

SPECIAL  
NUMMER  
SVERIGE  
POLEN

NUMER  
SPECJALNY  
SZWECJA  
POLSKA



M O R Z E

HAVET

ORGAN • LIGI • MORSKIEJ • I • RZECZNEJ  
ORGAN • FOR • POLSKA • SJOFARTSFORENINGEN



1929



FEBRUARI-MÄRS  
HÄFTE = 2-3

LUTY-MARZEC  
ZESZYT = 2-3

# !! Morze wzywa.. !!

Liga Morska i Rzeczna od lat szeregu pracuje nad zbliżeniem Polski do morza.

Liga Morska i Rzeczna rozpoczęła pracę nad zdobyciem dla Polski terenów nieskrępowanego rozwoju za morzem.

Morze i kolonje! — Oto jest nasze hasło i nasza idea przewodnia. Przeobrazić Polaka z człowieka zamkniętego w zaścianku lądowym, wiecznie podejrzliwie spoglądającego na swych sąsiadów — uczynić go obywatelem świata, który choć część granicy uważa nie za mur krępujący, lecz za pomost łączący z wszystkimi narodami — oto nasz cel.

Wielkie cele wymagają wielkich środków.

Urządzamy loterię. Loteria ta nietylko pośrednio ma przyczynić się do wzmocnienia prac naszych. Loteria jako fanty ma bezpłatne bilety wraz z utrzymaniem na wycieczki morskie, daje wygrywającym łodzie, statki żaglowe. — Loteria sama przez się wprowadzi setki ludzi w orbitę życia morskiego i sportu wodnego.

**Więc kupujcie losy morskiej loterii!  
Kupujcie, by dać środki na pracę morską!**

**OGÓLNA WARTOŚĆ WYGRANYCH WYNOSI  
PRZESZŁO PÓŁ MILJONA ZŁOTYCH**

**Co piąty los wygrywa.**

GLÓWNE WYGRANE STANOWIĄ:

**10 samochodów, 2 łodzie motorowe, 10 łodzi żaglowych, 40 łodzi Kanadyjskich i t. p.**

**Ale największa atrakcja, to 160 miejsc wycieczkowych do Stockholmu i Kopenhagi.**

Pięć dni prześlicznej podróży morskiej, polskim statkiem, przez polskie morze do najpiękniejszych stolic Północy, bez żadnych kosztów i bez kłopotów paszportowych!

**Cena losu 3 złote.**

**Ciągnienie 22 maja 1929 r.**

Bilety nabywać można: w Lidze Morskiej i Rzecznej, Elekoralna 2 i Królewska 9, oraz w jej oddziałach.

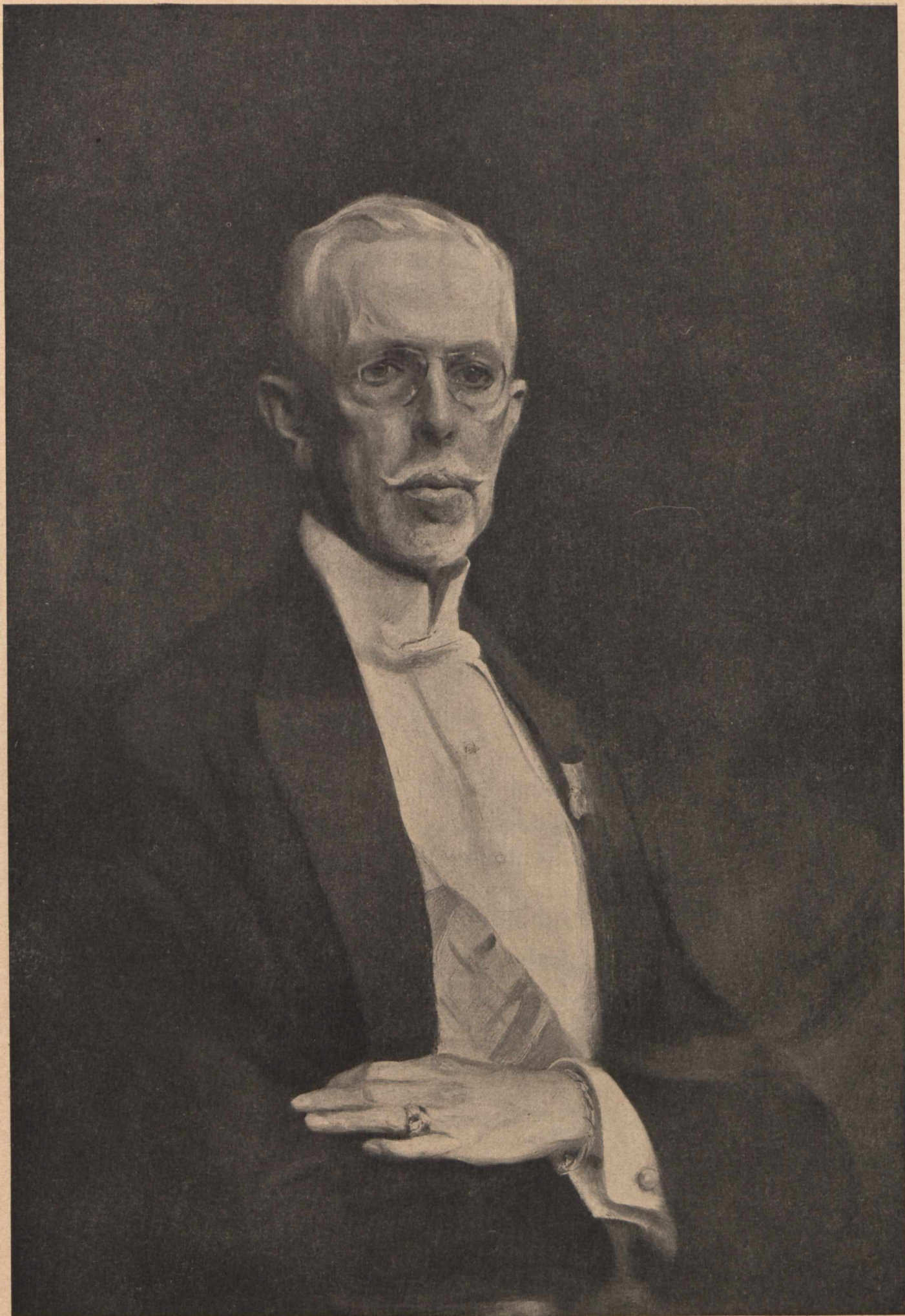
W kolekturze Generalnej J. Dzierżanowski, Nowy-Świat 64, i w kolekturach Loterii Państwowej.



**Cena 3 zł.**

**Rejentalnie stwierdzony nakład niniejszego numeru  
wynosi 35.000 egzemplarzy.**





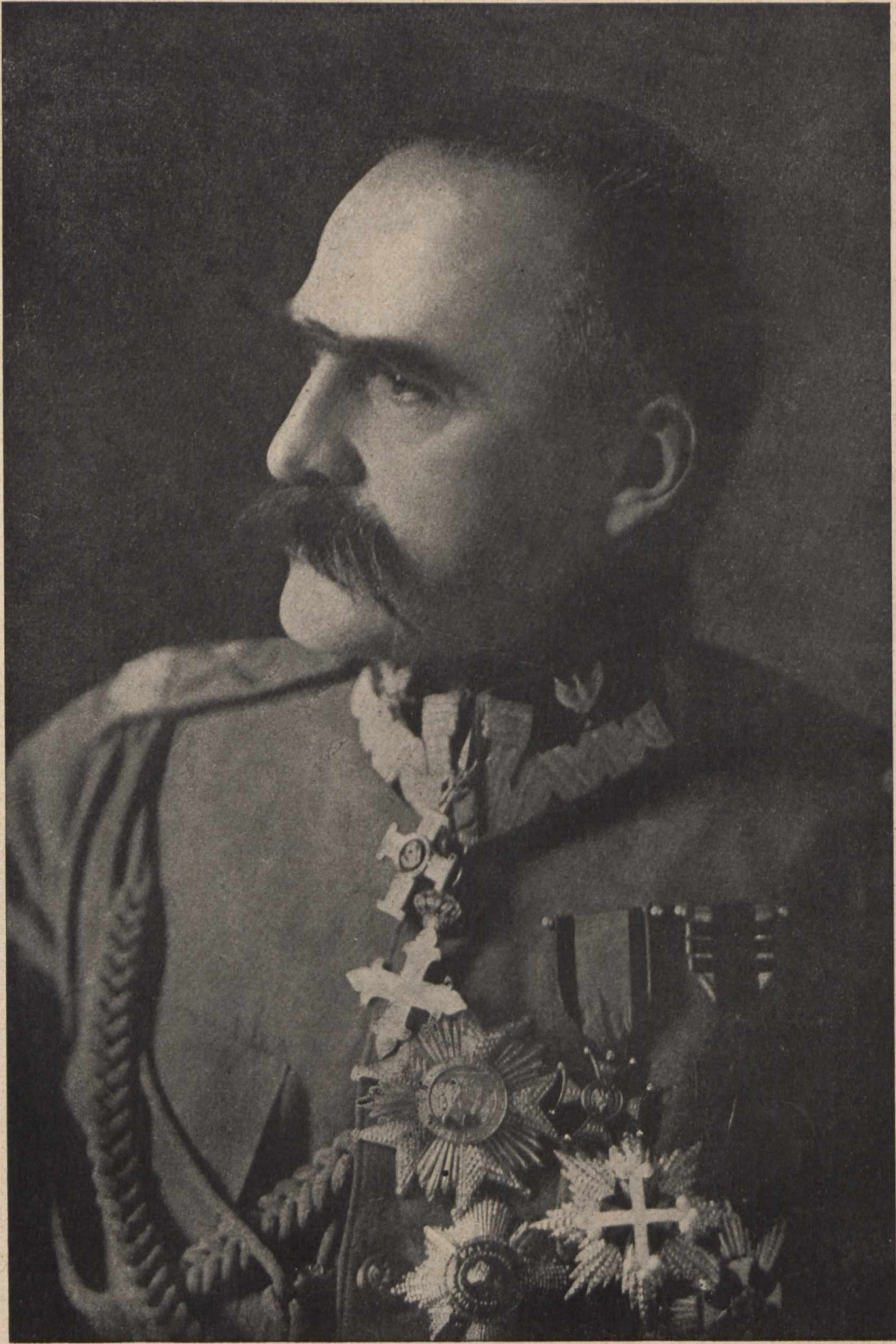
J. K. M. KRÖL GUSTAV V — H. M. KONUNG GUSTAV V.





PROF. IGNACY MOŚCICKI, PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.  
PROF. IGNACY MOŚCICKI, POLSKA REPUBLIKENS PRESIDENT.





PIERWSZY MARSZAŁEK POLSKI JÓZEF PIŁSUDSKI.  
POLENS FÖRSTE MARSKALK JÓZEF PIŁSUDSKI.



# MORZE

## ORGAN · LIGI · MORSKIEJ · RZECZNEJ

Nr. 2—3.

Warszawa, luty — marzec 1929 r.

Rok VI

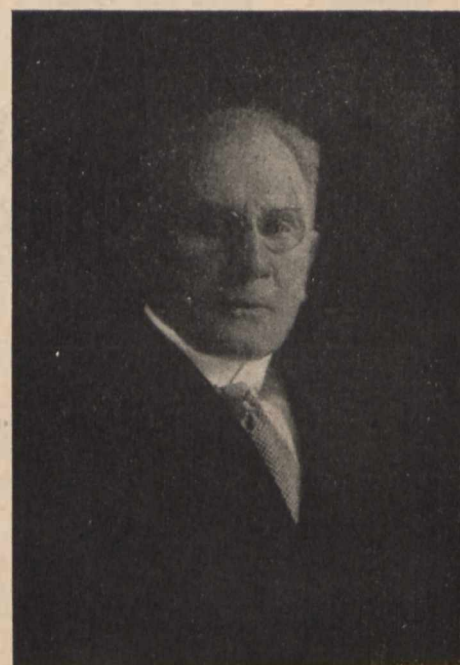
## TREŚĆ NUMERU — INNEHÅL:

1. Autograf p. Ministra Przemysłu i Handlu inż. E. Kwiatkowskiego, skreślony specjalnie do polsko-szwedzkiego numeru „Morza” — Minister ing. E. Kwiatkowski autograf;
2. Poseł Szwecji w Polsce o numerze polsko-szwedzkim „Morza” — Sveriges Minister i Polen om det polsk-svenska numret av „Morze”; 3. Liga Morska i Rieczna — Polska Sjö- och Flodfartsföreningen — *A. Uziembło*; 4. Bałtyk a Polska — Ostersjön och Polen — *T. Nosowicz*; 5. Flota handlowa Polski — Polens handelsflotta — *H. Pistel*; 6. Inwestycje w porcie gdyńskim — Hamnordningar i Gdynia — *Inż. St. Łęgowski*; 7. Port gdański — Danzigs hamn — *Gustaw Obracaj*; 8. Stan obecny a przyszłość polskiego rybołówstwa morskiego — Det polska havsfisket dess nuvarande tillstånd och framtid — *St. Jarocki*;
9. Szwecja — Sverige — *Zdzisław Dębicki*; 10. Handelsutbytet mellan Sverige och Polen — Wymiana handlowa między Szwecją a Polską — *Gunnar Bolander*; 11. Polsko-szwedzkie stosunki handlowe — De polsk-svenska handelsförbindelserna — *M. Turcki*; 12. \* \* \* — *Erik Nylander*; 13. Polskie zagłębie górniczo-hutnicze a Szwecja — Sverige och det polska gruv- och hyttedistriktet — *W. Olszewicz*; 14. I Polen Zakopane — Zakopane w Polsce — *F. Henriksson*; 15. Stosunki polityczne polsko-szwedzkie przez pryzmat wieków — De polsk-svenska politiska förhållandena genom århundradena — *Dr. Jan Rozwadowski*;
16. Szwecja — Sverige (Szkic fizjograficzny — En fysiografisk skiss) — *Prof. P. Ordyński*;
17. Klęska lodów w Gdańsku i w Gdyni — *A. Uziembło*; 18. Na Biskaju... — *Abramowski, inż.-pułk.*; 19. Pierwsza loterja fantowa Ligi Morskiej i Riecznej — *A. Z.*; oraz bogata Kronika i Dział Oficjalny L. M. i Rz. — PIONIER KOLONJALNY: 20. Linja rozwojowa nowoczesnej emigracji polskiej — *G. Z.*; 21. Wykorzystanie dla celów naukowych pracy instruktorów szkolnych w naszych środowiskach emigracyjnych — *Dr. T. Jaczewski*;
22. Ekspedycja do Angoli (Wrażenia i spostrzeżenia) — *Fr. Łyp*; 23. O istocie przedsięwzięcia kolonialnych, II. — *Dr. Gustaw Załęcki*; 24. Afryka francuska — *Inż. J. Oksza-Grabowski*; 25. Nowa orientacja portugalska w sprawie Angoli; 26. Przegląd Kolonialny — *Dr. Jan Rozwadowski*; 27. Kronika kolonialna.





*Admiral Arvid Lindman, Prezes Rady Ministrów.  
Amiral Arvid Lindman, Statsminister.*



*E. Trygger  
Minister Spraw Zagranicznych — Utrikes-  
minister.*



*E. Malmgren  
Minister Obrony Narodowej — Försvars-  
minister.*



*Nils Richard Wohlin  
Minister Finansów — Finansminister.*



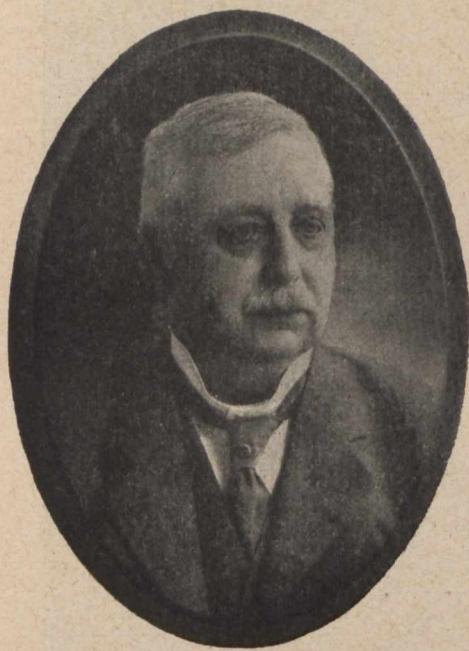
*V. Lundvik  
Minister Handlu — Handelsminister.*



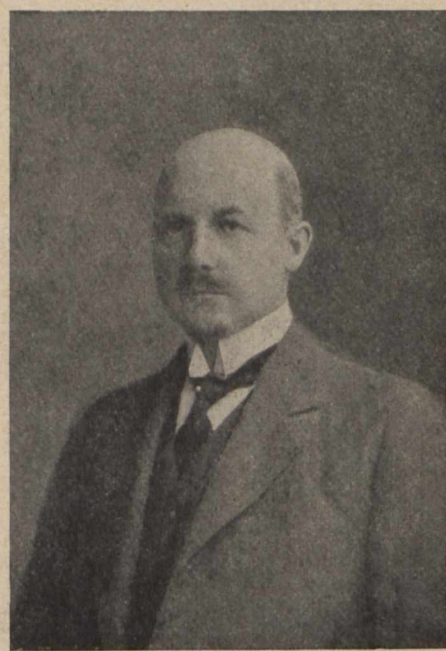
SZWEDZKI. — DEN SVENSKA REGERINGEN



C. Lindskog  
*Minister Oświecenia Publicznego —  
Ecklesiastikminister.*



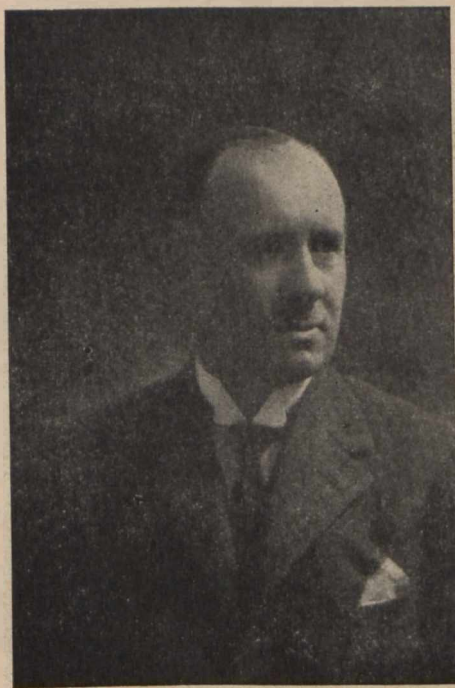
Georg Bismark  
*Minister Sprawiedliwości — Justice-  
minister.*



S. Lübeck  
*Minister Spraw Socjalnych — Social-  
minister.*



G. Borell  
*Minister Komunikacji — Kommunika-  
tionsminister.*



J. Johansson  
*Minister Rolnictwa — Jordbruksminister.*



E. O. Beskow  
*Minister bez teki — Konsultatiw  
Statsråd.*





Prof. Dr. Inż. Kazimierz Bartel  
*Prezes Rady Ministrów — Ministerpräsident.*



August Zaleski  
*Minister Spraw Zagranicznych — Utrikes-*  
*minister.*



Inż. Eugenjusz Kwiatkowski  
*Minister Przemysłu i Handlu — Handels-*  
*och Industriminister.*



Inż. Alfons Kühn  
*Minister Komunikacji — Kommunika-*  
*tionsminister.*



Gen. Dr. Felicjan Stawoj-Składkowski  
*Minister Spraw Wewnętrznych — Inrikes-*  
*minister.*



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ. — DEN POLSKA REGERINGEN



Dr. Kazimierz Świtalski  
*Minister Wyznań Religijnych i Oświece-  
nia Publicznego — Ecklesiastikminister.*



Inż. Jędrzej Moraczewski  
*Minister Robót Publicznych — Minister  
för Allm. Arbeten.*



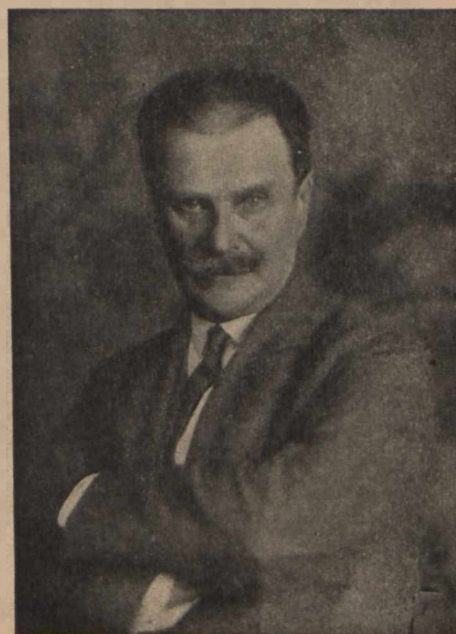
Stanisław Car  
*Minister Sprawiedliwości — Justitie-  
minister.*



Bogusław Miedziński  
*Minister Poczty i Telegrafów — Post- och  
Telegrafminister.*



Prof. Dr. Witold Staniewicz  
*Minister Reform Rolnych — Agrarreform  
minister.*



Karol Niezabytowski  
*Minister Rolnictwa — Jordbruksminister.*



AUTOGRAF P. MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU INŻ. Z. KWIATKOWSKIEGO, SKREŚLONY SPECJALNIE DO POLSKO-SZWEDZKIEGO NUMERU „MORZA”



Dr. Stanisław Jurkiewicz  
Minister Pracy i Opieki Społecznej —  
Arbetsminister

Największa, najdłuższa nawet granica lądowa państwa ma to do siebie, że tworzy państwa z ograniczonymi, niewielkimi liczbami posiadaczy. Ale nie gwarantuje jej ona powstania współpracy gospodarczej i kulturalnej. Wyprowadza na niej muraz niewidzialny dla oka laika „mury chińskie”, mury potrzaski, dalekie i wysokie, najeżone punktami przeszkodami i zaprzecami ruchu, jakie tylko technika przemysłowości ludzka edotały wyprodukować.

Granica morska, choćby najmniejsza, największa grama, dla państwa, przynosi, przynosi pośrednio całego świata. Środkiem polne, niekierowane, zmieszane atmosfery, językami i potrzaskami, ludmi obcy na granicy lądowej patrzą na siebie podejrzliwie, na granicy morskiej wymieszanie ras, języków, narodowości, interesów przypada im zupełnie naturalne.

Światem Polski, przełamanej oporami kruszącą jej swobodę i naturalny rozwój przysłuchiwać się wewnątrz, uprzywilejować jej znaczenie zewnętrzne — to synonim wyprzedzenia jej na morza przez własne porty i polarną flotę.



Dr. Alfred Wysocki  
Wiceminister Spraw Zagranicznych —  
Vice Utrikesminister.

