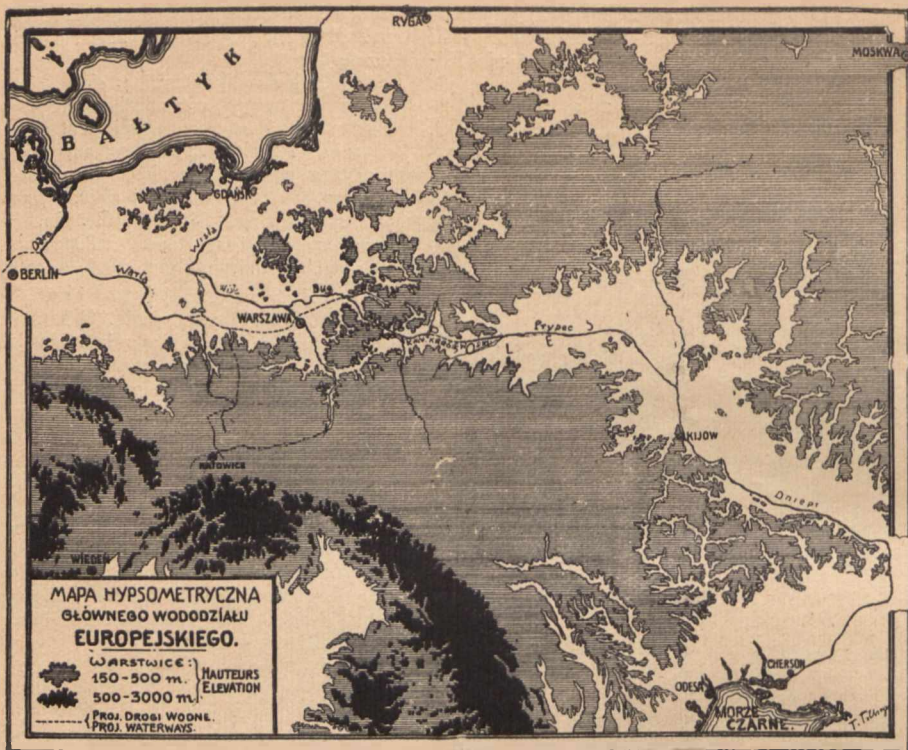
wpływem powstających możliwości odrodzenia wymiany towarów z Rosją, zainteresowanie kanałem wzrosło.

W jakim stanie znajduje się kanał obecnie?

Wybudowany w r. 1786 za Stanisława Augusta, — jako rów otwarty dla spławu drzewa, — kanał królewski został w roku 1843—49 przez rząd rosyjski przebudowany, rozszerzony do 21 m. przy głębokości 1,5 m., i wraz z wchodzącymi w skład drogi wodnej pomiędzy Brześciem i Pińskiem skanalizowanymi rzekami Muchawcem i Piną — zaopatrzony w 22 jazy iglicowe i dwa kanały zasilające, doprowadzające wodę z 3 jezior i górnej Prypeci, ogółem ze zlewni przeszło 6000 km².

Wobec wielkiej obfitości wody na stanowisku działaniem zdecydowano śluz komorowych nie budować, i dla spławu traw, który głównie wchodził w rachubę, otwierać jazy.

Taki sposób, aczkolwiek dla traw idących w dół rzeki bardzo dogodny, wy-



magą jednak przynajmniej 10 razy większej ilości wody, niż przy śluzach komorowych, i powoduje stratę czasu. Wobec wielkiej ilości potrzebnej wody ilość tej zwykle w suche lata bywa niedostateczną i od lipca a czasem wcześniej odczuwać się daje jej brak.

W każdym jednak razie kanał taki, jakim był po wybudowaniu, mógł służyć nietylko dla intensywnego spławu (około 300.000 tonn rocznie), lecz mógł przepuszczać, aczkolwiek nie przez cały czas nawigacji, znaczniejsze statki. Warunki żeglugi były na nim lepsze, niż na Bugu i Prypeci.

Obecnie kanał znajduje się w stanie opłakanym. Niestety, nietylko wojna wpłynęła na to. Drewniane budowle: jazy, upusty, mosty, budynki — wymagają stałej naprawy i zamiany, czego się w należyty stopniu nie robiło. Znaczna część tych budowli jest w stanie, mówiąc delikatnie, niedopuszczalnym. Koryto kanału i rzek Muchawca i Piny, nieczyszczone od lat wielu, jest zamulone. Spław tratw napotyka nawet w roku obfitującym w wodę na znaczne trudności. Jest to tembardziej niedopuszczalne, iż rząd pobiera obecnie bardzo wysokie opłaty za spław i żeglugę. Niestety, pieniądze te idą do ogólnej kasy państwowej, a nie na specjalne cele żeglugowe, jak to jest w ustawie przewidziane.

Musimy stwierdzić, iż stan obecny kanału królewskiego jest bezwarunkowo znacznie gorszy, niż w r. 1913, aczkolwiek dochody z niego są o wiele wyższe. Dochody te jednak ustana całkowicie, jeżeli większe środki na naprawę kanału nie będą przeznaczone, gdyż dziś spław tratw przez źle funkcjonujący kanał już się prawie nie opłaca.

Niestety, i rz. Bug znajduje się w stanie gorszym, niż przed wojną. Kilka mostów wojennych, których pale dotąd sterczą z wody, uniemożliwia prawie żeglugę. O robotach regulacyjnych, które choć w skromnej mierze (po 30.000 rubli

rocznie) były jednak prowadzone przed wojną — nie słychać

Jaki jest program doprowadzenia kanału królewskiego do stanu, przy którym mógłby odgrywać rolę w naszym handlu z Rosją?

Programów winno być dwa:

Pierwszy, — jak najszybsze doprowadzenie możliwie tanim kosztem kanału królewskiego do stanu, przy którym mógłby on wygodnie obsługiwać nietylko spław drzewa, lecz i żeglugę takimi statkami, które przy dzisiejszym stanie rzeki Prypeci, Buga i Wisły mogą po nim pływać, t. j. o nośności 200—300 ton.

Drugi program, — to stworzenie wielkiej drogi wodnej dla większych statków, któreby mogły iść z Polski, Niemiec, Gdańska — aż do Ekaterynosławia, przyjmując pod uwagę ulepszenie stopniowe wszystkich wchodzących w skład tej drogi odcinków rzek i kanałów.