MINISTER ING. E. KWIATKOWSKIS AUTOGRAF

(Oversättning)

Till och med den längsta mellanstatliga landgräns stater förenar staterna med endast ett begränsat, föga stort antal grannar. Men icke alltid blir den en brygga för ekonomiskt och kulturellt samarbete. På den uppväxa ofta för lekmanes öga osynliga „kinesiska murar”, mäktiga murar, långa och höga, befästade med alla de slags hinder, som endast mänsklig teknik och uppfinningsförmåga mäktat uttänka.

Havsgränsen, även om den är aldrig så kort och smal, närmar, drar till sig hela världens grannskap. Ett fritt grannskap, obesvärat, mättat med en atmosfär av vänskaplighet och behov av samarbete. Främmande folk vid en landgräns se med misstänksamhet på varandra; vid havsgränsen synes blandandet av raser, språk, nationaliteter, intressen vara något helt naturligt.

Att utvidga Polen, att bryta ner hindern, som besvära den fria och naturliga utvecklingen av landets alla friska inre krafter, att befästa dess yttre be-



Pierwsza karta tych dziejów napisana jest przeregulnie  
niekiedy omyślnie wspólnie przez polską Bandę.  
ra przedkła w Gdyni powiewa podniebnie i wie, że co-  
dziennie wita ją z coraz głębszą potęgą i wzmocnieniem  
przyjacieli polskiej.

A z kardynalnym nbiegającym powiem coraz to liczniej ciekawo  
wzrost nowa bandery do wybitnia polskiego. budować u nas  
głębsze zainteresowania gospodarcze i kulturalne dla  
reprezentowanych przez nie państw

Granica morska wie otwiera nowe horyzonty w Polsce  
i dla Polski. Tu powstają, marstają i potęgą się nowa  
wartości. których nowa dzień jeszcze państwa nie umiemy  
właściwie ocenić

Jedno jest tylko pewne. Wartości te niewątpliwie będą  
równoległe i wielokrotnie w stosunku do naszej własnej  
pracy. Młodość w zagadnieniu morskiej potęgą

A wie naszym naszym: nieprzerwaną Tarcich pracy  
i wysiłku. nieomniemy wysiłek w ofiarach nieodparty  
przyjmuje postępu i rozwoju na polskim rybnym morskim.

Stenialkowski.

Warszawa 24. V. 1919.

tydelse — är synonymt med att föra ut Polen på havet genom egna hamnar och genom en egen flotta.

Det första bladet i dessa hävder upptages av det särskilt livliga polsk-svenska samarbetet. Den svenska flaggan vajar dagligen i Gdynia, och den vet, att den dagligen hälsas med allt djupare känsla av polsk vänskap.

Och med varje år, som går, komma ständigt allt talrikare nya flaggor till den polska kusten, hos oss väckande allt djupare ekonomiskt och kulturellt intresse för de stater, de representera.

Havsgränsen har alltså öppnat nya horisonter i Polen och för Polen. Här uppstå och växa sig starka nya värden, vilka vi kanske idag ännu icke själva till fullo kunna uppskatta.

Endast ett är säkert. Dessa värden komma att mångfaldigas parallellt med det egna arbete, som vi nedlägg på hithörande trägor.

Vår lösen är alltså: en obruten kedja av arbete och ansträngning, oförtruten offervillighet, oeftergivligt tvång till framgång och utveckling på den polska havskusten.

E. KWIATKOWSKI



Dr. Franciszek Doleżal  
Wiceminister Przemysłu i Handlu —  
Vice Handels- och Industriminister.



Konstanty Rozwadowski  
Poseł Rzeczypospolitej w Szwecji —  
Polens minister i Sverige.



POSEŁ SZWECJI W POLSCE O NUMERZE POLSKO-SZWEDZKIM „MORZA”  
SVERIGES MINISTER I POLEN OM DET POLSK-SVENSKA NUMRET AV „MORZE”

Till  
Redaktionen av „Morze”,  
Warszawa.

Jag önskar Eder t „Sverige-nummer”  
största möjliga spridning och förblir  
Med fullkomligaste högaktning  
C. Anckarsvärd.

Det beredde mig såsom Sveriges representant i Polen odelad tillfredsställelse att höra om Eder plan att utgiva ett särskilt „Sverige-nummer”, i avsikt att härigenom bidra till ökad kännedom om de svenska sjöfartsförhållandena samt om den polska sjöfarten på Sverige och den svenska på Polen.

Jag följer med stort intresse det snabba utbyggandet av Gdynia, över vilken hamn så stora mängder kol och andra varor redan skeppas. Man kan redan nu se, att denna hamn i hög grad kommer att bidra till den polska sjöfartens utveckling.

Jag har vidare konstaterat, att den unga polska handelsmarinen, samtidigt som den utvecklar sig självständigt, genom samarbete med andra länders sjöfart söker draga nytta av den erfarenhet, de äldre sjöfarande nationerna ha. Sannolikt skulle den polska sjöfartens tillväxt kunna befordras, om dess målsmän i än högre grad än hittills sökte begagna sig av de erfarenheter och den tekniska sakkunskap, som stå att finna i Sverige, ett Polens grannland, vilket sedan urminnes tider ägnat sig åt sjöfarten och med vilket Polens förbindelser, såväl vad beträffar handelsutbytet som i andra avseenden äro så livliga och så präglade av ömsesidig förståelse. Samarbetet med den utländska sjöfarten är emellertid i hög grad beroende på den polska lagstiftningen i fråga om sjöfarten, i synnerhet rörande de pålagor, som påvåla denna.



C. Anckarsvärd  
Poseł Szwecji w Polsce — Sveriges  
Minister i Polen.

Do  
Redakcji „Morze”  
w Warszawie.

Projekt WPanów wydania specjalnego Szwedzkiego Numeru w celu po-

głębienia znajomości o szwedzkiej żegludze morskiej oraz polskiej żegludze do Szwecji i szwedzkiej do Polski sprawił mi, jako reprezentantowi Szwecji w Polsce, prawdziwe zadowolenie.

Z wielkiem zainteresowaniem śledzę szybką rozbudowę Gdyni, portu, przez który przechodzą już teraz tak wielkie ilości węgla i innych towarów. Można już obecnie przewidzieć, w jak wielkim stopniu przyczyni się port ten do rozwoju polskiej żeglugi.

Skonstatowałem również, że młoda polska marynarka handlowa, równocześnie z jej samodzielnym rozwojem, przez współpracę z marynarką handlową innych krajów, stara się wykorzystać doświadczenie, nabyte przez starsze żeglujące narody.

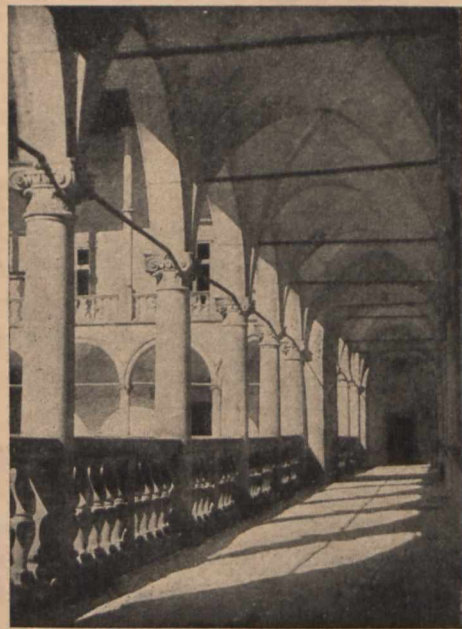
Uważam, że można byłoby przyspieszyć rozrost polskiej żeglugi morskiej, gdyby kierownicy jej w wyższym jeszcze, niż dotychczas, stopniu starali się wykorzystać doświadczenie i techniczne znajomości rzeczy, które posiada Szwecja, sąsiedni kraj Polski, który od niepamiętnych czasów zajmował się żeglarstwem, i z którym wzajemne stosunki są tak ożywione oraz odznaczają się obopólnym zrozumieniem, tak pod względem wymiany handlowej, jak i pod innymi względami. Współpraca z żeglugą zagraniczną jest jednak w wysokim stopniu uzależniona od ustawodawstwa polskiego co do żeglugi, przede wszystkim zaś co do nałożonych na nią podatków.

Z życzeniami, aby „Szwedzki Numer” był jak najszerszej rozpowszechniony pozostaje

z prawdziwym poważaniem  
C. Anckarsvärd  
Poseł Szwedzki.



Polska. Las jodlowy w Karpatach. — Polen. Skogsparti i Karpaterna.



Krużganki na Wawelu w Krakowie. — Pelargalleriet på slottet Wawel i Kraków.



# LIGA MORSKA I RZECZNA

POLSKA SJÖ— OCH FLODFARTSFÖRENINGEN

Zaledwie słońce niepodległości nam zaświeciło, gdy powstała Liga Morska i Rzeczna. Powstała, by wśród narodu, odciętego od morza, szerzyć myśl o tem, czem jest ten wielki gościniec świata i czem jest możność utrzymywania i rozwijania stosunków z wszystkimi narodami świata pod względem politycznym, gospodarczym, a przede-wszystkiem moralnym.

Liga Morska Polska wyrosła wtedy, gdy młodzież nasza przelewała krew w obronie granic, w obronie niepodległości — i rzecz jasna, że na chwilę nie mogła spuścić z oka gwarancji bezpieczeństwa, które właściwie tylko we własnych siłach mogą spoczywać, ale przecież główna jej uwaga od samego początku była skierowana na moralną i gospodarczą stronę zagadnienia. Moralną, to znaczy przerobienie psychiki narodu polskiego, rozszerzenie jego widnokręgu, zapoznanie go z wszystkimi ludami świata, zaprzyjaźnienie z niemi, skierowanie sił i energii narodu ku walce z żywiołem wodnym, walce bezkrwawej, a chwalebnej Kolumbów i Amundsenów. Gospodarczą, to znaczy tworzenie własnego portu, własnej floty, nawiązanie stosunków wymiennych z narodami, z którymi łączy nas droga morska.

Niewielu członków liczyła zrazu Liga. A jednak fakt, że zdołała ona skupić tych wszystkich, którzy praktykowali na morzu, choć i pod cudzemi banderami, uczynił z niej siłę, zdolną istotnie do wielkich prac i wielkich poczynań. W jej to łonie powstał projekt budowy własnego portu w Gdyni, portu, który dziś rośnie z dnia na dzień, obok którego i dla którego powstaje miasto z niewidzianą gdzieindziej szybkością.

Liga szybko zrozumiała, że z budową własnej floty handlowej nie można czekać na inicjatywę społeczną. Brak było w Polsce kapitału wogóle, a zupełnie nie było kapitału, związanego z morzem. To też z całą energią przeprowadzać poczęła myśl o konieczności interwencji państwowej, o powołaniu do życia państwowej żeglugi morskiej. Myśl ta zrazu przyjęta z niedowierzaniem i obawą przed etatyzmem krzepła i znajdowała coraz więcej zwolenników, aż została zrealizowana w postaci przed-

siębiorstwa państwowego „Żegluga Polska”, które wbrew wszelkim oczekiwaniom rozwijać się poczęło coraz intensywniej, w ciągu dwóch lat potrajając swój tonaż.

Te czyny, te skutki widoczne naszych wysiłków zrzeszały coraz szersze koła publiczności polskiej wokoło Ligi. Napłynęły do niej szerokie koła młodzieży. Jeszcze parę lat temu morze było dla niej czemś, o czem jedynie w powieściach się czyta. Dziś, skoro tylko powłoka lodowa spłynie z Wisły i innych rzek polskich na martwych do niedawna ich falach ukazują się setki żagli białych. Płyną piękne statki klasowe, a obok nich byle jak sklecone łódeczki. Entuzjazm do morza ogarnia najszersze sfery. Najmniejszymi dopływami Wisły zdążają ku morzu gromady młodzieży, gnanej tęsknotą do szerokich przestworów morza. I młodzież swym pędem porusza cały kraj, podnieca starsze pokolenie.

Wszystkimi drogami zjeżdżają nad wybrzeże dziesiątki tysięcy ludzi, aby wchłonąć wichru od morza, aby ujrzeć ten skrawek granicy wolnej, łączącej nas z całym światem.

Dokonywać poczynamy w psychice polskiej — dokonamy przewrotu i w życiu całym naszego narodu. Praca to ciężka — na lata obliczona, ale też praca wdzięczna, bo tworząca wartości narodowe przez złączenie do najgłębszych podkładów duszy człowieka, do jego tęsknot wiekuistych za obszarem bezkresnym.

I w tem poczuciu spełnionego obowiązku i niezmierzonej mnogości prac, jakie mamy wykonać — my najmłodszy w rodzinie morskich narodów starszym braciom żeglarzom w roku nowym przesyłamy życzenie

Dobrego wiatru!

A. UZIEMBŁO

*Knappt hade oberoendetes sol lyst upp för oss, förrän Föreningen för sjö-och flodfart uppstod. Den uppstod för att hos vårt från havet avskurna folk vidga uppfattningen om vad denna väg ut i världen är, och vad det betyder, att ur politisk, ekonomisk, men framför allt moralisk synpunkt kunna underhålla*

*och utveckla förbindelserna med världens alla folk.*

*Föreningen växte upp, då vår ungdom göt sitt blod till gränsernas försvar, till försvaret av vårt oberoende — och det är klart, att den icke för ett ögonblick kunde lämna de faktiskt i den egna kraften liggande säkerhetsgarantierna ur sikte, men dess huvudsakliga uppmärksamhet var dock redan från början riktad på frågans moraliska och ekonomiska sida. Den moraliska sidan av frågan går ut på att omändra det polska folkets psyke, att vidga dess synkrets, att lära dem känna världens alla folk, att närma det till dem, att inrikta dess krafter och energi till kamp med det våta elementet, till en Kolumbus', till en Amundsens oblodiga, men ärofulla kamp. Den ekonomiska sidan av frågan åter går ut på att skapa en egen hamn, en egen flotta, att knyta ömsesidiga förbindelser med de folk, med vilka havet förenar oss.*

*Det var inte många medlemmar Föreningen räknade till en början, Men det faktum, att den lyckades samla alla dem, som tidigare varit till sjöss, om också under främmande flagg, gjorde den till en kraft, som verkligen var i stånd till stora uppgifter. Inom dess krets uppstod förslaget att bygga en egen hamn i Gdynia, en hamn, som idag växer för varje dag, som går, och kring vilken och för vilken en stad håller på att uppstå med en anorstädes ej bevittnad hastighet.*

*Föreningen insåg mycket snart, att man icke från allmänhetens sida kunde vänta på ett initiativ till byggandet av en egen handelsflotta. Kapital saknades i Polen överhuvud, men isynnerhet kapital bundet till havet. Därför började också Föreningen med all energi föra fram tanken på intervention från statens sida, på upprättandet av en statens handelsflotta. Denna tanke, som till en början mottogs med misstro och farhåga, stärktes inför statens namn och fann allt fler anhängare, tills den slutligen realiserades i form av ett statligt företag benämnt Polsk Skeppslart (Żegluga Polska), vilket mot alla förväntningar började utveckla sig allt intensivare.*

*Dessa tydliga resultat av våra ansträngningar gjorde, att allt vidare kretsar av det polska folket slöto upp kring Föreningen. Stora*



skaror av ungdom strömmade till den. För ännu några år sedan var havet för vår ungdom endast något, som man läser om i romaner. Idag däremot, kan man på Weichsel och på andra polska floder, så snart istäcket gått bort, få se hundratals vita segel. Där segla vackra segeljakter och vid sidan av dem hastigt hopsnickrade småbåtar.

Entusiasmen för havet griper allt vidare omkring sig. På de minsta bifloderna till Weichsel söka mas-

sor av ungdom sin väg till havet, drivna av längtan till dess vidder. Och genom sitt anlopp sätter ungdomen hela landet i rörelse, eggat det äldre släktet.

Från alla håll samlas tiotusentals människor till kusten för att insupa stormvinden från havet, för att se detta fria gränssnitt, som förenar oss med hela världen.

I det polska psyket, såväl som i vårt folks hela liv, utföra vi en omgestaltning. Det är ett svårt ar-

bete — ett arbete på lång sikt, men det är även ett tacksamt arbete, ty det skapar nationella värden, genom att det när ned till människosjälens djupaste underlag, till dess eviga längtan efter det oändliga.

Och i känslan av att vi gjort vår plikt, och att vi än ha en oändlig mängd arbete att utföra, sända vi, de yngsta inom sjöfolkens familj, våra äldre bröder på det nya året en önskan om — God vind.

A. UZIEMBŁO

## BAŁTYK A POLSKA

### ÖSTERSJÖN OCH POLEN.

Polska znowu powróciła do rodziny krajów, osiadłych nad Bałtykiem. Prawie 150 lat nie było nas tutaj i nic dziwnego, że sąsiadujące z nami na Bałtyku narody spoglądają z pewnem zainteresowaniem na nowego przybysza,—śledzą z uwagą, co on poczyna, stawiają prognozyki na przyszłość.

Będąc tym, nowym rzekomo, przybyszem, możemy śmiało i otwarcie powiedzieć, co my sami myślimy o odzyskanym dostępie do wód Bałtyku.

Cenimy każdy skrawek naszego brzegu bezgranicznie — rozumiemy i odczuwamy ogrom znaczenia dostępu do morza dla gospodarki całego kraju — kroczymy zdecydowanie ku stworzeniu na naszym brzegu szeroko otwartych wrót dla swobodnego obrotu towarowego Polski z innemi krajami świata.

Pobieżny rzut oka na mapę Bałtyku stwierdza szczupłość naszej granicy morskiej w porównaniu z innemi krajami, a zwłaszcza w porównaniu do zaludnienia poszczególnych, sąsiadujących tutaj z nami państw. Polityczna morska granica Polski, nie licząc wąskiego półwyspu Hel, wynosi zaledwie 80 klm. Ponieważ ludność Polski przekracza dzisiaj 30 milionów mieszkańców, więc oznacza to, że na każdego obywatela przypada zaledwie niecałe 3 mm. własnego brzegu, a na jeden metr brzegu morskiego przypada około 370 obywateli.

Przytoczone cyfry dają wytłumaczenie, dlaczego każdy polak tak bardzo wysoko ceni nasz dostęp do morza. Ma to jednakże swoją stronę dodatnią, albowiem, koncentrując wolę 30-miljonowego narodu na tak wąskim skrawku wybrzeża, winniśmy szybko osiągnąć pozytywne rezultaty naszych poczynań morskich.

Udział Polski w handlu międzynarodowym na Bałtyku zarysowuje się wyraźnie od chwili odzyskania ujścia Wisły w XV wieku. Stosunek handlu polskiego, idącego odtąd przez Gdańsk, na Bałtyku, ustalony na podstawie rejestru celnego ruchu okrętowego na Zundzie stanowił w XVI wieku do 60% do ogółu obrotów bałtyckich (w

1562 i 1574 r. — 59%, w r. 1575 — 56%) i polegał głównie na wywozie zbóż, sucharów i wytworów leśnictwa. Ogólna pojemność tonażu statków, uskuteczniających w tym okresie obroty handlowe z Polską wynosiła około 150.000 łasztów, czyli 300 — 360.000 ton.

Samodzielny okres polskiej polityki morskiej kończy się ze śmiercią króla Jana III w końcu XVII w., a następnie rozbiory Polski odsuwają ją konsekwentnie od Bałtyku.

Wznowiona era aktywnej polityki morskiej w Polsce rozpoczyna się z chwilą odzyskania własnego dostępu do morza. Ostatnie lata wskazują wyraźnie tendencję kierowania się polskiego handlu zagranicznego na drogę

morską. W 1925 r. z ogólnego obrotu towarów eksportowanych i importowanych przez Polskę, przeszło około 10% przez granicę morską. W latach 1927 i 1928 stosunek ten wzrasta prawie do 40%, równocześnie ze zwiększeniem się cyfr ogólnego obrotu.

Obrót portu gdańskiego wynosił przed wojną, za czasów należenia Gdańska do Rzeszy Niemieckiej (rok 1913) około 2.400.000 ton rocznie. W r. 1927 obrót portu gdańskiego wyniósł 7.897.000 ton, a w r. 1928 wyniesie zgórá 8.000.000 ton.

Nowobudujący się port w Gdyni zaczął uczestniczyć w zamorskim handlu Polski w r. 1924. Obroty tego portu wynosiły:

w r. 1924 —	9.717 ton
1925 —	51.728 „
1926 —	414.005 „
1927 —	895.813 „
1928 ok.	1.950.000 „

Powyższe dane świadczą o tem, że Polska z roku na rok coraz to aktywniej skierowuje swój obrót towarowy na Bałtyk i już dzisiaj ruch towarów przez polskie porty przekracza 10 milionów ton rocznie przy tendencji wzrostu.

W celu stworzenia jak najdogodniejszych warunków dla naszego handlu zamorskiego budujemy na naszym wybrzeżu, niezależnie od rozwijającego się stale portu gdańskiego, — nowożytny port w Gdyni, obliczony na możność przepuszczenia do 10 milionów ton rocznie. W r. 1926 przystąpiła Polska do tworzenia własnej marynarki handlowej, której tonaż, aczkolwiek jeszcze szczupły, powiększa się z roku na rok. Obrót towarów i bezpośredni stosunek z innemi krajami zamorskiemi coraz się rozszerza, a zwłaszcza z naszymi sąsiadami na morzu Bałtyckiem. Polska dąży do zapewnienia sobie w handlu bałtyckim stanowiska, któreby odpowiadało rozmiarom naszego gospodarstwa krajowego.

Warszawa, 4.I. 1929 r.

T. NOSOWICZ



Inż. Teodozy Nosowicz  
Dyrektor Departamentu Morskiego w M.  
P. i H. — Direktör för Maritima avd.  
i Handelsdepartementet.



Polen har återvänt till de vid Ostersjön bofasta folkens familj. Under nära 150 år, ha vi icke varit här, och det är inte underligt, att våra grannfolk vid Ostersjön med ett visst intresse betrakta nykomlingen. De följa med uppmärksamhet hans förehanden och söka förutspå hans framtid.

Men vi äro endast skenbart nykomlingar, och därför kunna vi djärvt och öppet säga, vad vi själva tänka om det vunnna tillträdet till Ostersjön.

Varje litet avsnitt av vår kust är för oss av obegränsat värde. Vi förstå och känna den för hela landets ekonomiska liv oerhörda betydelsen av tillträdet till havet, och vi skrida beslutsamt till verket med att på vår kust uppföra vida portar för Polens fria varuutbyte med världens andra länder.

En flyktig blick på Ostersjöns karta övertygar oss om vår hausgräns ringa utsträckning i jämförelse med andra länders, men isynnerhet i jämförelse med befolkningsmängden i våra grannländer vid Ostersjön. Polens politiska hausgräns, om man icke medräknar den smala halvön Hel, uppgår till knappt 80 km. Eftersom Polens befolkning idag överstiger 30 milj. invånare, så betyder alltså detta, att på varje invånare kommer icke fullt 3 mm. egen kust och på en meter havskust omkr. 370 invånare.

De här anförda siffrorna giva förklaringen till, varför varje polack så högt skattar vårt tillträde till havet. Detta har emellertid även sin goda sida, ty genom att koncentrera viljan hos ett folk på 30 miljoner på en så smal kustremsa, böra vi fort nå positiva resultat av vårt till havet knutna arbete.

Polens deltagande i den internationella handeln på Ostersjön tecknar sig tydligt från tiden för Weichselmyningens erövring under XV århundradet. Den polska handeln, som från denna tid gick över Danzig utgjorde enligt tullregistren för sjöfarten i Oresund under XVI årh. 60% av Ostersjöhandeln i sin helhet (under åren 1562 och 1574 — 59%, år 1575—56%) och grundade sig huvudsakligen på export av säd, skoppstakor och skogsprodukter.

Det sammanlagda fartygstonnaget, som på denna tid betjänade handeln med Polen, uppgick till omkr. 150,000 laster eller 300,000—360,000 ton.

Den polska sjöpolitikens självständighetsperiod slutar med konung Johan III: s död mot slutet av XVII årh., och de därpå följande delningarna av Polen skilja landet konsekvent från Ostersjön.

En ny tid av aktiv sjöpolitik börjar, då Polen ernoll eget tillträde till havet. De sista åren utvisa tydligt en tendens hos den polska utrikeshandeln att gå sjövägen. Under 1925 gick över 10% av Polens sammanlagda export och import över hausgränsen. Under åren 1927 och 1928 växer detta tal nästan till 40% samtidigt som siffrorna för den allmänna omsättningen växa.

Omsättningen i Danzigs hamn uppgick före kriget, då Danzig ännu hörde till Tyskland (år 1913) till omkr. 2,400,000 ton årligen. År 1927 uppgick omsättningen i Danzigs hamn till 1,897,000 ton och 1928 kommer den att uppgå till över 8,000,000 ton.

Den nya under byggnad varande hamnen i Gdynia började år 1924 ta

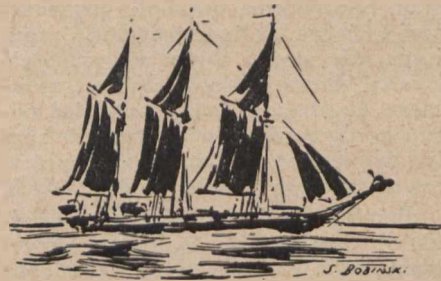
ga del i Polens handel. Denna hamns omsättning uppgick till:

År. 1924	9717 ton
1925	51728 „
1926	414005 „
1927	895813 „
1928 omkr.	1950000 „

Ovan anförda siffror vittna om, att Polen är från år alltmer aktiv inriktar sin varuomsättning på Ostersjön, och redan idag överskrider den i de polska hamnarna 10 milj. ton årligen med tendens till ökning.

I syfte att skapa så förmånliga villkor som möjligt för vår transmarina handel bygga vi på vår kust, oberoende av den sig stadigt utvecklande hamnen i Danzig, en modern hamn i Gdynia, som beräknas kunna genomsläppa upp till 10 milj. ton årligen. År 1926 började Polen skapa en egen handelsflotta, vars tonnage, om också ännu litet, ökas år från år. Varuomsättningarna och de direkta förbindelserna med andra länder, isynnerhet med våra grannar vid Ostersjön utvidga sig alltmer. Polen strävar efter, att inom Ostersjö — handeln tillförsäkra sig en ställning, som svarar mot vårt näringsliös omfattning.

T. NOSOWICZ



## FLOTA HANDLOWA POLSKI

### POLENS HANDELSFLOTTA.

Już w pierwszych latach niepodległości Polski czynione były poszczególne próby założenia polskich przedsiębiorstw żegluga morskiej. Były to próby raczej jednostek, które los zetknął z handlem zamorskim w pierwszych latach po wojnie, kiedy w żegludze panował chaos, wywołany olbrzymim spustoszeniem taboru pływającego. Wtedy zarobki na morzu były świetne i kto miał możność stać się właścicielem, lub conajmniej współnikiem statku handlowego, chętnie się na to decydował, gdyż uważał żegluga morską za doskonałą lokatę kapitału. Tak więc spotykamy w 1919 i 1920 roku polskie statki na morzu Czarnem, w Anglii, na oceanie Atlantyckim i na Pacyfiku. Stanowią one własność obywateli polskich. W krótkim czasie znikają jednak z horyzontu; jeden się spalił w Szanghaju, drugi został aresztowany przez bolszewików, inne zaś sprzedano ze względu na psującą się raptownie konjunkturę frachtową na morzu.

Były jednak robione i poważne, zbiorowe wysiłki stworzenia polskiej floty handlowej: to ofiarne i zawsze patriotyczna Polonja amerykańska, która w owym czasie śpieszyła masowo z powrotem do Ojczyzny, aby stanąć do pracy przy odbudowie zniszczonego przez wojnę kraju, to ci, którzy długie lata ciężko pracowali za oceanem, aby uzbierać grosz dla zabezpieczenia sobie i swoim przyszłości, ci często najbiedniejsi, oddali swoje oszczędności na zakup statków, które przeznaczone były dla utrzymania komunikacji pomiędzy Polską a Ameryką Północną. Nazbierano w ten sposób przeszło 3 miliony dolarów i kupiono za nie siedem wielkich statków, w tem dwa pasażerskie. Niestety statki te kupione były w czasie najwyższej ceny tonażu, wynoszącej wówczas około 210 dolarów za tonę i miały być spłacone w ratach kilkuletnich. Po roku jednak cena tonażu i stawki frachtowe tak dalece spadły, że o zapłaceniu zaległych rat, przewyższających

kilkakrotnie ówczesną wartość statków mowy być nie mogło. Towarzystwu zabrano niezapłacone statki i przestało ono istnieć.

Mimo tego odstraszącego przykładu czyniono później jeszcze kilkakrotnie próby w Polsce, aby z prywatnych kapitałów stworzyć flotę handlową. Kraj był biedny, wieloletnią wojną kompletnie zniszczony. Polski przemysłowiec, handlowiec, finansista, dla którego morze było obce, wolał skromne swe fundusze lokować w interesach na lądzie zwłaszcza, że w czasie inflacji dawały one horendalne zyski. Morzu nie dowierzano, nie przypuszczano, że Polacy sami będą w stanie zorganizować flotę handlową i prowadzić ją tak, żeby się opłacała.

Jedynie niewielka garstka ludzi, obeznanych z morzem, prowadziła nieustanną i energiczną propagandę za stworzeniem własnej floty handlowej, zdając sobie wyczerpująco sprawę z tego, że handel zamorski może się tylko



rozwinąć wtedy, jeśli nie będzie w zupełności zależny od obcych rederów.

Wszyscy, którzy żyli się z morzem i umieli orjentować się w sytuacji gospodarczej kraju, byli oddawna przekonani, że poważna flota handlowa może u nas powstać tylko przy wybitnym udziale Skarbu Państwa.

Już w 1920 roku, kiedy ministrem Skarbu był Biliński, wielki protektor swego czasu floty handlowej Austro-Węgier, istniał już szczegółowo opracowany projekt założenia przedsiębiorstwa żegluga morskiej z funduszy skarbowych. Zanim jednak projekt ten mógł być zrealizowany, nastąpiła zmiana na stanowisku ministra Skarbu, a następcą jego projekt rzucił do kosza.

I później przez szereg lat tak w rządzie, jak i w sferach sejmowych i w społeczeństwie myśl stworzenia floty handlowej w formie państwowego przedsiębiorstwa była wysoce niepopularna. Znowu tylko mała garstka ludzi morza nie opuściła rąk i wytrwale głosiła, że Polska musi posiadać własną potężną flotę handlową i że taką flotę w obecnych warunkach stworzyć może tylko rząd.

Tak nadszedł maj 1926 roku. Ster Państwa ujęli w swoje ręce ludzie czynu, którzy odrazu postawili sobie program poprawienia sytuacji gospodarczej Państwa. W tym programie, rzecz jasna, nie można było nie umieścić kwestji własnej floty handlowej, zwłaszcza, że program ten przewidywać musiał zdobywanie nowych rynków zbytu, w pierwszym rzędzie zamorskich, dla naszych artykułów eksportowych.

Już w pół roku później, bo w grudniu 1926 roku, przystąpiono do stworzenia państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska”, a w styczniu 1927 roku uruchomionych zostało pięć statków towarowych o pojemności około 3.000 ton deadweight każdy. Statki te udało się okazynie, po stosunkowo bardzo niskiej cenie, kupić we Francji, gdzie przed krótkim czasem zostały wykończzone na stoczni Chantiers Navals Français w Caen. Statki te odrazu rozpoczęły przewożenie towarów eksportowych polskich, w pierwszym rzędzie węgla i drzewa i wkrótce wyrobiły sobie jaknajlepszą markę nie tylko na Bałtyku, ale i w portach zachodnio-europejskich, ze względu na bardzo solidne traktowanie swej klienteli przez dyrekcję państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska”, jak również ze względu na doskonały personel na statkach i wreszcie na solidność samych statków i ich łatwą ładowność.

Latem 1927 roku państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” przejęło od polskiej marynarki wojennej statek „Warta” o pojemności około 4.200 ton deadweight, a jesienią tegoż roku nabyty został nowy statek „Tczew” wybudowany w Holandji, mający około 1100 ton deadweight.

Te statki towarowe odbyły w roku 1927 sto siedemnaście podróży, przebyły ogółem 68.578 mil morskich i zachodziły 148 razy do portów zagranicznych, a 100 razy do portów polskich (Gdynia i Gdańsk); przewiozły



Hugon Pistel  
Naczelnik Wydziału Żeglugowego w M.  
P. i H. — *Chef för Sjöfartens avd. i Handels-  
och Industriministeriet.*

one w tym czasie ogółem 303.647 ton różnych ładunków, w tem przeważnie węgiel, drzewo, nawozy sztuczne, złom żelazny.

W roku 1928 flota towarowa państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” została zwiększona o dalsze dwa statki o pojemności 5.020 ton deadweight każdy i składa się obecnie z 9 statków o ogólnej pojemności około 30.000 ton deadweight. Podkreślić tu należy, że wszystkie te statki, z wyjątkiem „Warty”, są nowe i pierwszorzędnej jakości.

Statki towarowe „Żegluga Polskiej” odbyły w 1928 roku 175 podróży, ilość przewiezonego towaru wyniosła w 1928 roku 430.858 ton.

Poza statkami towarowymi posiada państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” jeszcze pięć statków pasażerskich, z których dwa „Gdynia” i „Gdańsk” mają około 600 ton brutto każdy i przeznaczone są zarówno do komunikacji pomiędzy portami polskiego wybrzeża, jak i do dalszych wycieczek po Bałtyku. Dwa inne statki „Jadwiga” i „Wanda” o pojemności 270 ton brutto każdy i wreszcie „Hanka” około 100 ton brutto utrzymują komunikację pomiędzy Gdynią, Helem, Jastarnią, Sopotami i Gdańskiem.

Oprócz statków posiada „Żegluga Polska” jeszcze i nieruchomości w postaci wielkiego gmachu biurowego i mieszkalnego, własnych magazynów i warsztatów w Gdyni. Majątek tego państwowego przedsiębiorstwa wynosi ogółem blisko 20 milionów złotych. Czyż nie mieli więc rację ci, którzy twierdzili, że w obecnym czasie poważne, czyste polskie przedsiębiorstwo okrętowe może powstać tylko z inicjatywy i z funduszy Państwa?

Czy byłoby możliwe zebrać dziś w społeczeństwie 20 milionów złotych na założenie towarzystwa okrętowego, które z natury rzeczy nie może dać takich zysków, do jakich podczas inflacji i później przy braku pieniądza obiegowego, kapitał polski był przyzwyczajony?

Lecz poczynania Rządu szły nietylko w kierunku stworzenia i rozbudowania państwowej floty handlowej; Rząd starał się również zachęcić i skłonić prywatną inicjatywę do nabywania statków i uruchomienia prywatnych przedsiębiorstw okrętowych. Tak np. przydzielając koncernom węglowym tereny w porcie gdyńskim, Rząd stawiał za warunek, że koncerny te winny nabywać własny tonaż dla przewozu węgla, lub płacić odpowiednią opłatę od wywiezionego węgla.

Koncern „Robura” wybrał pierwszą drogę i posiadał niedawno już trzy statki węglowe o pojemności razem około 6.000 ton. Statki te są bardzo racjonalnie eksploatowane i przynoszą „Roburowi” niemałe korzyści, czego najlepszym dowodem, że koncern ten zamierza znacznie powiększyć swój tonaż.

W ostatnich dniach powstało nowe polskie przedsiębiorstwo okrętowe pod nazwą „Polsko-brytyjskie towarzystwo okrętowe spółka akc.” (Polish-British steamship Co, Ltd) z kapitałem zakładowym 13.500.000 złotych, którego udziałowcami są: państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” i angielskie towarzystwo okrętowe „Ellermans Wilsons Line Ltd”; udział grupy polskiej wynosi 75%, grupy angielskiej zaś 25%. Towarzystwo to posiadać będzie cztery statki pasażersko-towarowe, wyposażone w chłodnie, które utrzymywać będzie stałą regularną komunikację pomiędzy Gdynią a portami Anglii i Francji.

Będzie to więc pierwsza regularna linja okrętowa pod polską banderą.

W przygotowaniu są jednak i dalsze regularne polskie linje; tak np. państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” przygotowuje się do uruchomienia stałej, regularnej linji okrętowej do wschodniej części morza Śródziemnego i na morze Czarne. Poza tem na mocy układu pomiędzy Rządem Polskim a Francuskim towarzystwem okrętowym „Chargeurs Reunis”, które utrzymuje dziś komunikację pomiędzy Gdynią a portami Ameryki Południowej, towarzystwo to zobowiązało się do przekształcenia tej linji po trzech latach na polskie przedsiębiorstwo okrętowe.

Jak widać z powyższego, polska flota handlowa rozwija się szybko. Działa ona sprawnie. Mogą o tem najlepiej wypowiedzieć sąd ci ludzie, lub te firmy, które stanowią stałą klientelę naszych statków; klientami naszymi są w pierwszym rzędzie Szwedzi, to też oni, czytając te słowa, osądzą czy w tem, co tu piszemy, jest przesada, samochwalstwo, czy też poruszona tu sprawnie działalność naszych statków i solidność kupiecka naszych



przedsiębiorstw okrętowych odpowiadających rzeczywistości.

Naszą ambicją bowiem jest nietylko posiadać jak najlepsze statki i jak największą ich ilość, lecz przedewszystkiem pokazać, że chcemy i potrafimy być solidnymi i fachowymi armatorami i dobrymi marynarzami.

#### H. PISTEL

Redan under de första åren av Polens oberoende gjordes enstaka försök att grunda polska sjöfartsföretag; det var försök, som gjordes av individer, vilka ödet länkat samman med den transmarina handeln under de första efterkrigsåren, då inom sjöfarten fullständigt kaos var rådande, framkallat genom det oerhörda fartygsförstörelset; då voro förtjänsterna på sjön utomordentliga, och den, som möjligen kunde bli ägare eller åtminstone delägare i ett handelsfartyg blev det gärna, när sjöfarten ansågs utmärkt förmånlig för kapitalplacering. Sålunda finna vi under åren 1919 och 1920 polska fartyg på Svarta havet, på Atlanten och på Stilla oceanen. De äro polska undersåtars egendom. Efter kort tid försvinna de emellertid från horisonten; ett brann upp i Schanghaj, ett annat uppbriagades av bolshevikerna, ett tredje åter såldes av hänsyn till de hastigt fallande fraktkonjunkturerna på sjön.

Emellertid gjordes även betydande, samlade ansträngningar att skapa en polsk handelsflotta. De offervilliga och alltid patriotiska polackerna i Amerika, vilka vid denna tid i stora skolor skyndade tillbaka till fäderneslandet för att inställa sig till arbetet med att återuppbygga det genom kriget ödelagda landet efter att på andra sidan oceanen under långa år ha arbetat hårt för att samla ihop en slant till tryggandet av sin framtid, gävo, ehuru de ofta voro de fattigaste, sina besparingar till inköp av fartyg, avsedda att upprätthålla förbindelse med Noramerika. På detta sätt insamlades över 3 miljoner dollar och för dem inköptes sju stora fartyg, däribland två passagerarfartyg. Tyvärr inköptes dessa fartyg vid en tidpunkt då tonnagen var som dyrast; Priset uppgick då till 210 dollar per ton och fartygen skulle betalas i avbetalningar under flera år. Efter ett år hade emellertid fraktsatser och priset på tonnage fallit så lågt, att det inte kunde bli tal om att betala de förfallna avbetalningarna, som många gånger överstego fartygens dåvarande värde. Bolaget miste de icke betalda fartygen och upphörde att existera.

Trots detta avskräckande exempel gjordes ännu några försök i Polen att med privat kapital skapa en handelsflotta. Landet var fattigt, fullständigt ödelagt genom det mångåriga kriget. Den polske industriidkaren, affärsmannen, finansmannen, för vilka havet var främmande, föredrogo att placera sina blygsamma kapital i företag på landbacken, isynnerhet som dessa under

inflationstiden gävo oerhörda förtjänster. Man litade inte på havet, och man antog inte, att polackerna själva skulle vara istånd att organisera en handelsflotta och sköta den så, att den skulle betala sig.

Endast en handfull män förtrogna med havet förde en energisk och ihärlig propaganda för skapandet av en egen handelsflotta, i det de utmärkt väl insågo, att vår transmarina handel endast kan utveckla sig under förutsättning, att den icke helt och hållet blir beroende av främmande redare.

Alla de, som lärt känna havet och kunde orientera sig i landets ekonomiska situation, voro sedan länge övertygade om, att en handelsflotta av någon betydelse hos oss endast kan uppstå under kraftig medverkan från statskassans sida.

Redan 1920, då Biliński, på sin tid en stor beskyddare av Österrike-Ungerns handelsflotta, var finansminister, fanns ett i detalj utarbetat förslag till grundandet av ett sjöfartsföretag med hjälp av statsmedel. Innan emellertid detta projekt kunde realiseras, inträdde finansministerskifte, och Bilinskis efterträdare kastade förslaget i papperskorgen.

Och senare under en följd av år var inom regeringen såväl som i sejm-kretsar och bland allmänheten tanken på att skapa en handelsflotta i form av ett statligt företag mycket impopulär. Änjo var det endast en handfull av havets män, som inte gav sig, utan ihärdigt förde fram den åsikten, att Polen måste äga en egen mäktig handelsflotta, och att under nuvarande förhållanden endast regeringen kan skapa en dylik flotta.

Så kom maj 1926. Rikets roder övertogs av handlingens män, vilka genast gjorde upp ett program till förbättrandet av statens ekonomiska läge. I detta program kunde givetvis frågan om en egen handelsflotta ej undgå att få plats, isynnerhet som detta program måste räkna med att skaffa nya marknader, i främsta rummet transmarina, för våra exportartiklars avsättning. Redan ett halft år senare, i dec. 1926, skred man till bildandet av det statliga företaget Żegluga Polska „Polsk skeppsfart“, och i januari 1927 igångsattes fem lastångare med en lastningsförmåga på omkr. 3.000 tons dödvikt vardera. Dessa fartyg lyckades man av en händelse till förhållandevis lågt pris inköpa i Frankrike, där de kort förut färdigbyggts på varvet Chantier Naval Français i Caen. Fartygen började genast befrakta polska exportvaror, i främsta rummet kol och trävirke, och inom kort hade de skaffat sig det allra bästa betyg icke endast i Osternsjön, utan även i de västerländska hamnarna på grund av det verkligt solida sätt, på vilket direktionen för det statliga företaget „Żegluga Polska“ behandlade sina kunder, liksom även på grund av fartygens utmärkta personal och

slutligen på grund av själva fartygens solida egenskaper och lättheten att lasta dem.

På sommaren 1927 övertog „Żegluga Polska“ från polska marinen fartyget „Warta“, med en lastningsförmåga på omkr. 4.200 tons dödvikt, och på hösten samma år inköptes ett nytt fartyg „Tczew“, byggt i Holland, med en lastningsförmåga på omkr. 1.100 tons dödvikt.

Dessa lastångare gjorde under 1927 etthundrasjuttio resor, tillryggaläggande sammanlagt 68.578 sjömil och besökte 148 gånger utländska hamnar och 100 gånger polska hamnar (Gdynia och Danzig). Under denna tid befraktade de sammanlagt 303.647 ton olika slags last, därav framför allt kol, trävirke, gödningsämnen och järnskrot.

Under år 1928 utökades företagens handelsflotta med ytterligare två fartyg, vardera med en lastningsförmåga på 5.020 tons dödvikt, och förnärvarande består den av 9 fartyg med en sammanlagd lastningsförmåga på omkr. 30.000 tons dödvikt. Här bör vidare understrykas, att alla dessa fartyg med undantag av „Warta“, äro nya och av förstklassig beskaffenhet.

Żegluga Polskas handelsfartyg gjorde under 1928 175 resor; mängden av befraktade varor uppgick samma år till 430.858 ton.

Förutom handelsfartygen äger det statliga företaget „Żegluga Polska“ även fem passagerarfartyg, av vilka två, „Gdynia“ och „Gdańsk“, äro på omkr. 600 bruttoregister-ton vardera. De äro avsedda för såväl kommunikation mellan hamnarna på den polska kusten som för längre utflykter på Osternsjön.

Två andra fartyg, „Jadwiga“ och „Wanda“, vardera på 270 ton brutto och slutligen „Hanka“ på omkr. 100 ton brutto uppehålla förbindelsen mellan Gdynia, Hel, Jastarnia, Sopot och Danzig.

Utom fartyg äger „Żegluga Polska“ även fast egendom i form av en stor kontors och bostadsbyggning, egna magasin och verkstäder i Gdynia. Detta statliga företags egendom uppgår till sammanlagt nära 20 milj. złoty. Hade alltså inte de rätt, som påstodo att ett betydande, rent polskt sjöfartsföretag endast kan uppstå på statens initiativ och med hjälp av statsmedel? Skulle det varit möjligt att idag bland allmänheten uppbriaga 20 milj. złoty till grundandet av ett sjöfartsföretag, vilket helt naturligt icke kan giva sådana vinster, som det polska kapitalet hade under inflationen och senare under bristen på reda pengar?

Men regeringens åtgöranden gingo icke endast ut på att skapa och uppbygga en statlig handelsflotta; regeringen sökte även uppmuntra och förnä det privata initiativet att anskaffa fartyg och sätta igång med privata sjöfartsföretag. Så t. ex. upp-



ställde regeringen som villkor vid tilldelandet av områden åt kolkoncernerna i Gdynias hamn, att dessa koncerner skulle anskaffa eget tonnage eller också betala en motsvarande skatt på exporterat kol.