Rząd rosyjski przygotował w r. 1915—16 projekt wielkiej drogi wodnej Wisła—Dniepr dla statków 1.600 ton pojemności, kosztorys której wynosił około 100 milionów rubli. W projekcie tym kanał królewski, rzeka Pina i Muchawiec były zarzucone, — projektowana trasa szła bardziej na południe.

Rząd Polski zdecydował opracowanie projektu mniej kosztownego, trzymając się istniejącego kanału królewskiego. W roku 1924 i 25 Ministerstwo R. P. wykonało niezbędne szczegółowe zdjęcia na przestrzeni od Brześcia do Pińska i w r. p. 1926 przystąpi do wykonania projektu racjonalnej przebudowy kanału (o ile niezbędny dla tego celu kredyt nie zostanie skreślony).

Projekt ma na celu racjonalną przebudowę istniejącej drogi wodnej przez zmniejszenie ilości stopni, zamianę jazów iglicowych przez śluzy komorowe i stopniowe przekształcenie istniejącej drogi wodnej na drogę wodną zupełnie dogodną z początku dla statków do 300 ton pojemności, a następnie dla statków 600 do 1.000 tonn z tem, ażeby roboty pierwszej kategorii były uzgodnione z robotami drugiej kategorii.

Ponieważ projekt może być w najlep-

szym razie wykończony dopiero w r. 1927, więc roboty mogłyby być według tego projektu rozpoczęte najwcześniej w tymże r. 1927-ym, ukończone zaś — co do robót I kategorii — najwcześniej w ciągu 2—5 lat.

Dziś trudno jest określić koszt tych robót. W przybliżeniu można ocenić całkowitą przebudowę kanału dla statków 600 do 1.000 ton na sumę 30—50 milj. zł. — częściowo zaś, dla statków 300 ton. na sumę 10—15 milj. złotych, czyli przy długości 200 km. 50.000—75.000 zł, za kilometr drogi wodnej. (Przy koszcie budowy kolei 250—300.000 zł. za km. jest to bardzo tanio) Koszt budowy nowych kanałów dla statków 700 t. wynosi 400 do 800.000 zł. za klm.

Oczywiście, iż niepodobna pozostawić kanału w jego dzisiejszym stanie do czasu ukończenia przebudowy. Jednakże wiele robót, jak pogłębianie kanału przy prowadzeniu do porządku drogi królewskiej i mostów na niej, budynków i t.p. mogłyby być rozpoczęte już w r. 1926.

Przebudowa kanału królewskiego przewiduje również pewne obniżenie jego poziomu w celu osuszenia przyległych bagien. Ułatwi to odwodnienie około 200.000 ha. ziemi, dziś niezdatnej do użytku, — a razem z regulacją Prypeci stworzy główną arterję odwadniającą 1.500.000 ha. błot poleskich.

Być może, iż pierwszorzędne znaczenie komunikacyjne i meljoracyjne kanału królewskiego przyczynią się do tego, by sprawa jego przebudowy stała się realną.

Ta robota okupi się sowicie.

Spław na kanale królewskim w r. 1924 wyniósł: Spławiono różnego rodzaju budulca (licząc 1 m³ tratwy z ładunkiem za 3 m³ czyli 1.8 tonny, a bez ładunku za 2 m³ czyli 1.2 tonny) ogółem 111.240 ton i pobrano opłatę za przebieg 40.800.000 tonno - kilometrów w wysokości 90.816 zł. 27 gr., czyli średnio po 0,22 gr. za tonno - kilometr. Oprócz tego opłaty za słuźowanie wyniosły 19.973 zł. 75 gr. Ogółem wpłynęło 110.700 zł. 0,2 gr.

W r. 1924 spławiono w szóstki 60.500 ton. Przed wojną spławiano ok. 300.000 ton.

Inż. T. TILLINGER.

KONKURS NA NOWELĘ MORSKĄ. ŁĄCZNA NAGRODA 1000 ZŁ.

L. M. i R. ogłasza konkurs na nowelę wielkości od 150 do 250 wierszy trzydziestoliterowych, osnuta na tle morza: I-a nagroda 500 zł., II-a 300, III-a 200. Rękopisy, opatrzone gołdami, winny być nadsyłane przed 20 stycznia 1926 r. pod adresem centrali L. M i R. (ul. lektoralna 2). Redakcja „Morza” zastrzeżenie sobie pierwotne nagrodzonych i oznaczonych nowel. Do jury zaproszono najpoważniejszych teoretyków naszego piśmiennictwa.



PRZETŁUSZCZONE, HYGIENICZNE,
O MIŁYM ZAPACHU — POLECA:

TOW. AKC. **FR. KARDPIŃSKI** W WARSZAWIE



Flotylla pińska: ćwiczenia marynarzy na lądzie (desant)

KONFERENCJA DYGNITARZY NA WYBRZEŻU POLSKIM.

Dnia 11 października r. b. odbyła się w Gdyni niezmiernie ważna konferencja w sprawie rozbudowy portu i miasta

Rannym pociągami z Warszawy przybyli ministrowie przemysłu i handlu Klarner, kolei — Tyszka, robót publicznych Rybczyński, tudzież wiceminister spraw wojskowych — gen. Majewski, wojewoda lubelski i komisarz oszczędnościowy — Moskalewski, wojewoda pomorski — dr. Wachowiak, szef departamentu marynarki wojennej — komandor Świrski, starosta krajowy — inż. Wybicki, dyr. departamentu marynarki handlowej — Chrzanowski i cały szereg wyższych urzędników ze wspomnianych ministerstw. Z Gdańska przybyli: komisarz generalny Rzplitej w Gdańsku — min. Strassburger, admirał Borowski i prezes dyrekcji kolejowej — Czarnowski.

W Gdyni na dwor u witali przybyłych dygnitarzy starosta pucki, starosta wejherowski, komendant floty — Unrug, kierownik robót portowych — inż. Wenda, komendant marynarki handlowej w Wejherowie — komisarz Poznański, kapitan portu Zalewski i wielu innych.

Przybyli udali się wprost na molo południowe, gdzie zapoznali się z pracami

dotychczas dokonanymi i z terenem budowy portu. Po zwiedzeniu portu pod przewodnictwem ministra Klarnera odbyła się konferencja zakończona szeregiem doniosłych uchwał.