Roburkoncernen valde den förstnämnda utvägen och ägde för icke längesedan redan tre kolångare med en sammanlagd lastningsförmåga på omkr. 6000 ton. Dessa fartyg äro mycket rationellt utnyttjade och skaffa Robur icke så små fördelar, vilket bäst bevisas av, att denna koncern har för avsikt att betydligt öka sitt tonnage.

På sista tiden har ett nytt polskt sjöfartsbolag uppstått under namn av Polsko-brytyjskie towarzystwo okrętowe Spółka Akc. (Polsk-engelska fartygsaktiebolaget) med ett grundkapital på 13.500.000 zloty. Delägarna i detta bolag äro: det statliga fö-

retaget Żegluga Polska och det engelska fartygsbolaget „Ellermans Wilsson Line Ltd.”; den polska gruppens del uppgår till 75%, den engelska gruppens åter till 25%. Detta bolag skall ha fyra fartyg för passagerare och last. Fartygen komma att förses med kylrum och skola uppehålla reguljär förbindelse mellan Gdynia samt Englands och Frankrikes hamnar.

Detta kommer alltså att bli den första reguljara linjen under polsk flagg.

Andra reguljara polska linjer hålla emellertid på att bildas; så t. ex. förbereder Żegluga Polska öppnandet av en reguljär linje till östra delen av Medelhavet och Svarta havet. Dessutom har enligt ett avtal mellan polska regeringen och det franska rederiet Chargeurs Reunis, som idag uppehåller förbindelsen mellan Gdynia och Sydamerikas hamnar, detta re-

deri förbundit sig att efter tre år ombilda denna linje till ett polskt företag.

Som synes av ovanstående, utvecklar sig den polska handelsflottan snabbt.

Den löser sin uppgift på ett utmärkt sätt. Därom kunna bäst de personer eller de firmor döma, som utgöra våra fartygs fasta kunder. Våra kunder äro i främsta rummet svenskarna och de kunna också, när de läsa dessa ord, avgöra, om det ligger överdrift eller självberöm i vad vi här skrivit, eller om våra sjöfartsföretags gedigenhet ur affärssynpunkt svara mot det verkliga förhållandet.

Ty vår ambition ligger icke endast i att äga de bästa fartyg och så många som möjligt, utan framför allt i att visa, att vi vilja och kunna vara solida och fackkunniga redare och goda sjömän.

H. PISTEL

## INWESTYCJE W PORCIE GDYŃSKIM

### HAMNANORDNINGAR I GDYNIA.

Obecnie roboty hydrotechniczne w porcie gdyńskim, a więc czerpalne i budowa nabrzeży, nabrały takiego rozmachu, że roboty I-go okresu będą ukończone wcześniej, niż to przewidywano w umowie z Francusko-Polskiem Konsorcjum. Umowa na drugi okres robót, t. j. na basen wewnętrzny i zupełne ukończenie basenów w awanporcie, oraz budowa wia-dukty, jest już przygotowywana.

Stopniowe oddawanie do użytku nabrzeży wysunęło konieczność zaopatrywania ich w odpowiednie urządzenia. Tylko część tych inwestycji można było pokryć z funduszy budżetowych. Dużą bardzo część trzeba było pozostawić inicjatywie prywatnej. Jeżeli chodzi o urządzenia, przeprowadzone na koszt Skarbu Państwa, to trzeba przedewszystkiem wymienić wszelkie prace wodociągowe, oraz związane z oświetleniem portu. W miarę oddawania nabrzeży do użytku, zaopatruje się je w sieć elektryczną i wodociągową. Pierwsza koryzta z siły elektrowni wodnej w Gródku, która, na mocy koncesji, zaopatruje port w dobry i tani prąd elektryczny na przeciąg 60 lat. Wodociąg czerpie wodę ze stacji pomp i wieży ciśnienia, wybudowanych z funduszy budżetowych państwowych. Poza tem posiada port państwową stację telefonów automatycznych.

Z inwestycji państwowych należy dalej wymienić budowę magazynu-hangaru z żelaza przy nabrzeżu pilotowem o rozmiarach 100 × 45 metrów kwadratowych. Hangar ten od dwóch blisko lat jest gotowy. Część jego eksploatuje Kolejowo-Morska Agencja Celna, część Urząd Morski w Gdyni. Poza tem przystąpiono do budowy drugiego, nieco większego magazynu z pruskiego muru przy nabrzeżu ro-

terdamskiem, w basenie Marszałka Piłsudskiego. Rozmiary tego magazynu wynoszą 150 × 50 metrów kwadratowych, a jego częściowe oddanie do eksploatacji już nastąpiło. Trzeci magazyn żelazo-betonowy jest przewidziany w budżecie na rok 29/30 i pewnie na jesieni będzie oddany do użytku.

Szereg urządzeń mechanicznych też został wykonany ze środków państwowych. I tak, od kilku lat pracują już dwa dźwigi mostowe 5-tonowe, przeznaczone dla rudy i węgla i dwa dźwigi też 5-tonowe dla drobnicy, ustawione i już pracujące przy nabrzeżu pilotowem. Dalsze 8 dźwigów są

już wykończone i za kilka tygodni będą oddane do użytku.

W bieżącym roku budżetowym są przewidziane środki na dalsze dźwigi 7-tonowe dla węgla i rudy, jeden dźwig pływający na 50 ton, oraz urządzenia dla obsłużenia stacji bunkrowej. Stacja ta ma powstać przy nabrzeżu duńskiem i ma się składać z pirsu zaopatrzonego w instalację taśmową oraz ze statku bunkrowego o pojemności 600 ton węgla z własnym napędem oraz wydajnością 200 ton na godzinę. Uruchomienia stacji bunkrowej można oczekiwać w końcu r. b. Ze stacji tej będą mogły być obsługiwane statki przy łamaczu fal, gdzie ich odrazu 7 stawiać można.

Port posiada 3 holowniki państwowe, w roku bieżącym będzie zakupiony czwarty i lodołamacz. Poza tem posiada on wielką liczbę holowników prywatnych. Dalej na koszt Skarbu wykonywują się wszystkie dojazdy kolejowe, drogi, bruki i budynki, służące dla państwowej eksploatacji portu oraz dla administracji państwowej. Z budżetu roku bieżącego będzie wybudowana stacja kwarantannowa. W budżecie tymczasowym są też przewidziane znaczniejsze kwoty na budowę mieszkań urzędniczych. Wybudowano dotąd jeden barak robotniczy na 300 robotników, dalsze i to z funduszy prywatnych są w projekcie. Również w budżecie roku bieżącego są przewidziane sumy na budowę latarni morskich w porcie i to po dwie przy każdym ujściu, a więc do awanportu 4 dla dwóch wejść, a do basenu południowego 2 światła i do basenu Prezydenta 2 światła.

Jeżeli chodzi o inwestycje portowe, wykonywane na koszt prywatnych koncesjonariuszy, to można odróżnić trzy ich grupy. Pierwszą grupę two-



Inż. St. Łęgowski  
Naczelnik Wydziału Portowego w M. P.  
i H. — Chef för Hamnavdelningen i Handels- och Industriministeriet.



rzą koncerny węglowe, które w porcie otrzymały koncesję na place węglowe, drugą grupę tworzą firmy handlowe na budowę magazynów dla krótko i długo terminowego składowania towarów, a trzecią grupę firmy przemysłowe, które w porcie gdyńskim zamierzają zainstalować pewne gałęzie przemysłowe.

Nim przystąpię do omówienia prywatnych koncesyj w porcie, należy nadmienić o budowie chłodni przez Bank Rolny. Do budowy chłodni już przystąpiono. Będzie ona posiadała około 15.000 m<sup>2</sup> powierzchni podłogi i jest obliczona na 12.000 ton produktów. Chłodnia ma być budowana w dwóch etapach,  $\frac{2}{3}$  jej oraz mechanizmy mają być w roku bieżącym ukończone i oddane do użytku. Co do sposobu eksploatacji chłodni, to sprawa ta jest w fazie rozpatrywania.

Wracając do prywatnych koncesjonariuszy, to dotychczas w porcie gdyńskim zostało wydanych 5 koncesyj na place węglowe. Koncesję otrzymał przemysł węglowy górnośląski. Koncerny „Robur”, „Progress”, „Skarboferm”, „Giesche” i „Elibor” podpisały umowy ze Skarbem Państwa, w których zobowiązały się do wybudowania na swój koszt pewnych instalacji dla eksportu węgla. Koncesja trwa 35 lat, poczem urządzenia przechodzą na własność Skarbu. Przewidziane jest minimum miesięcznego eksportu, którego niedotrzymanie pociąga za sobą karę konwencjonalną. Poza tem koncerny od tony węgla wpłacają specjalną tenetę, trwającą tak długo, dopóki nie zakupią własnych statków. Koncern „Robur” zainstalował już 2 dźwigi bramowe 7-tonowe i kończy montaż wyrotnicy mostowej, która umożliwi wywracanie wagonów 10, 15 i 20 tonowych. Elibor projektuje 2 dźwigi bramowe, Giesche 2 dźwigi mo-



*Tam, gdzie za okupacji niemieckiej była nędzna wioska rybacka, wyrasta obecnie nowe polskie miasto portowe — Gdynia. — På den plats, där ännu under den tyska ockupationen en fattig fiskarby låg, uppväxer förnärvarande den nya polska hamnstaden Gdynia.*

stowe, Progress 3—4 dźwigi mostowe, i Skarboferm transporter taśmowy. Dla Robura minimalny naładunek miesięczny wynosi 125.000 ton, dla Progressu i Skarbofermu po 100.000 ton, dla Gieschego 55.000 ton, a dla Elibora 50.000 ton.

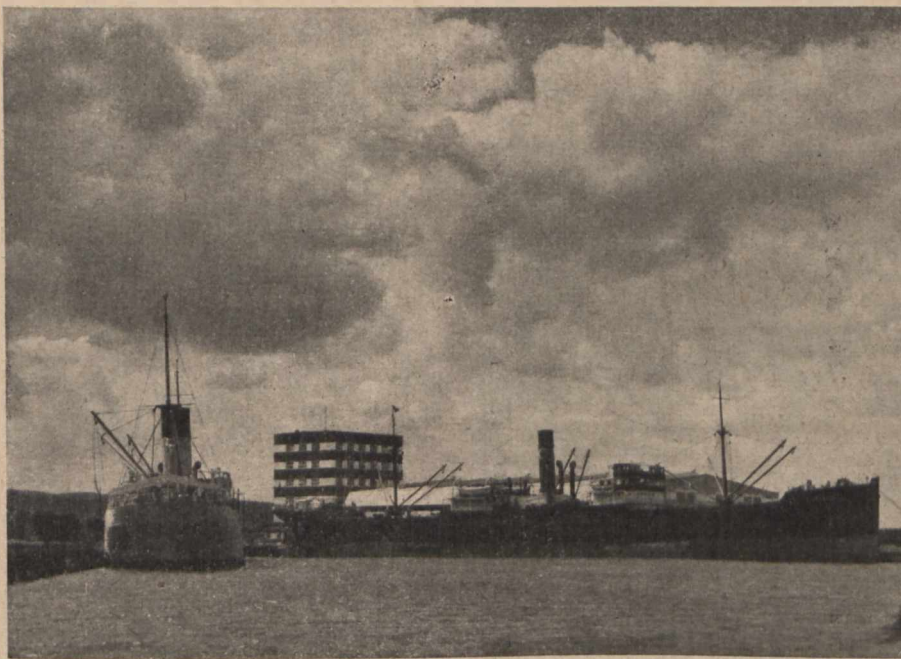
Drugą grupę umów z firmami prywatnymi tworzą umowy na budowę składów-hangarów. I tak zostały zawarte umowy z firmą „Endler i Messing” oraz z Warsz. Tow. Transportem na budowę dwóch hangarów przy nabrzeżu polskiem w basenie Marszałka Piłsudskiego. W myśl tych umów koncesjonariusze gwarantują

pewne minimum przeładunku i tenuty dzierżawnej, płatnej od przeładowanej tony. Po 25 latach składy przechodzą na własność Skarbu. Dwie dalsze umowy z firmami polskimi są na ukończeniu. Również projektuje się dalsze umowy z zagranicznymi firmami okrętowemi.

Trzecią grupę koncesjonariuszy tworzą przemysłowcy, którzy w porcie gdyńskim mają zamiar się osiedlić. Dotąd zawarto umowę z łuszcarnią ryżu, która otrzymała koncesję na 25 lat i zobowiązała się przywozić rocznie 100.000 ton surowca ryżu. Dalej zawarto umowę na budowę olejarni dla wyrobu makuchów i olejów technicznych. Inni przemysłowcy już się zgłaszają, jednakże nie wymieniam ich, ponieważ odnośne umowy nie są jeszcze zawarte. Chodzi tu przeważnie o przemysły, oparte na zagranicznym surowcu. Miejsce w porcie jest ograniczone, i wkrótce już przemysły te będą musiały się lokować przy kanale przemysłowym. Do tej grupy należy też ew. umowa w przedmiocie stworzenia stoczni dla remontu i budowy statków. Narazie istnieje mała prowizoryczna stocznia rybacka. Jednakże z chwilą ukończenia kanału portowego, kwestja zainstalowania poważnej stoczni okrętowej w Gdyni już na stałe jest aktualna. Roboty czerpalne są na ukończeniu.

Główną zachętą dla nowopowstających w Gdyni placówek przemysłowych dotychczas była możność zwalniania ich na 15 lat od podatku obrotowego i innych. Ponieważ w tej dziedzinie są rozważane pewne ulgi dla wszystkich, jest możliwe, że ta zachęta osłabnie, brane są więc w rachubę dalsze zachęty dla przemysłu, aby się w Gdyni, a zwłaszcza w jej porcie osiedlał.

*Inż. ST ŁĘGOWSKI*



*Port w Gdyni. W głębi łuszcarnia ryżu. — Hamnen i Gdynia. I bakgrunden en riskvarn.*



Förnärvarande ha de i Gdynias hamn pågående hydrotekniska arbetena, d. v. s. muddrings — och kajbyggnadsarbeten tagit en sådan fart, att den första etappens arbeten komma att avslutas tidigare än detta förutsetts i avtalet med det fransk-polska konsortiet. Ett avtal för den andra etappens arbeten, d. v. s. utbyggandet av en inre bassäng II och det fullständiga avslutandet av arbetena på bassängerna i yttre hamnen jämte byggandet av en viadukt, är redan uppgjort.

Efter hand som kajerna kunde lämnas till användning inställde sig nödvändigheten av att förse dem med vederbörlig utrustning. Endast en del av denna utrustning har kunnat utföras med hjälp av statsmedel. En mycket stor del har det varit nödvändigt lämna till privat initiativ. Vad beträffar den utrustning, som utförts på statens bekostnad, så måste framför allt nämnas vattenledningsarbeten och arbeten i samband med hamnens belysning. I den mån kajerna lämnas till användning, förses de med belysnings — och vattenledningsnät. Det förstnämnda begagnar sig av kraften från kraftstationen i Gródek, vilken på grundval av en koncession förser hamnen med god och billig elektrisk ström för 60 år framåt. Vattenledningsnätet får sitt vatten från en pumpstation och ett vattentorn, byggda för statsmedel. Dessutom har hamnen en statlig automattelefonstation.

Av den utrustning, som utförts för statsmedel bör vidare nämnas en magasinbyggnad av järn med en yta på 100 × 45 kvm. vid lottskajen. Detta magasin är färdigt sedan nära två år tillbaka. En del av det disponeras av Tullkammaren och en del av Hamnkontoret.

Dessutom har man börjat byggandet av ett annat något större magasin av tegel med tvärlåar av trä (preussisk mur) vid Rotterdamskajen i Pilsudski bassängen. Detta magasins yta uppgår till 150 × 50 kvm. och har delvis redan lämnats till användning. Ett tredje magasin av järn och betong är förutsett i budgeten för året 29/30, och kommer säkerligen i höst att lämnas till användning.

En stor del av den mekaniska utrustningen har även utrörts med hjälp av statsmedel. Sålunda äro sedan några år tvenne 5 tons transporthissar i funktion, vilka äro avsedda för malm och kol, och två hissar likaledes med 5 tons lyftkraft vardera för styckegods, vilka äro uppställda och i funktion vid lottskajen. Ytterligare 8 hissar äro redan färdiga och komma att om några veckor lämnas till användning. Under innevarande budgetår har anslag begärts för ett par 7 tons hissar för kol och malm och en flytkran på 50 ton. Vidare har anslag begärts för anläggandet av en bunkringsstation. Denna station kommer att uppbyggas vid den danska kajen. Sannolikt kommer stationen att kunna sättas i funktion i slutet av innevarande år. Från denna station skola fartyg vid vägbry-

taren kunna betjänas, där samtidigt 7 fartyg kunna få plats.

Hamnen äger 3 statliga bogserbåtar, och under innevarande år kommer en fjärde bogserbåt och en isbrytare att inköpas. Dessutom finnes i hamnen en stor mängd privata bogserbåtar. Vidare utföras på statens bekostnad alla stickspår gatuläggningar och byggnader, dels avsedda för statens exploaterande av hamnen dels för administrationen. Av det löpande årets budget kommer en karantänstation att uppbyggas. I denna budget har man även anslagit betydande summor för byggandet av tjänstemannabostäder. Hittills har uppbyggts en arbetarbarack för 300 arbetare. Längre fram är det meningen uppföra sådana för privat kapital. Likaledes har i årets budget anslagits summor för byggandet av fyra i hamnen, två och två vid varje utlopp, altså i yttre hamnen 4 stycken för två inlopp, i södra bassängen 2 och i Presidentbassängen 2 fyror.

Vad beträffar hamnanordningar utförda på bekostnad av privat kapital, så kan man särskilja tre grupper. Den första gruppen bidrar av kolkoncernerna, vilka i hamnen erhållit koncession på kolupplagsplatser, den andra gruppen bildas av handelsfirmor, som fått koncession på uppförandet av magasin för längre eller kortare upplagring av varor och den tredje gruppen slutligen utgöres av industrifirmor, vilka ha för avsikt att i Gdynias hamn installera vissa industrigrenar.

Innan jag börjar behandla de privata koncessionerna i hamnen, bör jag nämna något om Jordbruksbankens kylhusbygge. Man har redan satt igång med byggandet av detta kylhus, och det kommer att få en golvyta på omkr. 15000 kvm. och är beräknat för 12000 ton produkter. Kylhuset skall byggas i två etapper. Tvåtedjedelar av det jämte den mekaniska inredningen skola vara färdiga och kunna lämnas till användning under innevarande år. Vad beträffar kylhusets exploatering, så är denna fråga ännu under behandling.

För att återgå till de privata koncessionerna, så har hittills i Gdynias hamn lämnats 5 koncessioner på kolupplagsplatser. Koncessioner har den överschlesiska kolindustrien erhållit. Koncernerna „Robur“, „Progress“, „Skarboferm“, „Giesche“ och „Elibor“ ha med regeringen underskrivit kontrakt, i vilka de förbinda sig att på egen bekostnad utföra vissa anordningar för kolexporten. Koncessionen varar 35 år, efter vilken tid anordningarna komma att övergå i statens ägo.

En viss månatlig minimumexport är fastställd, vars underskridande medför konventionellt straff. Dessutom inbetala koncernerna på varje ton kol en särskild skatt, som utgår till dess de inköpa egna fartyg. Roburkoncernen har redan uppfört 2 stycken 7 tons transporthissar och håller på att avsluta monteringen av en tippningsbro, som kommer att möjliggöra

tippning av 10,15 och 20 tons vagnar. Elibor planerar uppförandet av 2 transporthissa, Gieschke likaledes 2 transporthissar, Progress 3 till 4 transporthissar och Skarboferme ett paternosterverk. För Robur uppgår den månatliga minimikvantiteten till 125000 ton, för Progress och Skarboferme till 100.000 ton vardera för Giesche 55.000 ton och för Elibor 50.000 ton.

En annan avtalsgrupp med privata firmor bilda avtalen för byggandet av lagermagasin. Sålunda ha avtal sluttits med firman „Endler och Messing“ och Warsz. Tow. Transportowe (Warszawas Transportbolag) angående byggandet av två magasin vid Polska kajen i Pilsudski bassängen. Enligt dessa avtal garantera firmorna ett visst omlastningsminimum och betala skatt per omlastat ton. Efter 25 år övergå magasinen i statens ägo. Ytterligare två avtal med polska firmor hålla på att slutas. Likaledes planerar man avtal med utländska fartygsfirmor.

En tredje koncessions grupp bildas av industrifirmor, som ha för avsikt att slå sig ned i Gdynias hamn. Hittills har avtal ingåtts med en riskvarn, som fått koncession på 25 år, och förbundet sig att årligen importera 100.000 ton råris. Vidare har avtal ingåtts för uppförande av en fabrik för framställning av foderkakor och tekniska oljor.

Andra industrifirmor ha även anmält sig, men jag förbigår dem, ty vederbörliga avtal ha ännu icke sluttits. Det är här framför allt frågan om industrier baserade på utländsk råvara. Utrymmet i hamnen är begränsat, och snart måste dessa industrier lokalisera sig till Industrikanalen. Till denna koncessionsgrupp kan även reknas ett ev. avtal, som går ut på att bygga ett varv för reparation och nybyggnad av fartyg. Förnärvarande finns endast ett litet provisoriskt fiskebåtsvarv. Men från och med att hamnkanalen blir färdig, kommer frågan om byggandet av ett mera betydande fartygsvarv i Gdynia att bli aktuell. Den förrnämsta lockelsen för de nyuppstående industriföretagen i Gdynia har hittills varit möjligheten till 15 års befrielse från omsättningsskatt. Då emellertid härvidlag vissa nedsättningar för alla nyupprättade industriföretag äro under omprövning, är det möjligt, att denna lockelse kommer att försvagas, och man har därför tagit andra förmåner för industrien under övervägande för att draga den till Gdynia, men framför allt till dess hamn.

Ing. ST. ŁĘGOWSKI





# PORT GDAŃSKI

## DANZIGS HAMN

Na zasadzie traktatu Wersalskiego Polska otrzymała „wolny i bezpieczny dostęp do morza”. Postanowienie to jednakże dotyczyło tylko nagiego i zaniedbanego skrawka nadbrzeża, które Polska otrzymała na własność, i na którym, celem racjonalnego wykorzystania, olbrzymim kosztem buduje własny port w Gdyni. Co natomiast dotyczy Gdańska, to prawa Polski do niego nie są zupełne.