Postanowiono przyspieszyć budowę portu na wielką skalę od początku 1926 r. Szczególną wagę położono na pracę około rozbudowy linii kolejowych, prowadzących na molo południowe, przeprowadzić nowe odgałęzienia do przyszłego basenu wewnętrznego, oraz zbudować specjalny dworzec w porcie, wybudować specjalną elektrownię dla obsługi miasta i portu, rozpatrzone również bardzo szczegółowo rozmieszczenie budynków. Debatowano dłuższy czas nad organizacją floty handlowej i przemysłu rybołówstwa.

Zapadło postanowienie przeprowadzenia w najkrótszym czasie statutu miejskiego, przyczem wyrażono życzenie, żeby do miasta Gdyni przyłączone były: Chylonia, Oksywiya i lasy, znajdujące się na linii Witomierza.

Podczas debat nad tą sprawą zastanawiano się nad regulacją miasta i jego dzielnic. Następnie zapadła decyzja przyspieszenia budowy kolei Bydgoszcz—Gdynia podobnie, jak przynaglenia wszystkich spraw i planów, powziętych podczas tej doniosłej konferencji.

JERZY KURNATOWSKI. ZAGADNIENIE PRUS WSCHODNICH. WYDAWNICTWO ZWIĄZKU OBRONY KRESÓW ZACHODNICH. Pod tym tytułem ukazała się bardzo treściwie i rzeczowo napisana książka jednego z czynniejszych członków Z. O. K. Z., prezesa Słowiańskiego T-wa Sztuki i Kultury prof. J. Kurnatowskiego. Po daniu źródłowych wiadomości historycznych i wiadomości o obecnych stosunkach politycznych, etnograficznych i gospodarczych w Prusach Wschodnich, zagrażających naszemu dostępowi do morza, autor dochodzi do wniosku, który da się streścić w słowach:

Prusy Wschodnie nie są krajem niemieckim, są niemiecką wojskową kolonią, nie są krajem wolnym, gdyż są rządzone przez szlachtę i oficerów pochodzenia szlacheckiego. Są one obozem koncentracyjnym wojskowych sił niemieckich, które się przygotowują do podboju Europy Wschodniej. Są twierdzą wszystkich żywiołów wstecznych i imperialistycznych państwa niemieckiego. Ze względów polityki imperialistycznej pozbawione naturalnych stosunków ekonomicznych z sąsiednimi krajami: Polską i Litwą—Prusy Wschodnie nędznie wegetują, ludność ich się zmniejsza, a miejsce ludności krajowej zajmują korpusy wojskowe, utrzymywane przez całe Niemcy.

Jedno tylko jest rozwiązanie tej kwestji, mogące zadowolnić interesy międzynarodowej demokracji, demokracji niemieckiej, niższych klas wszystkich narodowości i wszystkich języków Prus Wschodnich, interesy Polski i Litwy i wreszcie pokoju powszechnego.

Prusy Wschodnie — kraj o charakterze specyficznym z bardzo wyraźnie zaznaczoną odrębnością etniczną, historyczną, a nawet geograficzną — powinny być przekształcone na państwo niezależne, powinny stać się republiką, jedną z republik nadbałtyckich. Ludność Prus Wschodnich, składająca się z Niemców, Polaków i Litwinów, jest jednak zespolona wspólną przeszłością historyczną i z pewnością będzie umiała żyć spokojnie i pracować dla wspólnych interesów państwa, gdy tylko zostanie uwolniona z pod władzy szlachty, wojskowych i urzędników niemieckich.

Zajęcie się administracją Prus Wschodnich jest obowiązkiem Ligi Narodów. Mogłaby ona swój mandat przekazać jednemu z państw naprawdę wolnych, jak Szwajcaria lub Danja.

O ile świat cywilizowany wahać się będzie przed rozwiązaniem, które tu proponujemy, (utinam falsus vates sim), nie uniknie on nowej wojny z jej wszystkimi okropnościami.



Flotylla pińska: zakładanie miny.



Fot. Marcinkowski

Wodociąg portowy w Gdyni, zaopatrujący statki w wodę do picia i do kotłów. Dzięki znacznej głębokości studni artezyjskiej woda doskonała.



London News.

Papuasi chwytający ryby rękoma.

SPORT

YACHT POLSKI.

POLSKA PODRÓŻ MORSKA NAOKOŁO ŚWIATA nie odbyła się jeszcze, ale powinna się odbyć.

Tak jest. Z poczuciem odpowiedzialności za poruszenie tej sprawy nie waham się twierdzić, że czas już nam wyjść na szerszą arenę i zacząć myśleć o zagadnieniach ogólnoludzkich nie tylko w dziedzinie nauki i sztuki, lecz również w dziedzinie czynu, któremu przyświecałby cel znaczenia światowego.

Dlaczego nie możemy badać ustroju społeczne o i wierzeń religijnych Butukudów lub Eskimosów, jak badał — co prawda przymusowo — Sieroszewski Jakutów; albo badać wnętrza wulkanu Kili-mandżaro; a bo wejść na najwyższy szczyt świata Tszomolungma? Albo jeszcze raz odkryć biegun północny, albo odbyć wycieczkę naokoło świata, jak odbyła ją mała szwedzka „Fidra”, która w r. z. powróciła z podróży do tej samej Karlskrony, z której przed trzema laty była wyszła?

Dlaczego?

— Panie, słyszę już zgodny, lecz nie-

zupelnie grecki chór przerażeńców: po inflacji, w dobie stagnacji, dewaluacji.....

No, tak, tak, panowie, znam te straszdyła, które nie zagradzają jednak wam drogi, gdy idzie o kupno samochodu i to nie najtańszej firmy „Perpedes”, ale droższej „Mercedes” lub zgoła nawet Roll-Mopsa; albo o wyjazd „do wód”, gdzie oglądacie walki byków hiszpańskich, placąc za wszystkie te wody dobre dziesiątki tysięcy.

Tu nie w inflacji leży sedno rzeczy, lecz w braku waszego zainteresowania się sprawami tej kategorii. Gdybyście, łaskawi panowie, powiedzieli sobie któregoś roku: nie pojedziemy do wód, natomiast we trzech lub we czterech złożymy się i za pieniądze, przeznaczone na wyjazd zagranicę, kupimy dobry statek żaglowy (z motorem) i na nim pojedziemy..... naokoło świata? — to zdaleko, ale np. do Konstantynopola albo Wenecji, po powrocie ze zdumieniem będziecie spostrzegli, żeście część przeznaczonej woty przywieźli do domu, przynajmniej mogliście przywieźć.

Chytre morskie narody oddawna już wiedzą, że jazda wodą nic nie kosztuje, jeśli się jedzie żaglami na własnym statku: hotelu płacić nie trzeba, gdy się ma własny dom pływający, stół nawet wykwintny — nie droższy, aniżeli w Warszawie lub we Lwowie. Wydatek stały, to paru marynarzy zawodowych, a i ci niekoniecznie potrzebni. Paszport zagraniczny, jeżeli wyjeżdżacie nie w celach zarobkowych, lecz turystycznych, ja-

ko członkowie Yacht-Klubu Polski kosztuje 50 gr.

Trzeba nadmienić, że po powrocie, o ilebyście się nie przywiązali do swego statku, moglibyście go sprzedać, a wtedy by się okazało, że cała taka podróż, z której wróciłbyście odmłodzeni duchowo i fizycznie, pełni najpiękniejszych wrażeń, jakie tylko poczucie bezbrzeżnej swobody i urok wielkiej wody dać mogą, kosztowała was..... grosze.

Tak jest. Czas już nam, jeżeli nie wchodzić na Tszomolungma, to jechać naokoło świata.

Na początek jednak, nie chcąc nikogo odstraszyć trudnościami przedsięwzięcia, proponuję podróż naokoło Europy, którą np. można byłoby odbyć etapami, np. w pierwszym roku do Triestu, tam statek zostawić i wrócić expressem (jak miło jechać expressem) a w drugim roku powrócić, zawiadzwszy o Ateny i Konstantynopol.

Panowie marynarze, sportsmani i wy, panowie, którzyście już walki wszystkich byków widzieli, zastanówcie się łaskawie, czy myśl, którą poruszam, jest utopią? Czy istotnie nie czas już nam na yachtach turystycznych bandery polskie rozwinąć, zatrzepotać niemi po morzach i w portach całego świata?

M. ZARUSKI

DUŻY YACHT MORSKI może kupić

1 osoba	zapłaciwszy	15000 zł.
3 "	"	5000 "
5 "	"	3000 "
15 "	"	1000 "

Za 1000 zł. może każdy średniozamożny człowiek stać się współwłaścicielem statku, który umożliwi mu bezwzględnie najtańszy sposób odbywania zagranicznych podróży. Jednorazowy ten większy wydatek da mu możliwość najkorzystniejszego spędzenia swego urlopu, zwiedzenia krajów i miast dotychczas nieznanymi, poczucie swobody, szereg wrażeń niezapomnianych i nowych, wreszcie siłę i zdrowie.

Warto zastanowić się nad tem.

M. Z.

KURSY PEJZARZU MORSKIEGO.

Od wiekopomnej daty 10 lutego 1920 r. dnia objęcia w posiadanie morza przez Polskę — wypłynęła dla naszych artystów potrzeba odtwarzania piękności morza w sztuce naszej. Nigdzie jednak dotychczas nie kształcono „marynistów„ — tego pięknego rodzaju sztuki — bo i morza nie było.

Łukę tę wypełnił marynista nasz Włodzimierz Nałęcz, kształcony zagranicą uczeń głośnych mistrzów skandynawskich Normana i Hansa Dahla, a z niemieckich Eugene Dückera, zorganizował „Kursy pejzażu morskiego" w „pleinair'ze" — na brzegu morza — w najpiękniejszej jego części, około latarni morskiej w Rozewiu. Kursy te zaczynają się w czerwcu i trwają do września. Warunki do pracy młodzi artyści mają wymarzone: u stóp wspaniałe morze i studia na plaży — w słońcu. W razie niepogody lub potrzeby opracowania zebranego materiału — praca w atelier malarskim, ad hoc zbudowanym przez kierownika. W ten sposób powstała na samym brzegu morza pierwsza placówka naszej kultury artystycznej... Kursy są czynne już od lat czterech. Umieszczamy wizerunek akademii tegorocznej, jak i jej „kierownika w pracowni" na tle najnowszych prac samego organizatora.

J. D.

KRONIKA

MORSKA POLITYKA FRANCJI. Ustawodawcze ciała Francji zatwierdziły drugą część morskiego programu, którego zbudowa przewiduje założenie w 1925 r. krążownika — 10.000 ton, 3 liderów, niszczycieli torpedowców, 7 łodzi podwodnych, 2 podwodnych stawiaczy min, 1 stawiacza min (prawdopodobnie krążownik minowy—8.000 ton). Podczas dyskusji w senacie przy z twierdzeniu kredytów na powyższy program, podkreślano szczególnie, że Francja powinna mieć silną flotę, głównym zadaniem której jest zabezpieczenie linii komunikacyjnych z Algierem; prócz tego były wypowiedzane zdania, że, o ile będzie zwołana nowa konferencja, w sprawie rozbrojenia na morzu, Francja nie może zgodzić się na dalsze ograniczenia zbrojeń.

BOREJKO.

SPRZEDAŻ NIEZDATNYCH STATKÓW MORSKICH PRZEZ SOWTORG-FŁOT. Rada Komisarzy Ludowych udzieliła zarządowi Sowtorgfłotu pozwolenia na sprzedaż w Unji Sowieckiej lub zagranicą statków morskich, niezdatnych jako też niekorzystnych dla komunikacji. Otrzymane ze sprzedaży sumy mają być użyte na budowę nowych statków w warsztatach krajowych.

ZNACZNE ZWIEKSZENIE TURECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ. Ponowne

Z POŚRÓD POLSKICH MARYNISTÓW



Art. mal Włodzimierz Nałęcz u siebie w pracowni.



W. Nałęcz śród swych uczniów przy pracy w „pleinair'ze“.

ożywienie ruchu narodowego w Turcji wywarło też duży wpływ w dziedzinie żeglugi, która dawniej spoczywała przeważnie w rękach cudzoziemców. Powstały liczne nowe towarzystwa żeglugowe i dokonano kupna starych jednostek żeglugowych. W końcu wojny żegluga turecką reprezentowało 24 statki o pojemności równo 30.000 t. Dziś rząd turecki posiada 113 statków o 86.000. Ogólna ilość statków, pływających pod turecką banderą, wynosi 456 jednostek. Ogólny tonaż tureckiej floty handlowej sięga, według urzędowej statystyki, do 110.000 ton. Największym przedsiębiorstwem żeglugowym jest firma „Seiri efain" posiadająca 35 statków o pojemności 27.000 ton

H. J.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. I R.

ORGANIZOWANIE ODDZ. W BRZEŚCIU NAD BUGIEM. Staraniem Związku

Inwalidów Wojennych w Brześciu n./B. powstaje Oddział L.M.R., który liczy już obecnie przeszło 100 założycieli. Na zebraniu w dn. 20/X r. b. wybrano Komitet Organizacyjny w następującym składzie: pp. Zeszczyński, Dumoicki, Passek, Ciesielski, Szczepański, Górski, Ostrowski, Dmowski Wysokiński, Mazurkiewicz, Różański, Dużkiewicz, Janowska, Gorska, Ludwikowski, kom. okr. P.P., ks. Borysiuk. W najbliższym czasie Oddział zostanie zatwierdzony i rozpocznie energiczną działalność.