Z miasta Gdańska i terytoriów przyległych stworzono Wolne Miasto, w którym Polska miała mieć zagwarantowane szerokie prawa polityczne i gospodarcze, które później miały być ustalone na konwencji polsko-gdańskiej. Prawa te miały zabezpieczyć Polsce administrację ujścia Wisły, koleje, wyłączne prawo do rozbudowy portu gdańskiego, oraz włączały Wolne Miasto do obszaru celnego Polski i ustalały, jako instancję rozjemczą między Polską i Gdańskiem Wysokiego Komisarza Ligi Narodów. Jednakże mocą konwencji polsko-gdańskiej, Polska w krytycznej chwili najazdu bolszewickiego musiała zrzec się administracji portu gdańskiego na rzecz Rady Portu i Dróg Wodnych, w której skład wchodzi 5 komisarzy polskich i 5 gdańskich i przewodniczący z ramienia Ligi Narodów. W kompetencję Rady wchodzi więc port, odnogi Wisły w obrębie Wolnego Miasta, tereny i urządzenia portowe, natomiast administrację i koleje Rada oddała Polsce, która utworzyła Polską Dyрекcję Kolejową Gdańską.

Tak więc idea traktatu Wersalskiego została zmieniona na niekorzyść Polski.

Gdańsk jest portem naturalnym i posiada niezwykle korzystne warunki naturalne i położenie, które sprawiły, że stał się po wojnie największym portem na Bałtyku. Doskonałe położenie geograficzne przy ujściu Wisły, najdłuższemu i o największym dorzeczu rzeki Bałtyku, posiada bezpieczną i dostępną redę o głębokości od 10—60 m., oraz dno odpowiednie do zarzucania kotwicy, naturalną ochronę redy przed burzami i falami, bardzo korzystne warunki zlodzenia, gdyż nawet w czasie najsilniejszych mrozów mogą statki zawijać do portu. Na prawym brzegu Wisły obszerne tereny dają możliwość rozbudowy portu. Przestrzeń portowa zajmuje obecnie ca 880 ha powierzchni, zaś port zajmuje ca 200 ha powierzchni wodnej. Placówk składowych na lądzie jest 190 ha, składów wodnych dla długoterminowego składowania drzewa 225 ha. Powierzchnia składów portowych dla towarów różnorodnych wynosi 196.000 m<sup>2</sup>, oprócz tego jest w porcie wielka ilość śpichrzów i liczne rezerwoary naftowe.

Wjazd do portu stanowi kanał wjazdowy, zewnętrzny, o długości

1.770 m., który zmienia następnie kierunek i przechodzi w kanał wewnętrzny o długości 1.550 mtr. Kanał znaczony jest pławami świetlnymi, które wskazują drogę dla statków. Wlot kanału do morza zabezpieczony jest z obu stron molami, które chronią statki od prądów i wiatrów.

Pierwszym napotkanym basenem od strony morza jest basen Wolnej Strefy. W tym basenie mogą być składowane towary bez opłat i kontroli celnej. Długość nadbrzeży tego basenu wynosi 1.300 mtr. Północny brzeg basenu zaopatrzony jest w 13 ruchomych elektrycznych dźwigów portalowych o nośności 7, 3, 2<sup>1/2</sup> i 1<sup>1/2</sup> tony. Wzdłuż obu brzegów mieszczą się magazyny i składy portowe. Basen Wolnej Strefy obecnie wskutek przeciążenia portu służy dla przeładunku węgla eksportowego do czasu ukończenia basenu węglowego przy Weichselmünde. Ze względu na bezpośrednią bliskość morza i na swe urządzenia basen Wolnej Strefy jest najruchliwszym zakątkiem portu.

Po drugiej stronie kanału, na Westerplatte, znajduje się wybudowany w 1926 r. basen, zaopatrzony w 6 dźwigów elektrycznych 2<sup>1/2</sup> tonowych, tory kolejowe i składy, przeznaczony dla składu amunicji. Dalej biegnie kanał portowy długości 1770 metrów. Południowa strona tego kanału, nadająca się do przeładunku, wyposażona w szopy i śpichrze, w dźwigi parowe i żorawie elektryczne, koleje, zajęta jest przez firmy prywatne, a obecnie również wykorzystana dla przeładunku węgla.

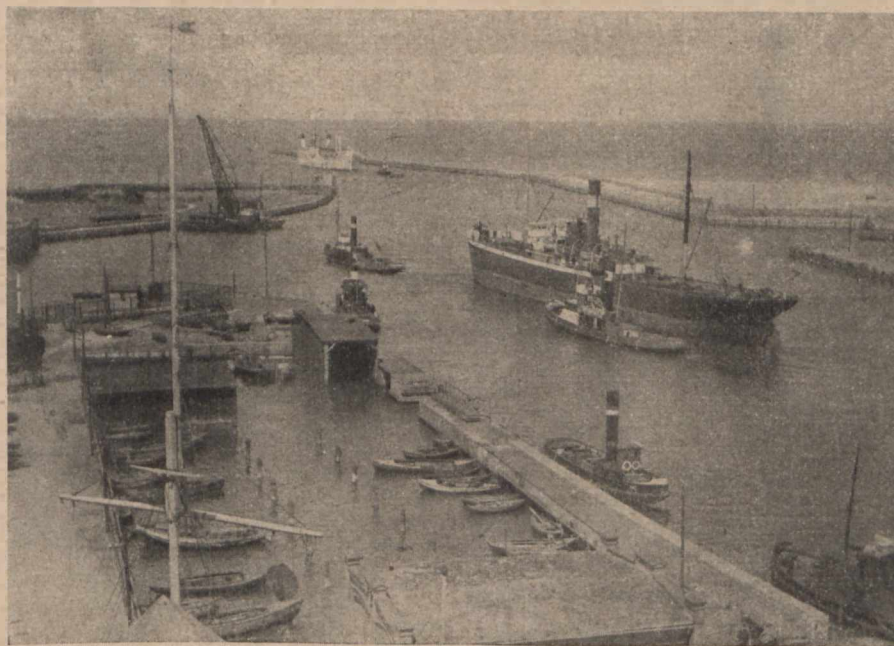
Dalszym ciągiem kanału portowego jest Martwa Wisła. Do ruchu prze-

ładunkowego nadają się tylko pewne części nadbrzeży, większość natomiast zajęta jest pod skały i śpichrze; tu mieszczą się należące do Polski zbiorniki naftowe. Nadbrzeża użytkowe wyposażone są w urządzenia przeładunkowe i koleje. Znaczna część brzegu Martwej Wisły zajęta jest przez stocznice Schichau i stocznice Gdańską. Na drugim brzegu Martwej Wisły znajdują się składy drzewne firm prywatnych.

Odgałęzieniem Martwej Wisły jest port Cesarski, kanał 2 km. długi, własność gminy miejskiej. Jest to bardzo ruchliwa część portu, miejsce wyładunku statków, centr przeładunku węgla. Z jednej strony Martwa Wisła, z drugiej port cesarski, okrążają Holm. Nabrzeża basenów Holmskich służą przeważnie do przeładunku drzewa. Motława, dalsza część kanału o krętym korycie jest niedostępna dla okrętów większych. Mieszczą się tutaj starożytne i olbrzymie śpichrze.

Zdolność przepustowa Gdańska, która w chwili, gdy port zaczął obsługiwać Polskę, nie sięgała 3 milionów ton rocznie, w roku 1928 dochodzi prawie do 8 i pół miliona ton. Jednak rozbudowa portu ze względu na trudności finansowe nie może nadażyć potrzebom ruchu. Obecnie przeprowadza się budowę nowego basenu dla towarów masowych, jak węgiel, ruda i nawozy sztuczne. Nowy basen wykończony ma być w maju 1929 r. i ma być wyposażony w nowoczesne urządzenia przeładunkowe.

Port Gdański zajmuje dominujące znaczenie w obrocie morskim Polski, chociaż i młody port Gdyni zaczyna odgrywać poważną rolę i w roku 1928



Gdańsk. Wyjście z portu na morze. — Danzig. Hamnutloppet till havet.



przepuścił już 20% rocznego obrotu morskiego.

Rozwój portu gdańskiego pod względem frekwencji statków wykazuje, że tonaż statków wciąż wzrasta, pomimo, że ilość statków w 1928 r. zmalała. Świadczy to o tem, że Gdańsk przesuwają się z roli portu lokalnego, jakim był przed wojną, do roli portu o znaczeniu światowym.

Ogólny obrót towarowy portu gdańskiego w roku 1928 wykazuje dalszy wzrost.

*Obrót towarowy w porcie gdańskim (w tonach)*

Rok	Przywóz	Wywóz	Ogółem
1912	1.141.455	1.311.757	2.453.212
1924	738.072	1.636.485	2.374.557
1925	690.778	2.031.969	2.722.747
1926	640.696	5.659.605	6.300.301
1927	1.517.194	6.380.420	7.897.614
1928	1.730.642	6.755.159	8.485.801

Stały wzrost w przywozie, noszący cechy zjawiska trwałego, wykazują rudy żelazne, złom, nawozy sztuczne i chemikalja.

W wywozie na pierwszym miejscu stoi węgiel. Wywóz ten datuje się od lipca 1925 r. i wskazuje stały wzrost.

*Wywóz węgla*

Rok	Wywóz
1925	618.006
1926	3.415.947
1927	4.103.173
1928	5.359.106

Dalsze zwiększenie się wywozu węgla, zaś węgla w szczególności, jest uzależnione od wykończenia nowego basenu, co nastąpi w najbliższych miesiącach.

Pomimo tak znacznego wzrostu eksportu węgla w 1928 r., ogólny obrót towarowy portu Gdańskiego utrzymał się na wysokości roku ubiegłego. Tłumaczy się to bardzo znaczącym spadkiem wywozu drzewa.

*Wywóz drzewa (w tonach)*

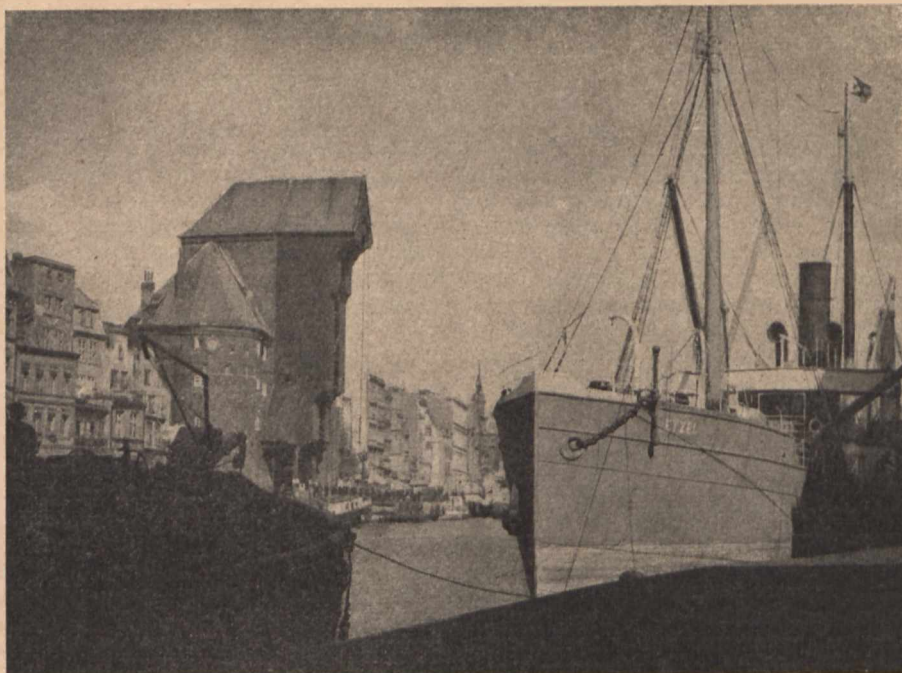
Rok	Wywóz
1925	911.915
1926	1.389.033
1927	1.740.365
1928	901.985

Z pośród innych towarów, wywożonych przez Gdańsk, należy wymienić: cukier, wyroby włókiennicze, papier, wyroby metalowe, wykazujące ostatnio tendencję zwykłą, oraz również stale wzrastający eksport cementu.

Spadek wywozu drzewa uważać należy za zjawisko normalne, ponieważ wyjątkowo wysokie liczby tego wywozu w 1926 r. i 1927 r. tłumaczą się wielkimi nadetatowymi wyrębami lasów wskutek zniszczeń, spowodowanych przez sówkę-choinówkę; liczby te mogą się utrzymać przy normalnej gospodarce leśnej.

Do ogólnej charakterystyki ruchu portowego można dodać jeszcze następujące dane, co do bandery statków:

W ruchu portowym na pierwszym



Gdańsk. Mottawa i „Zóraw”. — Danzig, Mottlau och Krahnthor.

miejsku stoi bandera niemiecka z tonażem 1.056.737 N. R. T. (28,2%), na drugim duńska 739.542 N. R. T. (18,3%), na trzecim szwedzka 660.310 N. R. T. (16,3%), dalej idą bandery: angielska, norweska, łotewska, francuska, polska, finlandzka, holenderska, grecka, gdańska, włoska i wiele innych. Bandera Polska stoi na 8 miejscu z tonażem 105.800 N. R. T. (2,6%).

Z tych zestawień widzimy dokładnie, jakie znaczenie ma dla Gdańska jego przyłączenie do polskiego organizmu gospodarczego. Z portu lokalnego stał się dzięki temu portem bałtyckim, jednym z największych.

Jednak ten rozwój zawdzięcza Gdańsk Polsce, ponieważ w chwili, gdy Polska zaczęła kierować swój ruch handlowy na Gdańsk, ten ostatni nie stał na wysokości zadania i dopiero liczne udoskonalenia i uzupełnienia postawiły go na poziomie dzisiejszym, a wiele jeszcze braków należy uzupełnić, a nawet znacznie port rozbudować, aby ten port mógł w zupełności spełniać swe zadania.

**GUSTAW OBRACAJ**

*På grundval av Versailles — trakta- ten erhöj Polen fritt och säkert till- tråde till havet. Denna bestämmelse gäller endast den öde och försumma- de kustremsa, som Polen erhöj som sin egendom, och på vilken Polen nu i avsikt att rationellt utnyttja den- samma med väldiga kostnader bygger en egen hamn i Gdynia. Vad däremot Danzig beträffar, så är Polens rätt till denna stad ej fullständig.*

*Av staden Danzig med närliggande områden gjorde man en fri stad, i vil- ken Polen skulle ha garanterade, långt gående politiska och ekonomis- ka rättigheter, vilka senare skulle fastställas i en konvention mellan Po- len och Danzig. Dessa rättigheter skulle bestå i, att Polen tillförsäkrades*

*såväl administrationen över Weichsel- mynningen och järnvägarna som ensamrätten att bygga en hamn i Danzig, samt att den fria staden in- förlivades med det polska tullområ- det. Vidare skulle en kommissarie från Nationernas Förbund vara skilje- domsinstans mellan Polen och Dan- zig. Emellertid måste Polen i kraft av konventionen under bolschevikantal- lets kritiska ögonblick avsäga sig ad- ministrationen över Danzigs hamn till förmån för hamnuts-kottet, som be- står av fem polska och fem danzigska kommissarier med en ordförande ut- sedd av Nationernas Förbund. Rådet bestämmer alltså över hamnen, hamn- områden med därtill hörande anore- ningar och över Weichsels sidoarmar inom den fria stadens område. Däre- mot överlämnade rådet administra- tionen av järnvägarna till Polen, som bildade den Polska järnvägsdirektio- nen i Danzig.*

*Så ändrades alltså Versailles-trak- tatens idé till Polens nackdel.*

*Danzig är en naturlig hamn med ett ovanligt fördelaktigt läge, som gjort, att den efter kriget blivit en av de största hamnarna i Osternsjön. Den har med sitt utomordentliga geogra- fiska läge vid mynningen av Weichsel, den längsta och till sitt flodområde största floden, som rinner ut i Oster- sjön, en säker och lätt tillgänglig redd från 10 — 60 m. djup med en botten, som lämpar sig för ankring. Redden har naturligt skydd för stormar och vågor, och isförhållandena i hamnen äro mycket fördelaktiga, i det att fan- tyg kunna inlöpa till och med under den starkaste köld.*

*På högra stranden av Weichsel möj- liggöra vidsträckt område byggan- det av en hamn. Hamnens landom- råde har förnärvarande en yta på ca 880 hektar, under det att området,*



som upptages av vatten, uppgår till ca. 200 hektar. Upplagsplatser på land upptaga en yta på 190 hektar, dammar för virke en yta på 225 hektar. Den yta, som upptages av hamnupplagen för olika varor, uppgår till 196000 kvm. Dessutom finnas i hamnen en stor mängd magasin och talrika reservoarer för nafta.

Inloppet till hamnen utgöres av en inloppskanal, en yttre med en längd av 1770 m., som därefter ändrar riktning och övergår i en inre kanal med en längd av 1550 m. Kanalen markeras av lysbojar, som visa vägen för fartygen. Kanalens utlopp i havet är på båda sidor skyddat av vägbrytare, som säkra fartygen för strömmar och stormar.

Den första bassäng, man kommer till från havssidan, är frihamnsbassängen. Inom frihamnsområdet kunna varor uppläggas avgiftsfritt och utan tullkontroll. Frihamnsbassängens kajlängd uppgår till 1300 m. Den norra bassängkajen är försedd med 13 rörliga elektriska transporthissar med en lyftkraft på 7, 3, 2½ och 1½ ton. Längs båda kajerna finnas magasin och hamnupplag. Frihamnsbassängen har förnärvarande till följd av hamnens överbelastning tagits i bruk för omlastning av kol för export, till dess kolbassängen vid Weichselmünde blir färdig. På grund av sin omedelbara närhet till havet och sin utrustning är frihamnsbassängen den rörligaste delen av hamnen.

På andra sidan kanalen, på Westerplatte, finnes en bassäng, som är byggd 1926 och försedd med 6 elektriska hissar på 2½ tons lyftkraft, järnvägsspår och upplagsplatser avedda för ammunition. Härifrån löper hamnkanalen vidare med en längd på 1770 m. Denna kanals södra sida, som lämpar sig för omlastning och är försedd med magasin och skjul, anghissar, elektriska kranar och järnvägsspår, har upplåtits åt privata firmor men användes förnärvarande även den för omlastning av kol.

Hamnkanalens fortsättning utgöres av den döda Weichsel. Endast vissa delar av kajerna lämna sig här för omlastning. Den största delen därav har tagits i anspråk för upplag och magasin. Här ligga de Polen tillhöriga naftaupplagen. De användbara kajerna äro försedda med anordningar för omlastning och järnvägsspår. En betydande del av den döda Weichsels strand upptages av Schichauvarvet och Danzigervarvet. På den andra stranden av den döda Weichsel ligga privata firmors virkesupplag.

En utgrening av den döda Weichsel är den s. k. Kaiserhafen, en 2 km. lång kanal, som äges av stadskommunen. Det är en mycket rörlig del av hamnen. Det är här fartygen lossa, och här är även kolomlastningens centrum. Den döda Weichsel på ena sidan och Kaiserhafen på den andra omgiva Holm. Holms bassängkajer tjäna huvudsakligen till omlastning av virke. Mottlau, kanalens fortsätt-

ning, böjer sig i en båge och är ej tillgänglig för större fartyg. Här ligga gammalmodiga, väldiga magasin.

Den varumängd Danzig kunde genomsläppa, då hamnen började betjäna Polen, nådde ej upp till 3 milj. ton årligen, under det att den 1928 uppgick till nära 8½ milj. ton. Utbyggandet av hamnen kan emellertid på grund av finansiella svårigheter ej hålla jämna steg med den ökade varuomsättningens behov. Förnärvarande håller man på att bygga en ny bassäng för massgoods som kol, malm och gödningsämnen. Den nya bassängen skall vara färdig i maj 1929 och kommer att förses med modern omlastningsutrustning.

Danzigs hamn är av dominerande betydelse för Polens sjöhandel, ehuru även den nya hamnen i Gdynia börjar spela en betydande roll. Under 1928 expedierade den sistnämnda redan 20% av sjöhandelns årliga varumängd.

Hamnens i Danzig utveckling med hänsyn till fartygens frekvens visar nedanstående tabell:

#### Fartygstrafiken i Danzigs hamn.

År	Inkommo		Utgång	
	Fartygsantal	Tonnage	Fartygsantal	Tonnage
1912	2992	970653	2855	936854
1913	2910	924837	2855	936854
1924	3312	1.634970	3330	1.648050
1925	3986	1.869979	3958	1.864182
1926	5967	3.432480	5903	3.395840
1927	6502	3.860153	6484	3.892816
1928	6168	4.054240	6183	4.026596

Av denna sammanställning se vi, att fartygens tonnage stadigt växer, trots att fartygsantalet minskades under 1928. Detta vittnar om, att Danzig övergår från att vara en lokal hamn, som den var före kriget, till att vara en hamn med världsbetydelse.

Varuomsättningen i Danzigs hamn utvisar likaledes en ökning under 1928.

#### Varuomsättningen i Danzigs hamn (räknat i ton).

År	Import	Export	Summa
1912	1.141455	1.311757	2.453212
1924	738072	1.636485	2.374557
1925	690778	2.031969	2.722747
1926	640696	5.659605	6.300301
1927	1.517194	6.380420	7.897614
1928	1.730642	6.755159	8.485801

En stadig importökning, som bär dragen av en stadigvarande företeelse, utvisa järnmalm, skrot, gödningsämnen och kemikalier.

Inom exporten intages första platsen av kol. Denna export daterar sig från juli 1925 och utvisar en stadig ökning.

#### Exporten av kol.

År	Export i ton
1925	618006
1926	3.415947
1927	4.103173
1928	5.359106

En stadig importökning, som bär i allmänhet och av kol isynnerhet är beroende av det nya bassängbyggets

avslutande, som kommer att äga rum under de närmaste månaderna.

Trots en så betydande ökning av kolexporten under 1928 har varuomsättningen i sin helhet i Danzigs hamn hållit sig på föregående års höjd. Detta förklaras av den mycket betydande minskningen i exporten av trävaror.

#### Exporten av trävaror (räknat i ton).

År	Export
1925	911915
1926	1.389033
1927	1.740365
1928	901985

Bland övriga varor, som exporteras över Danzig, böra nämnas: socker, textilvaror, papper, metallfabrikat, vilkas export på sista tiden visat tendens till ökning, samt cement, vars export är stadigt växande.

Minskningen i exporten av trävaror måste betraktas som en normal företeelse, emedan de ovanligt höga siffrorna för denna export under 1926 och 1927 bero på alltför stora avverkningar till följd av insekters skadegörelse; dessa siffror kunna ej stå sig vid normal skogshushållning.

Till denna allmänna karakteristik av varuomsättningen i hamnen kunna även följande anmärkningar beträffande fartygens nationalitet tilläggas.

Av i hamnen inlöpande fartyg komma de tyska i första rummet med ett tonnage på 1.056737 ton (26,2%), i andra rummet danska fartyg med 739542 ton (18,3%), i tredje rummet svenska med 660310 ton (16,3%), därefter följa engelska, norska, lettiska, franska, polska, finska, holländska, grekiska, danzigiska, italienska och mågna andra. De polska fartygen komma på 8: de plats med ett tonnage på 105800 ton (2,6%).

Av dessa sammanställningar se vi tydligt, vilken betydelse för Danzig dess anslutning till den polska ekonomiska organismen har. Från att ha varit en lokal hamn har Danzig tack vare denna anslutning blivit en av de största hamnarna i Oestersjön.

Denna utveckling har Danzig emellertid Polen att tacka för, ty vid den tidpunkt, då Polen började inrikta sin handel på Danzig, var staden icke vuxen denna uppgift, och det var först efter talrika förbättringar och kompletteringar som den nådde den nivå, den idag intar. Men många brister återstår ännu att fylla. Så t. ex. måste hamnen betydligt utbyggas för att den fullständigt skall kunna fylla sina uppgifter.

Ogrundade äro farhågorna för, att Danzig kommer att falla tillbaka, i och med att vår egen hamn i Gdynia utvecklas, ty Polen kommer att sörja för båda hamnarnas utveckling. Det uppland, som utsätter båda hamnarna för belastning är för övrigt ändå för stort, om man tager i betraktande, att utom Polen i detta område delvis måste inräknas grannländer, isynnerhet Tjeckoslovakien.

GUSTAW OBRACAJ.



# STAN OBECNY A PRZYSZŁOŚĆ POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO

DET POLSKA HAVSFISKET. DESS NUVARANDE TILLSTAND OCH FRAMTID.

Rozmiary naszego rybołówstwa morskiego nie są wielkie. Uprawiane jest ono przeważnie w niezbyt dalekich odległościach wzdłuż wybrzeży przez ludność, zamieszkującą w 26 gminach nadmorskich. Chociaż polskie wody przybrzeżne są jednymi z najzyskowniejszych terenów rybackich Bałtyku, jednakże ograniczanie się naszego rybołówstwa do wąskiej strefy przybrzeżnej czyni je przypadkowym, uzależniając rezultaty połowów od całego szeregu warunków, które wywierają wpływ na pojawianie się ryb w pobliżu brzegów. Warunki te (prądy, temperatura wody, powietrza i t. p.) powodują często, że ryby nie zjawiają się u wybrzeży w dostatecznych ilościach, wyniki połowów są wówczas nikłe, a rybacy wpadają w nędzę.

Rezultaty naszego rybołówstwa morskiego za kilka ostatnich lat przedstawiają się następująco:

Rok	Ilościowo	Wartościowo
1925	1.497 q	1.067 tys. zł.
1926	1.813 q	1.796 " "
1927	1.788 q	2.651 " "
1928	2.322 q	3.287 " "

Główną rolę w rybołówstwie odgrywa praca indywidualna, wykonywana przez rybaka przy pomocy członków rodziny, a podczas pewnych sezonowych połowów przez doraźnie zawiązywane spółki rybackie. Kapitał nie okazał dotychczas zainteresowania dla tej gałęzi przemysłu i przedsiębiorstwa rybackie, zorganizowane na sposób kapitalistyczny, nie są na naszym wybrzeżu znane. Brak stosunku najmu w zawodzie rybackim oraz patriarchalny ustrój społeczny — charakteryzują polskie rybołówstwo morskie. Pod tym względem organizacja naszego rybactwa morskiego niewiele się zapewne zmieniła od szeregu setek lat.

Zamożność rybaka zależy w pierwszym rzędzie od wielkości posiadanego statku oraz od ilości i jakości narzędzi łowu. Poza tem, ze względu na trudną komunikację z rynkiem zbytu, wielką rolę odgrywa również miejsce zamieszkania rybaka.

Z zestawień, sporządzanych przez Morski Urząd Rybacki, wynika, że tylko nieliczni rybacy wyposażeni są w stopniu dostatecznym w statki i w odpowiednie środki połowu. Porównanie zysków rybackich w poszczególnych miejscowościach wybrzeża wskazuje również, że dochód, płynący z uprawianego rybołówstwa, jest proporcjonalny do wartości inwentarza rybackiego.

Przeciętna wartość inwentarza rybackiego na jednego rybaka w r. 1925 wynosiła w przybliżeniu: w Helu — 5.370 zł., w Gdyni — 3.166 zł., w wioskach półwyspu — 1.174 zł., w pozostałych miejscowościach wybrzeża od

200 do 600 zł. Dzięki prowadzonej przez instytucje państwowe akcji kredytowej, dał się zauważyć stopniowy wzrost zamożności rybaków. Już w 1926 r. majątek rybaka wynosił przeciętnie: w Helu — 7.500 zł., w Gdyni — 5.000 zł., w wioskach półwyspu do 2.000 zł., w pozostałych miejscowościach do 1.000 zł. Dla porównania przytoczyć należy, że wartość inwentarza, przypadającego na jednego rybaka w rybołówstwie brytyjskiem, wynosi 14.000 zł.

Przytoczone cyfry nie ilustrują jednakże dokładnie prawdziwego stanu zamożności rybaków, gdyż na ich powiększenie składa się również wzrost drożyzny i związana z tem zwykła cen na sieci i inne sprzęty rybackie.

Jak widać, różnice między wartością posiadanego inwentarza są między rybakami bardzo poważne. Niektórzy nie posiadają wcale własnego statku, tylko pewną ilość narzędzi połowu, a ponieważ technika rybołówstwa wymaga wykonywania czynności przez kilku ludzi naraz — rybacy łączą się, i, wzajemnie uzupełniając swe narzędzia, udają się na morze na jednym statku i łowią wspólnie, a zdobyte dzielią pomiędzy wszystkich uczestników połowu, z wydzieleniem pewnej części na statek, a niekiedy również na jakieś cenniejsze narzędzie.

Rezultaty połowów zależne są przede wszystkim od ilości kutrów z pomocą mechaniczną, dających możliwość uprawiania rybołówstwa lepiej, prędzej i bezpieczniej, niż w innych statkach. Kutry motorowe, jako kosztowny sprzęt, muszą być szczególnie chronione od rozbicia lub uszkodzenia. Do tego celu służą porty i przystanie, zabezpieczające od działania fal i wichrów. W miejscowościach nieposiadających portów, łodzie żaglowe, zarówno duże jak i małe, rybacy, po powrocie z połowu, wyciągają na brzeg. Większość wiosek rybackich, nie mając miejsca postojowego dla statków, nie może posiadać kutrów motorowych.

Dążąc do powiększenia flotyli kutrów motorowych, Państwo za pośrednictwem swych instytucyj okazało daleko idącą pomoc kredytową, umożliwiającą rybakom nabywanie tych drogiej stosunkowo statków (cena w przybliżeniu małego kutra z motorem wynosi około 25.000 zł.). Równocześnie został wybudowany port rybacki w Borze-Jastarni, przystąpiono do budowy portu rybackiego w Gdyni, oraz do rozszerzenia portu helskiego. Na skutek tej działalności Państwa — flotylla kutrów motorowych poczęła szybko wzrastać. W 1921 r. rybacy posiadali 62 kutry motorowe, natomiast w 1924 r. flotylla ta liczyła już 92 jednostki

o łącznym tonażu brutto 2.760 cbm. W r. 1925 z powodu wyjazdu optantów niemieckich, którzy wywieźli swój całkowity sprzęt rybacki, a w tem 11 kutrów motorowych — ilość tych statków znacznie się zmniejszyła, lecz już w 1926 r. dosięgła liczby 82 o łącznym tonażu 2.460 cbm. Obecnie w posiadaniu rybaków znajduje się 108 kutrów motorowych w tonażu brutto 2.930 cbm. (obok 782 rybackich łodzi żaglowych).

Obecnie istnieją na wybrzeżu tylko 3 porty rybackie, gdyż port w Pucku nie wchodzi w rachubę jako położony w głębi zatoki, a przez to zbyt oddalony od terenów połowów. Najważniejszymi ośrodkami rybackimi są Hel i Gdynia. Dogodne, w stosunku do pobliskich terenów połowów, położenie geograficzne, łącznie z istnieniem w tych miejscowościach portów, wywiera decydujący wpływ na jakość oraz wielkość inwentarza rybackiego. Wzdłuż wybrzeża „wielkiego morza” niema, niestety, ani jednego schroniska dla statków rybackich. Miejscowości, jak Karwia, Chłapowo, Ostrowo, Dębki, Wielka Wieś i inne, należą do najbardziej upośledzonych pod tym względem.

Brak portów i niedostateczne dla odbywania dalszych podróży wyposażenie techniczne naszych rybaków, wpływa ujemnie na rozwój tej gałęzi przemysłu, uniemożliwiając eksploatację bogactw morskich nie tylko z bardziej odległych terenów, lecz nawet z niektórych dalszych wód Bałtyku. Niekorzystnym faktem dla naszego rybołówstwa jest również brak organizacji jego strony handlowej. Pomijając już stosowany przez naszych rybaków system biernego oczekiwania na pojawianie się stad rybnych w bliskości brzegów, zamiast wyruszania na ich spotkanie — zdarza się niejednokrotnie, że rybacy przerywają połowy w chwili osiągnięcia najlepszych rezultatów, będąc zmuszeni do tego niemożnością zbytu materiału rybnego. Ryby, jako produkt, ulegający szybko zepsuciu, nie nadają się do przechowywania, a podczas obfitszych połowów ceny ich spadają poniżej kosztów własnych rybaka. Dzieje się to po bardzo szybkim nasyceniu rynków miejscowych, wskutek braku należyte zorganizowanego transportu surowca w głąb kraju, jak również wskutek braku na wybrzeżu stałego i silnego odbiorcy, jakim jest ośrodek handlowy, posiadający przytem odpowiednio rozwinięty przemysł przetwórczy.

Dla naszych rybaków głównym rynkiem zbytu jest Gdańsk, który pośredniczy w dostarczaniu produktów rybnych na polski rynek. Również za handlowem pośrednictwem Gdańska, odbywa się eksport na rynki zagraniczne



najcenniejszych gatunków, jak łososie i węgorze, pochodzących z polskich połowów morskich.

Gdańsk, jako pośrednik w handlu rybnym, nie jest jednak w możności obsłużyć całego importu produktów rybnych do Polski. Znaczne ilości ładunków dostarczane są normalnie za pośrednictwem portów niemieckich, jak: Hamburg, Szczecin, Królewiec i inne. Takı stan rzeczy jest nader niekorzystny dla kraju, który importuje na potrzeby swych rynków wewnętrznych znaczne ilości ryb morskich głównie: z Anglii, Norwegii, Szwecji, Danii i Holandji — a więc z krajów, z których produkty rybne przywożone są przeważnie drogą morską.

W miarę jednak rozwoju Gdyni i przystosowania portu do potrzeb handlu rybnego ustanie ten anormalny objaw i wówczas nietylko ryby, pochodzące z polskich połowów, lecz również znaczna część importu znajdzie swój zbył w Gdyni. Państwo czyni już obecnie starania do skierowania części importu produktów rybnych przez port gdyński, gdyż większe obroty handlowe w tej dziedzinie wpłyną dodatnio na szybsze zorganizowanie zbytu ryb z własnych połowów, na powstanie przemysłu przetwórczego oraz na przyspieszenie stworzenia z Gdyni poważnego ośrodka handlowego.

Konsumcja w Polsce produktów rybnych, chociaż nie rozpowszechniona w takim stopniu, jak to ma miejsce w krajach zachodniej Europy, wynosi przeciętnie około 100.000 ton rocznie, w tem zaś ponad 80% stanowią ryby i przetwory rybne, przywożone z zagranicy (w 1927 r. wartość tego przywozu wyniosła około 32 milj. franków w złocie).

Ryby morskie stanowią artykuł masowy i tani, oraz zdrowy i pożywny, który zastępuje z powodzeniem droższe produkty pierwszej potrzeby, a zwłaszcza mięso. Spożycie ryb morskich prowadzi więc do oszczędności, zwiększając jednocześnie w naszym bilansie handlowym wartość pozycji wywozu droższych od ryb artykułów mięsnych.

Polska ma możność pod tym względem ciągnąć podwójne korzyści: 1) przez zwiększenie konsumpcji ryb morskich w kraju, co nie jest trudne, jeśli się zważy, że obecne ilości przywozu tego artykułu nie wykorzystują jeszcze w pełni pojemności rynków polskich; 2) przez zastępowanie produktów zagranicznych produktami rybołówstwa rodzimego.

To ostatnie wiąże się ściśle z zagadnieniem powiększenia wydajności i rozszerzenia zasięgu naszych połowów morskich, nietylko na tereny bałtyckie, lecz również na tereny Morza Północnego, skąd pochodzi większość importowanych do Polski ryb morskich.

Zagadnienie rozwoju wymaga z jednej strony inicjatywy prywatnej, z drugiej zaś pomocy Państwa.

Celem rozwoju rybołówstwa bałtyckiego już w najbliższym czasie przewidziane jest umożliwienie rybakom nabywanie większych, niż dotychczas używane, kutrów motorowych, któreby nadawały się do dalekich wyjazdów w morze. W związku z tem przewidziana jest również pomoc na sprowadzenie rybackich instruktorów duńskich, pod kierunkiem których zorganizowane zostaną próbne połowy dla zaznajomienia naszych rybaków z odległymi i dotychczas nieznanymi im terenami połowów, jako też z obchodzeniem się i użyciem nowoczesnych narzędzi łowu oraz z prowadzeniem większych rozmiarów kutrów.

Poczynione wysiłki w kierunku zainteresowania kapitału zagranicznego do wzięcia udziału w polskim przedsiębiorstwie połowów na Morzu Północnym znalazły swój wyraz w szeregu konkretnych propozycji zagranicznych. Sprawą realizacji przedsiębiorstwa rybołowieckiego, eksploatującego tereny Morza Północnego zdołano również zainteresować tak trudną do rozbudzenia polską inicjatywę prywatną, cieszącą się poparciem ze strony Państwa.

Jak już wspomniano, jednym z zasadniczych, koniecznych dla rozwoju rybołówstwa morskiego warunków, jest istnienie portów rybackich. Sfery rządowe, zdając sobie sprawę z doniosłości tego zagadnienia, zamierzają dokonać w tej dziedzinie całego szeregu prac. W r. 1929 zostanie ukończona budowa basenu rybackiego w porcie gdyńskim, gdzie znajdują wygodny postój większe i drobne statki rybackie. Zamierzone jest rozszerzenie portu rybackiego w Helu, którego rozmiary okazują się obecnie zbyt szczupłe, a wobec rozwinięcia się przez ten port ruchu pasażerskiego — nie wystarczające dla potrzeb rybactwa.

Celem udostępnienia większej ilości rybaków dogodnie położonego portu helskiego prowadzone jest przy wydatnej pomocy Państwa planowe osiedlanie rodzin rybackich w Helu. Dotychczas wybudowano już 35 domów kolonji helskiej, a w 1929 r. zamierzona jest budowa dalszych 30 domów, przeznaczonych dla kolonizacji.

Dla sasiadujących z Helem miejscowości rybackich została już za czasów polskich wybudowana przystań w Borze-Jastarni. W najbliższym czasie zostaną przeprowadzone studia nad możliwością budowy przystani rybackiej na wybrzeżu „wielkiego morza”, prawdopodobnie w okolicach Dębek. Wobec trudności technicznych budowy ostateczna decyzja zależna jest od wyniku przeprowadzonych badań, jak również od pozyskania na dokonanie budowy przystani odpowiednich środków.

W dążeniach do ześrodkowania w Gdyni handlu rybnego Państwo nie poprzestaje na kierowaniu importu produktów rybnych na port gdyński, udzielając terenów pod budowę składów. Budowa basenu rybackiego w Gdyni przewiduje wzniesienie na nad-

brzeżu mola rybackiego szeregu budynków, a w pierwszym rzędzie hali z chłodnią dla ryb świeżych, przywożonych wprost z połowów na łodziach rybackich. Spełniony przez to zostanie główny warunek dla skoncentrowania handlu produktami własnego rybołówstwa.

Ześrodkowanie handlu rybnego stworzy sprzyjające warunki dla powstania przemysłu rybnego przetwórczego w Gdyni.

W Polsce istnieje 16 fabryk konserw oraz cały szereg drobnych wędzarni i warsztatów, stale zwiększających swą wytwórczość. Jednakże polski przemysł rybny przetwórczy opiera się prawie wyłącznie na imporcie zagranicznym ryb morskich i rozmieszczony jest w pobliżu granic, na kresach Państwa położonych daleko od morza.

Wobec niewielkich i wysoce nieregularnych wyników naszego rybołówstwa morskiego, jak również wobec braku ośrodka handlowego, wybrzeże nie posiada zakrojonego na szeroką skalę przemysłu przetwórczego. Istniejące na wybrzeżu wędzarnie rybackie są przemysłem o charakterze domowym, nie wywierającym wpływu na rozmiary rybołówstwa.

Należyce rozwinięty przemysł przetwórczy, zorganizowany na podstawach kapitalistycznych, zużytkowuje znaczne ilości surowego materiału rybnego, a przez to zapewnia stały zbył produkcji rybackiej. Ześrodkowanie importu rybnego w Gdyni oraz dowozu ryb z własnych połowów do tej miejscowości, wreszcie dostosowanie transportu kolejowego do potrzeb przemysłu przetwórczego — wpłynie niewątpliwie na powstanie na naszym wybrzeżu poważnego przedsiębiorstwa przetworów rybnych. Dla ułatwienia założenia takiego przedsiębiorstwa przewidziane zostały odpowiednie tereny w rozbudowie Gdyni.

Niezależnie od wyżej przedstawionych zasadniczych posunięć w kierunku rozwoju rybołówstwa morskiego prowadzona jest od r. 1923 przez instytucje państwowe akcja kredytowa, rozszerzona silnie w ostatnich latach, która między innymi przewiduje: udzielanie zapomóg doraźnych i zwrotnych poszkodowanym przez klęski żywiołowe; udzielanie na możliwie dogodnych warunkach drobnego kredytu, częściowo w naturze, ubezpieczanie inwentarza rybackiego przez pokrywanie części kosztów ubezpieczenia kutrów, zbyt wysokich w stosunku do zarobków rybaka.

Cały szereg zagadnień wkracza obecnie na drogę ich realizacji, gdyż rybołówstwo morskie stanowi nierozdzielna całość z programem morskim Państwa, które dąży do wykorzystania w całej pełni wolnego dostępu do morza.

ST. JAROCKI



Vårt havsfiske har ej något större omfång. Det idkas längs kusten huvudsakligen på icke alltför stora avstånd från land av befolkningen i de 26 kustkommunerna.

Fastän fiskevattnen vid den polska havskusten äro bland de mest givande i Oestersjön, så gör dock det förhållandet, att fisket är begränsat till en smal kustremsa det till något tillfälligt, i det att fångstresultaten bli beroende av en hel mängd omständigheter, som inverka på fiskens förekomst vid denna kust. Dessa omständigheter (strömmar, vattnets och luftens temperatur m. m.) förorsaka ofta, att fisken ej inligger sig vid kusten i tillräckligt stora mängder, varvid fångstresultaten bli usla, och fiskarna råka i nöd.

Resultaten av vårt havsfiske under de senaste åren gestalta sig på följande sätt:

År.	Mängd	Värde
1925	1497 q	1067 tusen zloty
1926	1813 q	1796 " "
1927	1788 q	2651 " "
1928	2322 q	3287 " "

Den viktigaste rollen i fisket spelar det individuella arbete, som utföres av fiskaren med hjälp av familjemedlemmarna, och under vissa säsongfångster av tillfälliga sammanslutningar av fiskare. Hittills har ej något kapital varit intresserat i denna näringsgren, och fiskeriföretag, organiserade på kapitalistisk grund äro ej kända av fiskare. Hittills har ej något arbetskraft inom yrket jämte den patriarkaliska samhällsordningen karaktärisera det polska havsfisket. I detta avseende har organisationen av vårt havsfiske föga förändrats under de sista århundradena.

Fiskarens välstånd beror i främsta rummet på storleken av hans båt och hans fiskredskaps beskaffenhet och mängd. Dessutom spelar det även en stor roll var fiskaren bor, med hänsyn till de dåliga förbindelserna med avsättningsmarknaderna.

Av de utredningar, som Fiskeristyrelsen gjort, framgår att endast ett fåtal fiskare i tillräcklig grad äro försedda med båtar och lämplig fångstutrustning. En jämförelse mellan fiskarnas förtjänster på olika platser på kusten utvisar likaledes, att inkomsten på fisket står i proportion till värdet av fiskarnas inventarier.

Medelvärdet av en fiskares inventarier uppgick år 1925 till ungefär: 5.370 zloty i Hel, — 3.166 zloty i Gdynia, 1.174 zł. i byarna på halvön, och på övriga orter på kusten från 200 till 600 zloty. Tack vare en av statsinstitutionerna utövad kreditverksamhet har en gradvis stigande ökning av fiskarnas välstånd kunnat förmärkas. Redan år 1926 uppgick värdet av en fiskares egendom i genomsnitt till: 7.500 zloty i Hel, 5.000 zloty i Gdynia, i byarna på halvön 2.000 zloty och på övriga orter 1.000 zloty. Till jämförelse kan nämnas, att värdet av en brittisk fiskares inventarier i genomsnitt uppgår till 14.000 zloty.

De ovan anförda siffrorna giva dock ej någon klar bild av fiskarnas verkliga förmögenhetsförhållanden, ty på siffrornas stegring verkar också prisnivåns höjning och de därmed förenade högre prisen på nät och andra fiskredskap.

Som synes, är värdeskillnaden i fiskarnas inventarier mycket stor. En del fiskare ha ej någon egen båt, endast ett visst antal fångstredskap, men då fångsttekniken kräver, att arbetet utföres av flera personer på en gång, så bruka flera fiskare slå sig tillsammans, och i det att de låta sina redskap komplettera varandra, begiva de sig till havs i en båt och fiska gemensamt, var efter de dela fångsten mellan deltagarna. Därvid tages en viss del undan som ersättning för båten, och ibland även för något dyrbarare redskap.

Resultaten av fisket äro framför allt beroende på mängden båtar med maskinell drivkraft, vilka tillåta ett bättre, snabbare och säkrare idkande av fisket än med andra båtar. Motorbåtarna, som äro en dyr utrustning, måste särskilt skyddas från att bli sönderslagna eller skadade. Fördens skull måste det finnas hamnar och bryggor, som skydda dem för vågor och stormar. På de orter, som ej äga någon hamn, draga fiskarna efter hemkomsten från fångsterna upp sina segelbåtar, såväl stora som små, på stranden. Största delen av fiskarbyarna kan ej ha motorbåtar, emedan de ej ha någon båthamn.