ZMIANA LOKALU KOMITETU WARSZAWSKIEGO L.M.R. Komitet Warszawski przeniósł się do nowego lokalu: Plac Napoleona 6, m. 4, I piętro, tel. 65-84.

Z ODDZIAŁU L. M. R. WE LWOWIE. Oddział we Lwowie rozwinął energiczną działalność, wyswietlając propagandowy film morski, oraz jednając członków, których liczyć można już obecnie ponad 10 tysięcy.

POZNAŃSKA KOLEJ ELEKTRYCZNA

Towarzystwo Akcyjne

T-wo przejęło w roku 1896 istniejące od 1880 r. konne tramwaje i uruchomiło pierwsze 3 linje elektrycznego tramwaju w 1898 r.; były to linje: Dworzec — Katedra, Jeżyce — Wilda, Stary Rynek — Górczyn. Działalność swoją rozpoczęło T-wo z kapitałem akcyjnym 1.000.000 mk. W 1898 r. kursowało 25 wagonów motorowych i 10 przyczepnych, prócz tego kursowały jeszcze i konne tramwaje. Torów było 16,56 klm. Przewieziono pasażerów 3.227,885 i przejechano wagonokilometrów 904.982.

Z biegiem lat wraz z rozwojem miasta rozwijało się i przedsiębiorstwo, to też powiększono stopniowo wysokość kapitału akcyjnego, ilość wagonów, torów i moc stacji elektrycznej. Kapitał akcyjny osiągnął sumę 3.600.000 mk. zł., ilość wagonów motorowych 88, przyczepnych 62, tory 44,13 klm.

Przedsiębiorstwo miało od 1898 r. własną stację elektryczną, która obsługiwała tramwaje i prócz tego dawała prąd prywatnym abonentom dla światła i siły; większość tych ostatnich przejęła później

elektrownia Miejska uruchomiona 1 października 1904 r. Elektrownię tramwajową na zasadzie umowy, zawartej jeszcze w 1866 r. z Magistratem, odstąpiono gminie miejskiej w r. 1913 i od 1 stycznia 1914 r. tramwaje otrzymują prąd z miejskiej elektrowni.

O rozwoju przedsiębiorstwa daje pogląd następująca tablica. W tablicy tej uwzględnione są lata w których powiększono kapitał akcyjny, prócz tego 1913 r. jako ostatni przedwojenny, 1920 r. jako ostatni wojenny i 3 lata następne.

R o k	1893	1894	1900	1904	1906	1912
Kapitał akcyjny mk. zł.	1.000.000	1.500.000	2.000.000	2.500.000	3.000.000	3.600.000
Długość torów klm.	16,56	17,44	18,99	21,73	28 08	39,68
Ilość wag. mot.	25	30	33	46	55	75
Ilość wag. przycz.	10	18	23	29	35	46
Przebieg wagonów rzecz. wag. klm.	904.982	1.236.535	1.468.947	2.282.356	2.739.408	3.601.003
Ilość pasażerów (bez abonentów)	3.227.885	3.876.593	4.399.124	6.221.510	7.195.286	9.853.496
Przychód ogólny mk.	340.206	424.442	506.992	778.350	888.091	1.255.107
Bezpośrednie koszta eksploat.	171.694	204.733	214.921	363.655	466.887	637.793
Spółczynnik eksploatac. w %	50,5	48,3	48	46,7	52,7	51
Dywidenda w %	7	9	9	8½	8½	9

R o k	1913	1920	1921	1922	1923	1924
Kapitał akcyjny mk. zł.	3.600.000	3.600.000	3.600.000	3.600.000	3.600.000	
Długość torów klm.	43,76	44,13	44,13	44,13	44,13	
Ilość wag. mot.	78	88	88	88	88	
Ilość wag. przycz.	46	62	62	62	62	
Przebieg wagonów rzecz. wag. klm.	3.675.191	4.147.859	4.249.341	4.406.568	4.158.489	
Ilość pasażerów (bez abonentów)	10.248.800	19.568.289	19.071.528	16.059.057	14.143.273	
Przychód ogólny mk.	1.311.886	29.071.941	239.412.782	997.291.796	118.534.041.804	
Bezpośrednie koszta eksploat.	671.073	22.549.114	176.020.322	673.261.671	73.988.232.002	
Spółczynnik eksploatac. w %	51	77,5	74	67,5	62,5	
Dywidenda w %	9½	10	11	11	0	

W 1923 r. nabył Magistrat miasta Poznania 75 proc. wszystkich akcji, przedsiębiorstwo zaś jest nadal prowadzone jako T-wo akcyjne, rada nadzorcza, którego składa się z 3 członków Magistratu, 3 radnych i z 3 przedstawicieli prywatnego kapitału. Skład Rady Nadzorczej jest następujący: Prezydent miasta Po-

znania, C. Ratajski prezes; L. Cichowicz radca prawny, zastępca prezesa; inż. A. Ballenstedt, radny miasta; Cz. Bugzel radny miasta; inż. Drozdowicz, radca miejski; J. Piechowski, radca miejski; S. Samulski, prezes Zarządu, H. Cegielski; Sułowski, dyrektor T-wa „Siła i Światło” B. Wybieralski, radny miasta. Dyrekto-

rem przedsiębiorstwa jest od 1-go stycznia 1921 r. p. inżynier Paweł Nestrypke.