Staten har i sin strävan att öka motorbåtsflottiljerna, genom sina institutioners förmedling utövat en långt gående kreditihjäl, som gör, att fiskarna kunna förvärva dessa jämförelsevis dyra båtar, (priset för en rätt liten motorbåt uppgår till c:a 25.000 zloty). Samtidigt har en fiskebåthamn byggts i Bór-Jastarnia, dessutom har man börjat bygga en likadan hamn i Gdynia och utvidgat den i Hel förefintliga. Till följd av denna verksamhet från statens sida har antalet motorbåtar snabbt börjat växa. År 1921 ägde våra fiskare 62 motorbåtar, men redan år 1924 uppgick antalet till 92 båtar med ett sammanlagt tonnage på 2.760 ton. År 1925 minskades detta antal avsevärt, på grund av att de tyska optanterna, när de flyttade, togo med sig hela sin fiskeutrustning, däribland 11 motorbåtar, men redan 1926 uppgick båtarnas antal till 82 med ett sammanlagt tonnage på 2.460 ton. Numera äga fiskarna 108 motorbåtar med ett sammanlagt tonnage på 2.930 ton och 782 segelbåtar.

För närvarande finnas på kusten endast 3 fiskehamnar. En fiskehamn i Puck kan ej medräknas, emedan den ligger för djupt inne i bukten och därför är alltför avlägsen från fångstplatserna.

De viktigaste punkterna för havsfisket äro Gdynia och Hel. Dessa platser fördelaktiga geografiska läge i förhållande till de närbelägna fångstplatserna jämte förefintligheten av hamnar utöva ett avgörande inflytande på beskaffenheten och storleken av

fiskarnas inventarier. Längs det stora havets kuster finns tyvärr ej ett enda skyddat ställe för fiskebåtarna. Platser som Karwia, Chłapowo, Ostrowo, Dębki, Wielka Wieś och andra höra till de mest försummade i detta avseende.

Bristen på hamnar och våra fiskares för längre utfärder otillräckliga tekniska utrustning inverkar ofördelaktigt på denna näringsgrens utveckling och omöjliggör tillvaratagandet av havets rikedomar ej endast på längre bort liggande, utan även på de mest avlägsna områden i Oestersjön. Ett för vårt havsfiske ofördelaktigt faktum ligger dessutom i bristen på organisation av fiskhandeln. Bortsett från det av våra fiskare använda ofördelaktiga systemet att vänta på, att fiskstimmen skola komma i närheten av kusten i stället för att begiva sig ut och möta dem, händer det ofta, att fiskarna avbryta fisket, just då det skulle kunna giva de bästa resultat därtill tvungna på grund av omöjligheten att avvätta fisken. Fisken, som ju är en vara, som fort blir skämd, kan ej förvaras länge, och under rikligare fångster sjunker dess pris under fiskarens egna kostnader. Detta inträffar, då de lokala marknaderna hastigt mättats till följd av bristen på ordentligt organiserad transport av fisken till de inre delarna av landet, liksom även till följd av, att det saknas en till kusten lokaliserad stark uppköpare, som t. ex. en handelsfirma med egen väl utvecklad beredningsindustri skulle tänkas vara. Våra fiskares förnämsta avsättningsmarknad är Danzig, genom vars förmedling den polska marknaden förses med fisk. Likaledes är det Danzig, som förmedlar exporten till utlandets marknader av de dyraste fiskarterna såsom lax och ål, härrörande från de polska fångsterna.

Vad importen av fiskprodukter till Polen beträffar, är dock ej Danzig som förmedlare i fiskhandeln i stånd att sköta hela denna. Betydande kvantiteter importeras under vanliga förhållanden genom förmedling av tyska hamnar såsom Hamburg, Stettin, Königsberg o. a. Ett sådant sakernas tillstånd är naturligtvis ytterst ofördelaktigt för vårt land, som för sina inre marknadens behov importerar betydande kvantiteter havsfisk huvudsakligen från England, Norge, Sverige, Danmark och Holland, alltså från länder, varifrån fiskprodukterna huvudsakligen sjövägen tillföras oss.

I den mån Gdynia utvecklas och dess hamn anpassas för fiskhandelns behov, kommer emellertid detta onaturliga förhållande att upphöra, och då kommer ej endast fisken från de polska fångsterna utan även en betydande del av importen att finna avsättning i Gdynia. Staten gör redan nu ansträngningar för att leda in en del av importen av fiskprodukter över hamnen i Gdynia, då ju en större avsättning på fiskhandelns område kommer att inverka fördelaktigt på organiserandet av de egna fiskfångsternas avsättning, på upprättandet av en be-



redningsindustri och kommer slutligen att påskynda Gdynias utveckling till ett viktigt handelscentrum. Ehuru konsumtionen av fiskprodukter i Polen ej är så utbredd som i de västeuropeiska länderna, uppgår den dock årligen till i medeltal c:a 100.000 ton, varav emellertid över 80% utgöres av fisk och fiskprodukter importerade från utlandet (år 1927 uppgick värdet av denna import till omkring 32 miljoner guldfrancs).

Havsfisken är en billig, hälsosam och närande massartikel, som väl ersätter dyrare livsmedel, i synnerhet kött. Förtärandet av havsfisk leder alltså till besparing, samtidigt som det i vår handelsbalans ökar värdesiffran.

Polen har i detta avseende möjlighet att draga dubbel nytta: 1) genom ghet att draga dubbel nytta: 1) genom att öka konsumtionen av fisk inom landet, vilket ej är svårt, om man beaktar, att den nuvarande importen av denna vara ännu ej till fullo utnyttjar avsättningsmöjligheterna på de polska marknaderna, 2) genom att ersätta utländsk vara med dylik från det egna fisket.

Det sistnämnda ansluter sig nära till frågan om vårt havsfiskes rationalisering och utvidgande av dess omfattning ej blott inom Osternsjön, utan även till Nordsjön, varifrån största delen av den till Polen importerade fisken kommer. Frågan om vårt havsfiskes utveckling fordrar å ena sidan initiativ från privat håll å andra sidan hjälp från statens sida.

Målet för vårt Osternsjöfiskes utveckling, som redan inom den närmaste tiden ställes i utsikt, är att göra det möjligt för våra fiskare att anskaffa motorkuttrar, större än de hittills använda och lämpliga för långa utfärder till havs.

I samband därmed ställes likaledes hjälp för inkallandet av danska fiskeriinstruktörer i utsikt, under vilkas ledning försöksfångster skola organiseras för att göra våra fiskare förtrogna med de avlägsna och för dem hittills oskända fångstställena, sätta dem in i skötseln och användningen av den moderna fångstutrustningen samt lära dem manövrera de större motorbåtarna.

Försök, som gjorts för att intressera utländskt kapital för deltagande i ett polskt fiskeföretag i Nordsjön, ha resulterat i flera säkra utländska anbud. Tanken på att förverkliga detta fångstföretag har även lyckats tilldraga sig intresse hos det svärväckta polska privatinitiativet, som åtnjuter stöd från statens sida.

Såsom tidigare nämnts är fiskehamnar ett av grundvillkoren för vårt havsfiskes utveckling. I regeringskretsar, där man inser denna frågas stora betydelse, har man för avsikt att på detta område utföra en hel rad arbeten. Under loppet av innevarande år kommer i Gdynias hamn en bassäng att färdigbyggas, där större och mindre fiskebåtar komma att finna bekväma förtöjningsplatser. Likaledes har man för avsikt att utvidga fiske-

hamnen i Hel, vars utrymme förnärande visat sig vara för litet och på grund av passagerartrafikens utveckling ej räcker till för fiskarnas behov.

I avsikt att bereda en större del av fiskarbefolkningen möjlighet att begagna sig av den bekvämt belägna hamnen i Hel, söker man med statens effektiva hjälp planmässigt kolonisera fiskarfamiljer i Hel. Hittills ha redan 35 hus byggts för kolonisterna på Hel, och under 1929 har man för avsikt att bygga ytterligare 30 hus avsedda för kolonien.

För fiskarbyarna i grannskapet av Hel har redan byggts en fiskehamn i Bór-Jastarnia. Under den närmaste tiden skola möjligheterna undersökas för byggandet av en fiskehamn på det „stora havets kust“, sannolikt i närheten av Dębek. På grund av tekniska svårigheter i anläggandet är det slutliga avgörandet beroende av de genomförda undersökningarnas resultat ävensom av möjligheten att uppbringa ertorderliga medel för byggets utförande.

I sina strävanden att koncentrera fiskhandeln till Gdynia nöjer sig ej staten med att dirigera endast importen av fiskprodukter till Gdynias hamn, då den upplåter plats för uppförandet av magasin. Byggandet av en bassäng för fiskebåtar i Gdynia kommer även att omfatta uppförandet av en mängd byggnader på stranden, däribland först och främst hallar med kylrum för färsk fisk, direkt införd med fiskarbåtarna från fångsterna. Härigenom blir huvudvillkoret för koncentreringsen av handeln med varor även från det egna fisket uppfyllt.

Koncentrationen av fiskhandeln kommer att skapa fördelaktiga villkor för uppkomsten av en fiskberedningsindustri i Gdynia. I Polen finnas 16 konserverfabriker jämte en hel mängd mindre rökerier, som ständigt öka sin produktion. Likväl stöder sig den polska fiskberedningsindustrin nästan uteslutande på importen av havsfisk

från utlandet och denna industri är lokaliserad nära rikets gränser, långt bort från havet.

På grund av vårt havsfiskes små och i hög grad oregelbundna resultat, liksom även på grund av bristen på ett handelscentrum har kusten ej någon beredningsindustri i större skala. De fiskrökerier, som finnas på kusten, ha karaktären av husbehovsindustri och de utöva ej något inflytande på fiskets omfattning.

En ordentligt utvecklad beredningsindustri, organiserad på kapitalistisk grund använder betydande mängder rå fiskmaterial, och därigenom säkerställer den en stadigvarande avsättning för fisket. Koncentrationen av fiskimporten till Gdynia jämte tillförseln av fisk från de egna fångsterna till denna plats och slutligen järnvägstransportens anpassning efter beredningsindustriens behov skulle otvivelaktigt bidraga till uppkomsten av ett betydande fiskberedningsföretag på vår havskust. För att underlätta grundandet av ett sådant företag ha lämpliga områden reserverats vid uppbyggandet av Gdynia.

Oberoende av de ovan anförda principiella strävandena i riktning att utveckla havsfisket, utövas av statsinstitutionerna sedan år 1923 en under de sista åren starkt utvidgad kreditverksamhet, som bland annat omfattar understöd och räntefria lån åt dem, som lidit skada genom naturkatastrofer; mindre lån, delvis in natura, på så fördelaktiga villkor som möjligt; försäkring av fiskarnas egendom genom täckning av en del av motorbåtarnas försäkringskostnader, vilka äro alltför höga i förhållande till fiskarnas förtjänster.

En hel del av dessa frågor gå för närvarande mot sitt förverkligande, enär havsfisket bildar ett oupplösligt helt med det sjöprogram, som uppgjorts av den polska staten, vilken till fullo söker utnyttja det fria tillträdet till havet.

ST. JAROCKI



Palac w Łazienkach w Warszawie. — Slottet i Łazienki i Warszawa.



# SZWECJA — SVERIGE

W myśl zasady, że morza nie dzielą, ale łączą — Szwecja jest krajem, sąsiadującym z Polską.

Z pośród wszystkich naszych sąsiadów najmniej może jednak znany tego właśnie sąsiada, który spokojnie i cicho rozsiadł się na połowie wschodniej półwyspu Skandynawskiego, zajmując 448.000 klm. kw. powierzchni ziemi lesistej i kamienistej, obfitującej w rzeki i w jeziora, otoczonej z trzech stron morzem a stąd mającej otwarte i od wieków umiejętnie wykorzystywane drogi na szeroki świat.

Kraj to, pod względem swojego obszaru, jeden z największych w Europie, zajmuje bowiem 4,7% powierzchni naszego ładu. Obszar ten jednak zaludniony jest skąpo, gdyż mieszka na nim zaledwie 5,6 miliona Szwedów i Lapończyków, toczących od wieków upartą walkę z surowym klimatem i mało urodzajną ziemią. Jedyne południowa część Szwecji — jej śpichrz, Skania — może być porównana zarówno co do wyglądu swoich wsi i miast, jak co do gęstości zaludnienia, z Europą Zachodnią — reszta, to niegościnna leśna lub skalista pustka, gdzie człowiek bywa tylko rzadkim gościem i gdzie zjawia się przeważnie, jako wysłannik przemysłu drzewnego lub górniczego.

Te dwie gałęzie przemysłu stanowią też podstawę bogactwa Szwecji. Wystarczy sobie uświadomić, że na 41 milionów hektarów powierzchni całego kraju, lasy zajmują 21.6 miliona hektarów, czyli przeszło 52% powierzchni. Z pośród krajów europejskich jedna tylko Finlandja ma nieco więcej lasów. Nigdzie indziej stosunek podobny nie powtarza się nawet w przybliżeniu. Nie dziw też, że kiedy w Anglii na 100 mieszkańców przypada zaledwie 3 hektary lasu, w Niemczech — 22 hektary, w posiadającej ogromne bogactwa leśne Rosji — 168 hektarów, w Szwecji statystyka wykazuje aż 392 hektary lasu na każdych 100 mieszkańców.

Lasy szwedzkie są rozmaitej wartości. Im dalej posuwamy się ku północy, tem większą spotykamy ich obfitość, tem niższy jednak jest gatunek drzewa, które musi, podobnie, jak człowiek, toczyć upartą walkę z nieprzyjawnym klimatem.

Niemniej leśne bogactwo Szwecji obliczone zostało — według cen z roku 1908 — na z górą półtora miljarda koron, co dzisiaj przedstawia, oczywiście, kwotę znacznie wyższą.

Eksploatacja lasów stanowi też jedną z podstaw dobrobytu tego narodu, a wywóz drzewa jest jednym z najsilniejszych węzłów, łączących Szwecję z innymi narodami od bardzo dawna, dokumenty historyczne stwierdzają bowiem, iż już w wiekach średnich drzewo szwedzkie poszukiwane było przez kupców hanzaetyckich, przez holendrów i przez anglików, którzy wysyłali do portów szwedzkich swoje okręty.

Z biegiem czasu, oczywiście, handel ten rozwijał się, aż doszedł do nieznanego nigdzie rozkwitu i do wyjątkowej organizacji, która ma za zadanie nie tylko ułatwienie cięcia lasów i spławu drzewa, lecz i przeróbkę materiału drzewnego na miejscu, w kraju. To też cała północ Szwecji usiana jest tartakami i stolarniami, a że niskopiennie świerkowe lasy szwedzkie dostarczają znakomitego materiału do wyrobu papieru drzewnego, przeto z chwilą powstania tego przemysłu rozwinęła się w Szwecji znakomicie fabrykacja gazetowego papieru rotacyjnego i celulozy, produktu do tej fabrykacji niezbędnego. Dzisiaj Szwecja zajmuje pierwsze w świecie miejsce pod względem wywozu tych dwóch produktów. Na papierze szwedzkim drukuje się większość gazet angielskich, a celuloza szwedzka ma stałych odbiorców nie tylko na całym kontynencie europejskim, lecz nawet w Stanach Zjednoczonych Ameryki północnej i w republikach łacińskich Am. południowej.

Drugim naturalnym bogactwem Szwecji jest jej *żelazo*.

Ruda szwedzka należy do najlepszych w świecie. Procent zawartości w niej żelaza sięga a nawet przenosi 60 na 100, podczas gdy w pozostałej Europie stosunek ten oceniony jest na 36—37%, a dla całej kuli ziemskiej, łącznie ze Szwecją, wynosi 44,5%.

Mamy tu więc do czynienia z wyjątkowym uposażeniem tego kraju przez przyrodę.

Oczywiście, znajdującą się w takiej obfitości i w takim gatunku ruda żelazna stała się błogosławieństwem Szwecji, dając nie tylko zatrudnienie licznym jej mieszkańcom, lecz i potęgując także jej handel zagraniczny a więc wzmacniając jej związki przyjazne z innymi narodami, które tak bardzo po-

trzebują żelaza. Złóża rudy żelaznej znajdują się w Szwecji w dwóch okręgach: centralnym i północnym. Okręg centralny obejmuje przestrzeń, leżącą pomiędzy Zatoką Botnicką na Wschodzie a jeziorem Vänern na Zachodzie. Tu, na obszarze około 15.000 klm. kw. rozrzucone są liczne kopalnie, na których czele stoją: Dannemora, Grängesberg, Norberg, Riddarhyttan, Ströpa, Stråssa, Stroberg, Dalkarlsberg, Persberg i Finnsmossen.

Okręg północny, pod względem obszaru nieco szczuplejszy, bo obejmuje zaledwie 8.000 klm. kw., szczytnością za to najbogatszymi w Szwecji złóżami rudy w Kirunavara i Gölivare, gdzie w ostatnich 20 latach rozwinęła się wprost niebywała, sięgająca milionów ton rocznie, eksploatacja rudy na wywóz. W ten sposób nieurodzajna i słabo zaludniona ziemia lapońska stała się jednym z najbardziej ożywionych centrów szwedzkiego przemysłu górniczego, rozporządzającego dzisiaj najnowszymi zdobyczami w dziedzinie techniki kopalnianej i metalurgicznej. Ruda szwedzka w ogromnych ilościach idzie do Wielkiej Brytanji, do Stanów Zjednoczonych Ameryki północnej, do Belgji, do Francji i do innych krajów, współzawodnicząc skutecznie nawet z ich rodzimą, niżej procentową rudą.

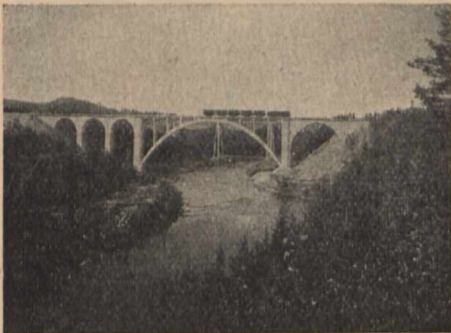
Rzecz oczywista, że ta obfitość wyjątkowo dobrego surowca pozwoliła rozwinąć się w Szwecji przemysłowi metalurgicznemu na stopę imponującą. Przemysł żelazny i stalowy stanowi też naczelną gałąź szwedzkiego przemysłu wogóle i mają ustaloną opinię na całym świecie dzięki wysokiemu gatunkowi swoich wyrobów. Szczególnie stal szwedzka cieszy się powszechnym uznaniem.

Wielkim sprzymierzeńcem tego przemysłu jest w Szwecji *elektryczność*.



Ratusz w Stockholmie. — Stockholm. Stadshuset.





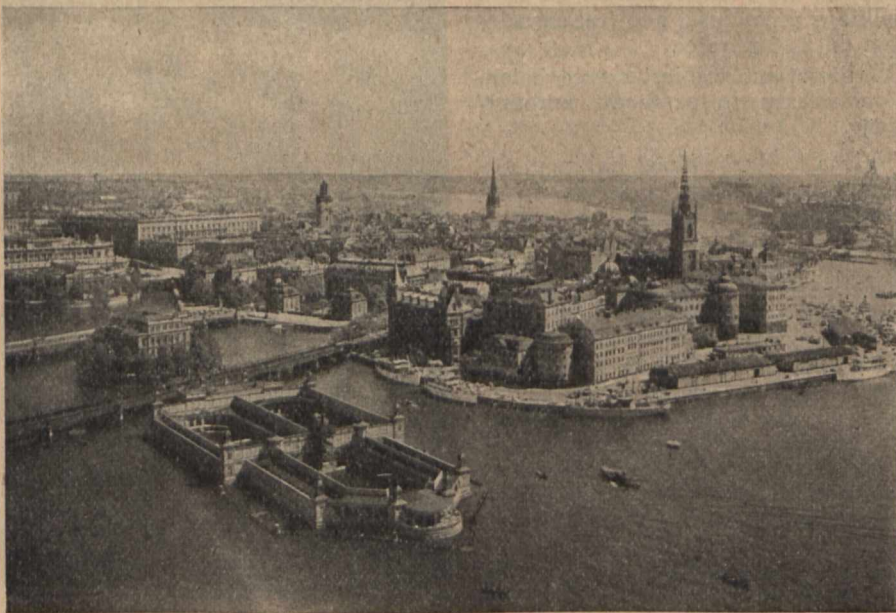
Nowy most kolejowy na rzece Ore. —  
Nya järnvägsbron över Ore älv.

Zastosowanie separatorów elektromagnetycznych z jednej strony, a pieców elektrycznych z drugiej, podniosło znakomicie w ostatnich dziesięcioleciach produkcję żelaza i stali.

I tu zastępuje nam drogę trzeci czynnik pomysłowości gospodarczej Szwecji — siła *elektryczna*.

Pod tym względem Szwecja jest krajem szczególnie ubogostawionym, dzięki bowiem ogromnej obfitości rzek, jezior i wodospadów posiada ona energię elektryczną prawie za darmo a wskutek tego mogła ją zastosować, jako siłę popędową nie tylko w przemyśle, lecz na szeroka skalę także w rolnictwie.

Można powiedzieć, że elektryczność przeistoczyła Szwecję. Kraj bezsłonecznych krótkich dni zimowych a długich, już niemal arktycznych nocy, rozplonął milionami światła na całej swojej przestrzeni, aż do najdalej na północ wysuniętych, na skrajach łąd, u brzegów Oceanu lodowatego położonych wioszek rybackich. Światło zaś obudziło życie, wniosło z sobą atmosferę pracy, znakomicie tę pracę ułatwiając. To też kiedy cała północ sąsiedniej Rosji w zimie próżnuje i śpi, ludność Szwecji krząta się dookoła najprzeróżniejszych warsztatów



Ogólny widok Stockholmu z wieży ratuszowej. — Stockholm Utsikt från stadshustornet.

i nie przestaje wytwarzać, mając dzielnego pomocnika w motorze elektrycznym, który nie tylko pomaga człowiekowi, lecz i zastępuje go coraz częściej w pracy.

To tłumaczy, dlaczego ten kraj o słabym w stosunku do swojej dużej przestrzeni zaludnieniu osiągnął jednak wysoki poziom uprzemysłowienia i niema prawie dziedzin, w której nie posiadałby swojej własnej wytwórczości, mniejszej lub większej, zależnie od przyrodzonych warunków i od potrzeb własnych.

Ogarniając też jednym rzutem oka warsztat przemysłowy Szwecji, widzimy wszędzie wyteżoną wolę narodu do pokonania wszelkich przeszkód, byle tylko zachować lub zdobyć sobie niezależność gospodarczą.

Wola ta jest tak zdecydowana, że nawet w rolnictwie, które posiada poza Skanią najmniej danych na rozwój — zdołano jednak, dzięki intensywnej uprawie, zabezpieczyć sobie, na wypadek odcięcia dowozu, jaką taką samowystarczalność. Jest to, oczywiście, *minimum* samowystarczalności, ale jest.

Taki stan rzeczy musiał doprowadzić Szwecję do dobrobytu. Istotnie skala średnia dobrobytu jest tam wysoka, co tem bardziej musi zastanawiać z uwagi na surowy klimat, nieurodzajną glebę i jednostronne tylko wyposażenie ziemi w bogactwa naturalne. Znaczy to, iż dobrze zorganizowana, wytrwała praca może osiągnąć zwycięstwo nawet w nierównej walce z naturą.