Warsztaty posiadają następujące oddziały: kuźnię, tokarnię, ślusarnię, stolarnię, lakiernię, malarnię, uzwajalnię, lejarnię do metelu, instrumentalnię. Główne warsztaty mieszczą się przy ulicy Gajowej, a pomocnicze przy Łazarzkiej, W po-

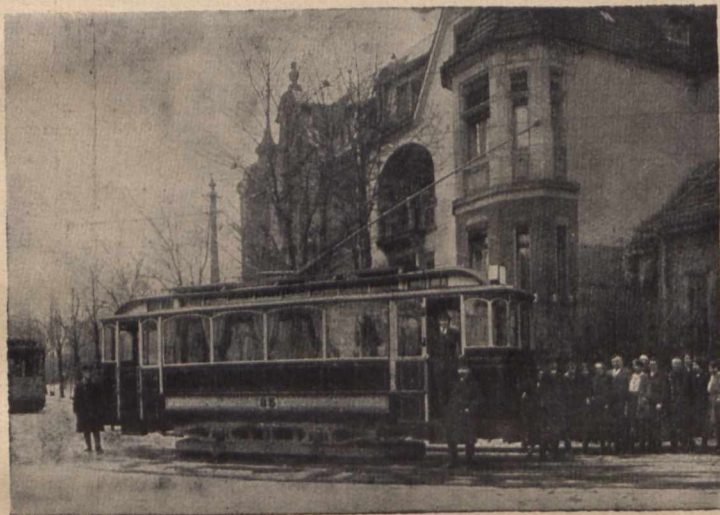
dobny sposób są rozmieszczone remizy. Przedsiębiorstwo zatrudnia ogółem 555 pracowników, w nich 160 przypada na warsztaty i obsługę torów.

W ostatnich dniach lata nabyto następujące maszyny: automatyczną frezówkę do kół zębatych, szlifierkę do frezów, maszynę do ostrzenia pił, aparat do mierzenia izolacji i zwarć w motorach, aparat do wynajdywania uszkodzonych miejsc kabli podziemnych, przetwornicę do elektrycznego spajania szyn i kilka mniejszych przyrządów. Prócz bieżącego remontu wagonów, torów, sieci, przebudowano i powiększono w ostatnich dwóch latach — 11 wagonów, zbudowano 1 wagon ciężarowy do przewożenia towarów, 1 wagon wieżowy dla reparacji sieci, w końcu zupełnie nowy osobowy wagon motorowy.

Wagon ten jest największym z obecnie posiadanych, długość jego wynosi 12 mtr. i może pomieścić 54 osoby, posiada on



Remiza.



Nowy wagon zbudowany we własnych warsztatach.

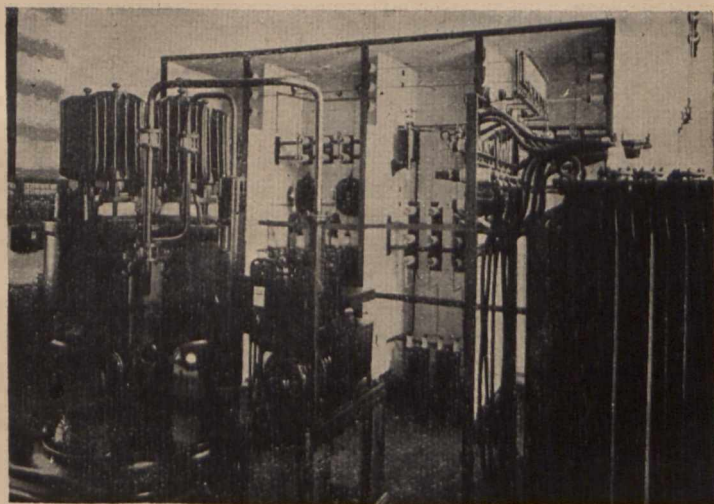
2 motory a 45 HP firmy Brown Boveri i S-ka i regulator (kontroler) jest przystosowany do elektrycznego hamowania za pomocą solenoida, umieszczonego w przyczepnym wagonie. Wagon ten został zbudowany w chwilach wolnych, to znaczy, gdy bieżących reparacji było mniej i warsztaty nie byłyby odpowiednio wykorzystane. W ostatnich czasach zakończono instalację prostownika rtęciowego firmy Siemens-Schuckertwerke na 600 amperów 500 — 600 volt.

Działanie jego polega na wykorzystaniu własności rozgrzanej rtęci w próżni, która przepuszcza prąd tylko w jednym kierunku i ma dzięki temu zastosowanie do zamiany prądu zmiennego na stały. Prostownik rtęciowy zastąpił wyrównawczą baterję akumulatorów, która posyła prąd do sieci, pracując równolegle z elektrownią; dla ładowania tej baterji ustawiona była przetwornica (motor-generator), która

pracowała bardzo nieekonomicznie, gdyż powodowała 20 — 40% straty energii zależnie od obciążenia. Tymczasem straty prostownika wynoszą tylko 8%, i to niezależnie od obciążenia. Prócz tego prąd, doprowadzony do prostownika jako prąd wysokiego napięcia (6000 volt), jest tańszym od prądu 550 v., jaki dotychczas był doprowadzany do przetwornicy.

Lata inflacji pieniądza nie pozwoliły przedsiębiorstwu należycie rozwinąć się i całą uwagę skierowano na podtrzymanie istniejących urządzeń; z tego też powodu w ostatnich latach wypłacono bardzo małą dywidendę, uwzględniając to, że wypłacono ją w markach polskich, a kapitał akcyjny nie był przewalutowany; w roku zaś 1923 nie wypłacono żadnej dywidendy. Natomiast cały zysk przeznaczono w ostatnich latach na odnowienie technicznych urządzeń.

P. NESTRYPKA



Instalacja prostownika rtęciowego.

GEBETHNER I WOLFF

KSIĘGARNIA NAKŁADOWA

WARSZAWA, ZGODA 12.

POLECAJĄ NASTĘPUJĄCE NOWOŚCI:

<i>Anczyc.</i> Przypadki Robinzona Kruzoe. Z 10 rycinami i licznymi drzeworytami w tekście. Wyd. 14.	7.—
<i>Bartkiewicz Z.</i> Polityka w lesie. Wybór Nowel.	7.50
<i>Boy-Żeleński.</i> Flirt z Melpomeną. Wieczór piąty.	6.50
<i>Bukowiecka Z.</i> Historia o Janku Górniku. Opowiadanie dla młodzieży. Wydanie 4 z 9 rycinami.	6.—
<i>Burnett Fr.</i> Mały lord. Powieść dla młodzieży. Z 16 ilustr. A. Rożankowskiego. .	6.—
<i>Dębicki Z.</i> Wł. St. Reymont, laureat Nobla. Z portretem Wł. St. Reymonta. . .	1.—
<i>Gide K.</i> Pierwsze wiadomości z ekonomji politycznej. Z upoważnienia autora i wy- dawcy przełożył St. Posner.	3.—
<i>Grąbczewski Br.</i> W pustyniach Raskemu i Tybetu. Z 82 ilustr. portretem autora i mapą. (Podróże gen. Grąbczewskiego tom III).	15.—
<i>Hajota.</i> Z dalekich lądów. Nowele i opowiadania.	6.50
<i>Herman O'Donoghue K.</i> The castle of imagination. Ze słownikiem.	3.—
<i>Joteyko T.</i> Nowy podręcznik do nauki muzyki w szkołach ogólnokształ. Zeszyt IV	2.80
<i>Konopnicka M.</i> Pan Balcer w Brazylii. Wyd. 4, opracował Jan Czubek	8.—
<i>Łada Jan.</i> W zaklętym zamczysku. Powieść z lat dawnych. Tomów 2.	12.—
<i>Mayne-Reid.</i> Dolina bez wyjścia. Przygody podróżników w Himalajach. Przeło- żyła z angielskiego M. J. Zaleska. Wyd. 6 z 11 rycinami.	5.60
<i>Makarczyk J.</i> Przez Palestynę i Syrię. Szkice z podróży.	3.—
<i>Makuszyński K.</i> Wycinanki.	5.—
<i>Natanson Wł. i Zakrzewski K.</i> Nauka fizyki. Podr. przezn. do użytku uczniów klas wyższ. szk. śred. Tom III.	10.—
Tom III. Zesz. II.	4.—
<i>Orkan Wł.</i> Listy ze wsi. Tom I.	4.50
<i>Prus B.</i> Emancypantki. Wyd. 4.	24.—
<i>Reymont Wł. St.</i> W głębiach. Nowele (Pisma, t. XIX).	5.50
— Na krawędzi. Nowele (Pisma, t. XX).	5.50
<i>Roux A.</i> Le livre de la France pour les classes supérieures des lycées. Avec 20 gra- vures. Avec collaboration de K. Mellerowicz.	5.—
<i>Słonimski A.</i> Pod zwrotnikami. Dziennik okrętowy.	4.—
<i>Smoleński W.</i> Studja historyczne.	12.50
<i>Surzyński M.</i> Streszczony wykład polifonji i form muzycznych.	1.—
<i>Stevenson R. L.</i> Skarby na wyspie. Powieść dla młodzieży. Przetłumaczył W. P. z 6 rys. St. Sawiczewskiego. Wyd. 2.	6.—
<i>Szarzyński M. S.</i> Wybór poezyj. Wydał Ign. Chrzanowski (B. U. L. 234).	0.40
<i>Szpotkański St.</i> Skradziony rękopis. Powieść.	5.—
<i>Tokarz W.</i> Sprzysiężenie Wysockiego i Noc listopadowa. Z 44 ryc. i 3 planami.	10.—
<i>Ujejski J.</i> O cenę absolutu. Rzecz o Hoene-Wrońskim.	7.50
<i>Witkowska-Reutt Z.</i> Pielgrzym. (Legenda Ossjaku).	—6

NOWOŚĆ! NOWOŚĆ! NOWOŚĆ!

PRECZ Z PŁYNAMI I POMADKAMI
DO CZYSZCZENIA METALI!!!

CZY WIESZ CO TO JEST

„PAVTON“?

Jest to specjalnie chemicznie spreparowana szmatka, która na sucho, bez pomocy past i płynów czyści wszelkie metale. Wystarczy potrzebny, zaplamiony metal, aby takowy otrzymał połysk słońca. Wysyłka za zaliczeniem pocztowym 2 zł. 50 groszy sztuka. — Piszcie

„PAVE“

POLSKA ORGANIZACJA
PATENTOWANYCH NOWOŚCI

WARSZAWA, ULICA KRUCZA Nr. 44.

DUŻE DOCHODY DLA ODSPRZEDAWCÓW!!!

PRZETARG OFERTOWY

SPRZEDAŻ HOLOWNIKA PORTOWEGO

Urząd Marynarki Handlowej na wybrzeżu Pomorskiem w Wejherowie sprzedaje loco port Puck holownik żelazny portowy, budowy 1900 r. Największa długość 26,25 m., największa szerokość 44,35, zanurzenie 1.30 m., pojemność brutto 55.281 ton rejestrowych, pojemność netto 7.274 ton rejestrowych. Maszyna parowa podwójnej ekspansji na 140 K. M., kocioł przyznany przez dozór kotłów za nienadający się do dalszego użytku. Stan kadłuba i maszyny zadawalniający. Obejrzeć holownik można w porcie puckim.

Oferty opłacone stemplem w zapieczętowanej kopercie z napisem na niej „Zgłoszenie na kupno holownika“ należy składać do Urzędu Marynarki Handlowej w Wejherowie, ul. Dworcowa 4, nie później, niż DO DNIA 27 LISTOPADA 1925 R. Urząd udziela bliższych informacji w godzinach służbowych.

Do oferty należy załączyć kwit Kasy Skarbowej na wpłacone wadium w wysokości 5 proc. zaferowanej za holownik kwoty. Oferty bez wadium rozpatrywane nie będą.

Urząd Marynarki Handlowej.

NAJNOWSZE
WYDAWNICTWA
INSTYTUTU WYDAWNICZEGO

BIBLIOTEKA POLSKA

<i>Gumowski M.</i> Medale polskie. Z 34 tablicami (Biblioteka Naukowa)	5.—
<i>Kleiner J.</i> Studja z zakresu literatury i filozofji (Biblioteka Historyczno-Literacka)	13.50
<i>Polska w pamiętnikach wielkiej wojny 1914—1917.</i> Zebrał i objaśnił Michał Sokolnicki (Czasy i Ludzie)	25.—
<i>Przeździecki R.</i> Varsovie. Avec 170 illustrations en texte et 32 gravures hors texte	20.—
<i>Płaśnik J.</i> Kultura wieków średnich. I. Życie religijne i społeczne. Z ilustracjami (Biblioteka Historyczna)	15.—
<i>Sinko T.</i> Hellenizm Juliusza Słowackiego. Z 8 ilustracjami (Biblioteka Historyczno-Literacka)	11.20
<i>Szymanowski K.</i> Fryderyk Chopin	2.50
<i>Zdziechowski J.</i> Finanse Polski w latach 1924 i 1925	12.—

WIELKA BIBLIOTEKA

(ARCYDZIEŁA LITERATURY POLSKIEJ I OBCEJ)

Nr. 94 <i>Górnicki Ł.</i> Dworzanin polski	3.90
„ 114/15 <i>Czajkowski M.</i> Stefan Czarniecki 2 tomy	6.—
„ 116 <i>Molier.</i> Mieszczanin szlachcicem	1.—
„ 117 <i>Korzeniowski J.</i> Tadeusz bezimienny	4.50
„ 118 <i>Lenartowicz T.</i> Bitwa Racławicka	—55
„ 119 <i>Baryka.</i> Z chłopca król	—55
„ 120 <i>Ibsen H.</i> Wróg ludu	1.50
„ 121 <i>Lenartowicz T.</i> Branka	—50
„ 122 <i>Łoziński Wł.</i> Skarb watażki	2.50
„ 123 <i>Ajschylos.</i> Oresteja. Cz. II. Ofiary	—60
„ 124 <i>Lenartowicz T.</i> Zachwycenie. Błogosławiona. Święta praca.	—55
„ 125 <i>Łoziński Wł.</i> Madonna Busowiska	—80
„ 126 <i>Ajschylos.</i> Oresteja. Cz. III. Święto pojednania	—60

„BIBLIOTEKA SZKOLNA“ (z objaśnieniami)

Nr. 1 <i>Mickiewicz A.</i> Konrad Wallenrod	—85
„ 2 <i>Kubala L.</i> Oblężenie Częstochowy. Z 4 ilustracjami	—60
„ 3 <i>Rossowski S.</i> Lwów. Z 19 ilustracjami	—60
„ 4 <i>Feliński A.</i> Barbara Radziwiłłówna	—85
„ 6 <i>Skalkowski A.</i> Bitwa pod Raszynem. Z 4 ilustracjami	—40
„ 7 <i>Skalkowski A.</i> Śmierć księcia Józefa Poniatowskiego. Z 3 ilustracjami	—45
„ 8 <i>Słowacki J.</i> Anelli	—60
„ 9 <i>Syrokomla Wł.</i> Urodzony Jan Dębóróg	1.10
„ 10 <i>Mickiewicz A.</i> Grażyna	—65
„ 11 <i>Mościcki H.</i> Rzeź Pragi w roku 1794. Z 4 ilustracjami i mapką	50.—
„ 12 <i>Kubala L.</i> Odzyskanie Warszawy. Z 3 ilustracjami	—40
„ 15 <i>Mickiewicz A.</i> Sonety i sonety krymskie	—55

DO NABYCIA W KSIĘGARNI INSTYTUTU WYDAWNICZEGO „BIBLIOTEKA POLSKA“

W WARSZAWIE, UL. NOWY ŚWIAT 23/25, TEL. 271-18,
ORAZ WE WSZYSTKICH KSIĘGARNIACH.

GAZ JEST NAJTANSZEM I NAJDOGODNIEJSZYM PALIWEM DOBY DZISIEJSZEJ

SZYBKO--WYGODNIE--CZYSTO--OSZCZĘDNIE

a zatem:

gotujecie, prasujecie, ogrzewajecie pokoje i lokale gazem.

WSZELKIE GAZOWE APARATY JAK: KUCHENKI, ŻELAZKA DO PRASOWANIA, PIECE DO PIECZENIA I OGRZEWANIA POKOI WYPOŻYCZA:

Gazownia w Toruniu,

ULICA KOPERNIKA NR. 45

względnie nabyć można

W SKŁADNICY GAZOWNI, UL. PIEKARY NR. 37.

Gazownia w Toruniu ul. Kopernika 45 ma do oddania:

KOKS GAZOWY, WODĘ AMONIAKALNĄ, SMOŁĘ POGAZOWĄ, GRAFIT RETORTOWY

Kosztorysy na instalacje bezpłatnie.

Telefon: 11, 33, 90.

NIEZBĘDNE DLA ELEGANCKIEJ I PRAKTYCZNEJ
KOBIECY JEST PISMO KOBIECE:

„ŚWIAT KOBIECY”

Ilustrowany dwutygodnik, poświęcony modzie, robotom ręcznym, higienie, pielęgnowaniu piękności, sprawom prowadzenia i urządzenia domu, przynosi powieści, korespondencje zagraniczne, teatralne i t. d. Udziela wszelkich porad, dostarcza krojów oraz wzorów robót ręcznych. Prenumerata miesięczna zł. 3.60. Na żądanie numer okazowy wysyła bezpłatnie administracja „Świata Kobiecego”:

LWÓW, ul. CHORAŹCZYŹNY 27.

NIEZBĘDNE DLA ROLNIKA JEST NAJPOWAŻNIEJSZE
POLSKIE PISMO ROLNICZE:

„ROLNIK”

Ilustrowany tygodnik, poświęcony wszelkim sprawom rolnika i hodowcy obchodzącym. Udziela cennych porad. Prenumerata kwartalna 8 zł. —, wraz z dodatkiem „Przegląd Ogrodniczy”: zł. 10 —. Numer okazowy wysyła na żądanie bezpłatnie administracja „Rolnika”:

LWÓW, ul. CHORAŹCZYŹNY 27.

W żadnym domu kulturalnym nie może zabraknąć choćby biblioteczki. Wszelkie książki i nuty udzielane są na raty.

KSIĘGARNIA POLSKA B. POŁONIECKIEGO

we Lwowie, ul. Akademicka 2a.

Na żądanie wysyła katalogi. Własna introligatornia.

H. ALTENBERG

Księgarnia Wydawnicza Lwów, Pańska 16.

JULJUSZ SŁOWACKI

KRÓL-DUCH

WYDANIE ZUPEŁNE, KOMENTOWANE

Ułożył i komentarzem opatrzył

JAN GWALBERT PAWLIKOWSKI

Brzmienie tekstów z rękopisami ustalał
MICHAŁ PAWLIKOWSKI

TOM I.: TEKSTY

(Stron XVI + 604)

TOM II.: KOMENTARZ

(Stron XVI + 292 + 8 tablic z podobiznami
autografów)

CENA egzemplarza oprawnego w dwa tomy w wytworną, pięknie złożoną (*dos orné*) okładkę płócienną: zł. 104. Cena ośmiu zeszytów w broszurze: 95 złotych.

OKŁADKI można też nabywać osobno u nakładcy, lub w księgarniach, które przyjęły subskrypcję po cenie 5 zł. w poleconej przesyłce pocztowej po cenie 6.50 za dwa tomy.