Oczywiście, nie można zamykać oczu na fakt, że czynnikiem, współdziałającym bardzo poważnie gospodarczemu rozwojowi Szwecji, był także panujący tam nieprzerwanie w ciągu stulecia z górą pokój.

Podczas kiedy gdzie indziej wojny niszczyły dorobek narodów, w Szwecji dorobek ten nawarstwiał się z pokolenia na pokolenie, dając narodowi możliwość nie tylko spokojnego dosytku,



Splaw drzewa na rzece Ljusnan. —  
Timmerbom i Ljusnan.

lecz, co za tem idzie, także możliwość coraz szerszego zaspakajania swoich potrzeb kulturalnych.

Błogosławieństwo pracy i pokoju, umożliwiającego tę pracę, odbija się też dzisiaj bardzo wyraźnie na obliczu Szwecji, której nie jeden kraj środkowej Europy może pozazdrościć wysokiego poziomu kultury, nie będącej już tylko przywilejem warstw przodujących, lecz ogarniającej cały naród.

Szwecja, przede wszystkim, oddawna już nie zna klęski analfabetyzmu. Wszyscy jej mieszkańcy, nie wyłączając najdalej na północ wysuniętych lapończyków, umieją czytać i pisać.

Dzięki temu obywatel szwedzki góruje nad obywatelami wielu innych krajów, swoim uświadomieniem narodowym i społecznym.

Dzięki temu rozwinęła się też w Szwecji tak wydatnie prasa codzienna.

Zjawisku temu należy się bliższa uwaga. Nie bez zdziwienia dowiadujemy się, że w kraju, liczącym niespełna 6 milionów mieszkańców, wychodzi z górą 80 dzienników, ogólna zaś liczba periodyków wszelkiego rodzaju, łącznie z czasopismami naukowymi, przenosi 1.000.

Dzienniki polityczne szwedzkie imponują rozmiarami i poczytnością. Nakład 100.000 egzemplarzy jest średnim nakładem nawet gazet prowincjonalnych. Stąd ogromne wpływy, jakie prasa posiada w społeczeństwie.

Według kierunków prasa szwedzka da się podzielić na konserwatywną, liberalną i socjalistyczną, podobnie jak w Anglii.

Do najwybitniejszych dzienników konserwatywnych należą: Stockholms Dagblad, założony w r. 1824, Nya Dagligt-Allehanda w Stockholmie i Sydsvenska Dagbladet Snällposten w Malmö.

Stockholmski Aftonbladet zajmuje miejsce pośrednie między kierunkiem konserwatywnym a liberalistycznym.

Prasę liberalną reprezentują: Dagens Nyheter, założony w r. 1864, Stockholms - Tidningen, Göteborgs Handels och Sjöfarts Tidning i Göteborgsposten, założony w r. 1858.

Prasa socjalistyczna, wobec potężnego i bardzo wpływowego stanowiska partji socjalno-demokratycznej w kraju, przedstawia się również imponująco. Wśród dzienników tego kie-



runku wyróżniają się: Social-Demokraten (w Sztokholmie), Arbetet (w Malmö), Ny Tid (w Göteborgu), Skånska Socialdemokraten (w Hålsingborgu) i Östergötlands Folkblad (w Norrköping).

Niema robotnika, któryby przynajmniej jednej z tych gazet nie czytał stale.

Wspaniały ten rozwój prasy opiera się przede wszystkim na doskonale zorganizowanej szkole elementarnej, która jest chlubą i dumą Szwecji, posiadającej w ogromnej ilości już nie gmachy, ale pałace szkolne, wyposażone we wszystko, co może dziecku zapewnić zdrowie fizyczne, wychowanie moralne i wykształcenie.

Z tych to szkół wychodzi młodzież, znająca dobrze nie tylko własną swoją ojczyznę, jej przeszłość sławną i terazniejszą, lecz rozciekawiona także do świata i żywo interesująca się zagadnieniami politycznymi państw i narodów innych.

Dlatego w prasie szwedzkiej spotyka się wiadomości z całej kuli ziemskiej, nieraz daleko obszerniej traktowane, niż w jakiegokolwiek innej prasie europejskiej.

Dziennik szwedzki — to ogromne arkusze papieru z obszernym tekstem i równie obszernym działem ogłoszeń. Ilustracja stała się tu niezbędnym już dopełnieniem informacji słownej, stąd duże powinowactwo prasy szwedzkiej z prasą Stanów Zjednoczonych Ameryki. Ten sam szeroki rozmach i podobne nieliczenie się z kosztem. Naszej oszczędności w zużyciu papieru nie przestrzega żadne wydawnictwo. Przeciwnie, może tam być mowa raczej o trwonieniu papieru. Ale Szwecja jest przecież krajem papieru gazetowego, przy ogromnej więc jego produkcji na wywóz może nie ograniczać się w zaspokajaniu własnych potrzeb.



Dziewczeta z Dalekarij w strojach ludowych w ogrodzie ratuszowym w Sztokholmie. — Stockholm, I Stadshusträdgården.



Znakomita pisarka szwedzka Selma Lagerlöf w swojej pracowni. — Selma Lagerlöf i sitt bibliotek på Märbacka.

Szwedzi jednak nie tylko czytają gazety. Szwedzi czytają także książki, których produkcja w stosunku do ilości mieszkańców kraju, jest również imponująca.

Świadczy to, że zainteresowanie się literaturą własną i obcą jest wśród tego narodu żywe.

Istotnie, każdy Szwed — i to znów nie tylko należący do elity — zna i z wdzięcznością wymienia swoich wybitnych i zasłużonych pisarzy, zaczynając od Stjernhielma, właściwego ojca nowocześniejszej literatury szwedzkiej aż po dzień dzisiejszy.

Stjernhielm, pisarz XVII wieku, — w jednej osobie poeta, matematyk, filolog, filozof i archeolog, — kładł podwaliny pod ten gmach, którym tak słusznie chlubi się dzisiaj Szwecja — gmach jej literatury narodowej, wrażliwej zawsze i czulej na to, co było wielkie w przeszłości i co jest szwedzkie z ducha i z treści.

W literaturze tej jest szereg imion, które weszły do panteonu europejskiego.

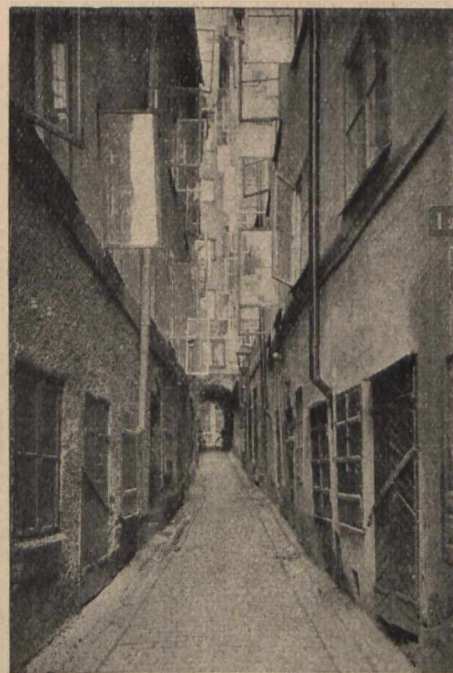
Należą tu Karl Mikael Ballmon, popularny „piosenkarz” z końca XVIII wieku, autor słońcem i winem przepojonych, o bachicznym nastroju, śpiewanych do dzisiaj przez całą Szwecję piosenek; Ezajan Tegner — urodzony w r. 1782, zmarły w roku 1846 i Geijer — jego rówieśnik — obaj znakomici poeci, Runeburg, którego zaanektowała sobie Finlandja, uważając go za swego „poetę narodowego”, Topelius, którego wdzięczna lira zdobyła sobie wielu gorących przyjaciół i wielbicieli wśród Szwedów i Wiktor Rydberg — autor bardzo poczytnego utworu p. t. „Den siste Atenaren” („Ostatni Ateńczyk”) i jednocześnie wódz duchowy i intelektualny swojego pokolenia.

Na Europę — w odrodzonym zna-

czeniu — poszły jednak dopiero dzieła Augusta Strindberga, którego bogata, chociaż nierówna twórczość dobrze znana jest i u nas.

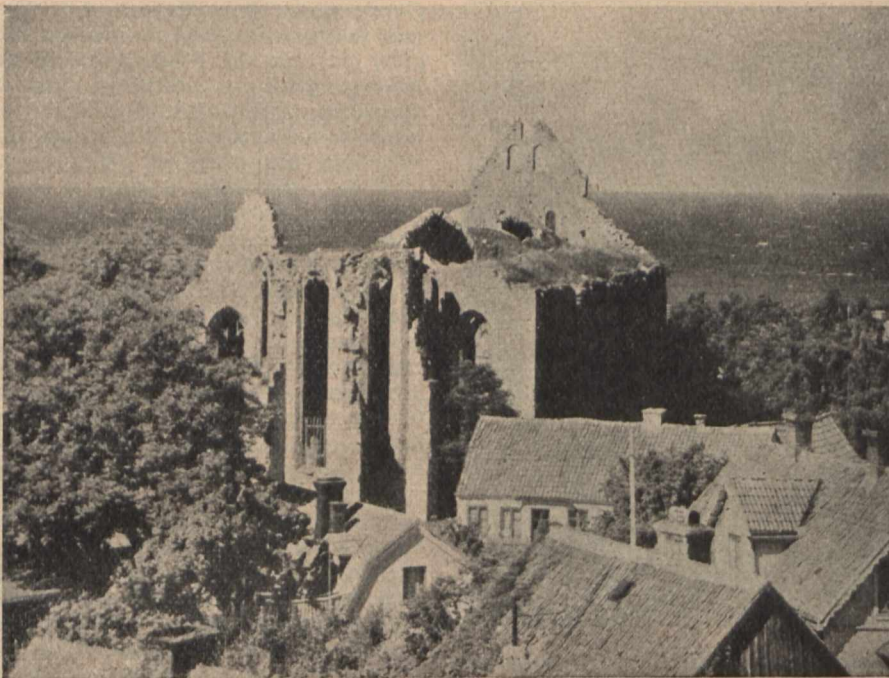
Obok Strindberga do najwybitniejszych pisarzy szwedzkich o rozgłosie europejskim należą: Verner von Heijensstam, autor „Karolinerna” (Karolińczyków), Gustaw af Geijerstam, Selma Lagerlöf i Ellen Key. Z młodszych zdobył sobie rozgłos poeta Anders Osterling, członek szwedzkiej akad. literatury.

W dziedzinie sztuk plastycznych Szwecja może się pochlubić przede wszystkim architekturą i rzeźbą. Wiadomo, że te dwie sztuki są z sobą w powinowactwie i że dobra rzeźba po-



Uliczka w starym Sztokholmie. — Stockholm. Gränd i Gamla staden.





Visby. Ruiny kościoła św. Mikołaja. — Visby. St. Nicolai ruin.

wstaje i rozwija się tylko tam, gdzie istnieje dobra architektura.

Że w Szwecji architektura ma poważną tradycję, o tem przekonał się każdy, kto widział wspaniałą katedrę gotycką w Linköping albo ruiny kościoła św. Katarzyny w Visby.

Po gotyku przyszedł, jak wszędzie, renesans, po renesansie barok, który zabłysnął wspaniałymi talentami dwóch Nikodemów Tessinów, starszego i młodszego. Ostatni, młodszy, jest twórcą pałacu królewskiego w Stockholmie, przypominającego tak żywo w rozwiązaniu tarasów warszawski.

Wśród architektów XIX-go stulecia zasłużyli sobie na dobre imię w sztuce i na pamięć w narodzie: Blom, Scholander, Classon, Boberg, twórca gmachu poczty w Stockholmie, Anderberg, twórca opery i teatru Oskara w Stock-

holmie i Aron Johansson, twórca parlamentu i Banku Szwedzkiego.

Najnowszem wspaniałem dziełem architektury szwedzkiej jest gmach ratusza w Stockholmie, wybudowany za cenę 15 milionów koron, a przynoszący artyzmem swego zewnętrznego i wewnętrznego wykończenia niemały zaszczyt zarówno swoim twórcom, jak i obywatelstwu stolicy, które nie poskapiło środków na to, aby dać „Palazzo ducale” Wenecji północy, za jaką słusznie uchodzi Stockholm.

W dziedzinie rzeźby, Szwecja, jako księstwo drzewa, ma starodawne i piękne tradycje snycerskie, ma jednak także i doskonałych mistrzów dłuta w marmurze, w śpiżu, wśród których wiekopomne w narodzie zdobył sobie imię Johan Tobias Sergel, urodzony w r. 1740, zmarły w r. 1814, uważany przez historyków sztuki za największego geniusza artystycznego Szwecji. Urodzony z rodziców Niemców był on dzieckiem Stockholmu i rodzinnemu miastu swojemu pozostawił w spuściznie po sobie niejedno dzieło. Wśród rzeźb jego takie, jak Faun, Diomedes, Mars i Wenera, Amor i Psyche należą do najprzedniejszych i najbardziej spopularyzowanych przez reprodukcje.

Pracę Sergela kontynuowali dwaj jego uczniowie: Goethe, pozostający pod wybitnym wpływem Canovy i Byström, który znaczną część życia spędził w Rzymie, gdzie też stworzył swoje arcydzieło — posąg znanej artystki, Emilji Högquiet.

Wiek XIX-y dał rzeźbie szwedzkiej Fogelberga, Qvarnströma, Molina, Kjellberga, Carlssona, Fahlstedta, Hasselberga, Börjesona, Lindbergów (ojca i syna), Brambecka, Ercksona, Karola Millesa, Eldh'a, Davida Edströma, Strandmana, Jeravahl'a, rzeźbiarza robotników i scen z ich życia, Tagerberga, wreszcie dwie kobiety-

rzeźbiarki: Agnieszkę Kjelberg-Frumezre i Alicję Nordin.

Nazwiska te, oczywiście, nie mówią nic tym, którzy nie znają Szwecji, jej miast, zdobiących tak chętnie place i ogrody publiczne posągami i — nadewsztyko — muzeów.

Tam widać dopiero, jak poważny wysiłek artystyczny tkwi w rzeźbie szwedzkiej. Stoi ona w tym kraju (zupełnie odwrotnie, niż u nas) daleko wyżej od malarstwa, które podnieśli dopiero do wyżyn sztuki wielkiej trzej niezaprzeczeni mistrze: Anders Zorn, miłośnik aktu kobiecego, Carl Larsson, niezrównany odtwórca domu szwedzkiego i jego słonecznych, kolorowych wnętrz, wreszcie — szwedzki Chełmoński — Bruno Liljefors, malarz zwierząt i przyrody północnej. Do wybitnych współczesnych malarzy szwedzkich należy także ks. Eugeniusz, brat Jego Królewskiej Mości, króla Gustava V-go, autor przepysznych fresków w nowym ratuszu Stockholmskim.

Obecnie, oczywiście, rozwijają się w Szwecji, jak wszędzie, nowe kierunki, nie mające przecież widoków na zdobycie sobie społeczeństwa.

Rzecz jednak wysoce dla malarstwa szwedzkiego znamienna! Posiada ono w swoim dorobku sporo dzieł wybitnych z zakresu malarstwa historycznego i rodzajowego, gdy najmniej interesującym jego dziełem jest pejzaż, mimo, iż Szwecja przy obfitości wody i zieleni posiada duży urok krajobrazowy.

Przypisać to można jednostajności tego krajobrazu, w którym te same motywy powtarzają się nieraz na przestrzeni setek kilometrów. Wszędzie ta-

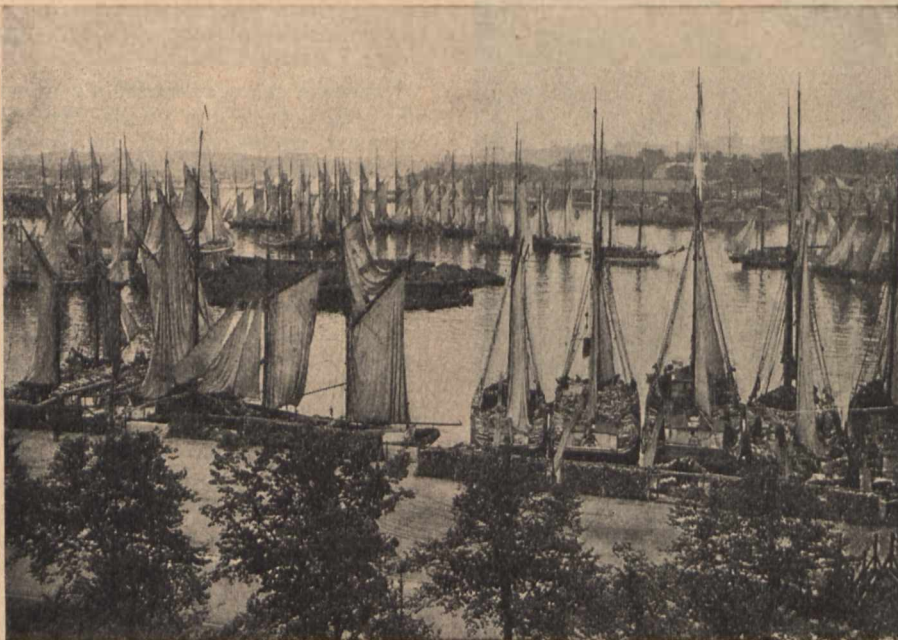


Pomnik Karola XII w Stockholmie. — Karl XII:s staty i Stockholm.



„Urna Djany”, dzieło utalentowanego rzeźbiarza szwedzkiego, Ivara Johnssona, odlew w żelazie, wykonany w zakładach Närkevarns w Szwecji. — En urna i järn av skulptören Ivar Johnsson. Utförd av Närkevarns Bruk i Sverige.





Kutry żaglowe w zatoce Nybroviken w Sztokholmie. — Vedskutor på Nybroviken i Stockholm.

kie same lasy, takie same jeziora, takie same rzeki, mocujące się w swoich łóżyskach ze złomami granitu, takie same wodospady, a nad tem wszystkim takie samo niebo, daleko częściej szare, zasnuwane chmurami, niż błękitne i słoneczną uśmiechnięte pogodą. Monotonność tę potęguje, oczywiście, zima i to skłania najwidoczniej malarzy szwedzkich do powściągliwości w kierunku studjów plenerowych.

Poezja i sztuki plastyczne, jak wszędzie, znajdują dopełnienie swoje w twórczości muzycznej narodu szwedzkiego.

Śpiew i muzyka instrumentalna znane były szwedom od czasów bardzo dawnych. W dobie panowania religii rzymsko-katolickiej zarówno muzyka kościelna, jak świecka starannie były kultywowane i cieszyły się szczególną opieką panujących. Tradycje Gustawa Wazy, Gustawa Adolfa II, królowej Krystyny, Karola XII, który sprowadził do Szwecji pierwszą teatralną trupę francuską, a dalej Adolfa Fryderyka i jego małżonki Luizy Ulryki — przeszły niejako prawem spadku na dynastję Bernadottów, której przedstawiciele Oskar I, Oskar II i obecnie panujący król Gustaw V położyli niemałe zasługi, jako opiekunowie muzyki.

Nie odrazu jednak muzyka szwedzka osiągnęła swój poziom dzisiejszy.

Mówić o niej poważnie można dopiero od czasów Gustawa Dübena starszego, który żył i tworzył w drugiej połowie 17-go stulecia.

Mówić zaś o niej w znaczeniu nowoczesnem pozwala dopiero twórczość Augusta Södermana, tego nawskroś szweda w oryginalnej, łatwej i zgrabnej melodji oraz w temperamencie.

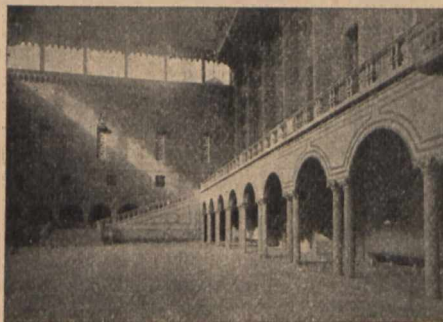
Wówczas to muzyka szwedzka od pieśni na jeden głos przeszła do kompozycji instrumentalnej. Twórczość w tym kierunku rozwinęła się, jak na

mały naród, bardzo pomyślnie, a ześrodkowana w stolicy i mająca oparcie o operę królewską, dała szereg poważnych dzieł Franciszka Berwalda, Alberta Rubensona, Ludwika Normana, Andrzeja Hallena, Wilhelma Stenhammera, Hugona Alfvena, a z najzdolniejszych Adolfa Wiklunda, Nataniela Berga, Ottona Olssona, Harald Fryklöfa, Rangströma i kilku innych.

Naród, który ma tak wszechstronny dorobek kulturalny, nie pozostał, oczywiście, w tyle i na polu sztuki odtwórczej, o czem świadczy rozwój teatrów szwedzkich, chlubiących się całym szeregiem wybitnych aktorów obojga płci.

Obok sztuki, nauka szwedzka może się także pochłubić poważnym dorobkiem we wszystkich gałęziach wiedzy nowoczesnej. I tu znów zastanawia, że naród tak nieliczny, potrafił jednak wszędzie zaznaczyć swoją obecność, wszędzie dać pracownikom wybitnych twórczych, nieraz zasłużonych całej ludzkości, jak De Laval, genialny wynalazca turbiny parowej, znakomity mechanik, świetny teoretyk i jeszcze świetniejszy praktyk.

Do tego jednak, aby tacy ludzie mo-



Sztokholm. „Niebieska hala” w ratuszu.— Stockholm. Stadshuset. Blå hallen.

gli się w narodzie zjawiać, potrzebne jest szerokie podłoże, z którego mogliby oni czerpać soki odżywcze dla swojego geniuszu, potrzebna jest tu atmosfera ogólna, wśród której zainteresowania naukowe nie gasną, nie jałowiejają, ale potęgują się i rosna. Otóż taka atmosfera istnieje w społeczeństwie szwedzkim, a zwłaszcza wśród inteligencji szwedzkiej, której warto poświęcić chwilę uwagi.

Jedną z wysoce charakterystycznych cech Szwecji jest znaczna — ponad jej potrzeby rzeczywiste — produkcja inteligencji. Pęd do wyższego wykształcenia jest tak powszechny, że trudno niemal spotkać szweda, któryby nie posiadał dyplomu uniwersyteckiego, któryby nie był prawnikiem, filozofem lub inżynierem.

Sprzyja temu doskonale postawienie szkolnictwa elementarnego, o czem już wspominałem, i — jako dalszy jego ciąg — równie doskonale postawienie szkolnictwa średniego. Wystarczy sobie uświadomić, że ten mały kraj na potrzeby swojej niespełna 6-cio milionowej ludności posiada 77 szkół średnich dla chłopców, a z tego 38 szkół utrakwistycznych, łączących w sobie program realny z programem gimnazjalnym, i 39 szkół realnych.

Liczba uczniów, przypadających na jedną szkołę utrakwistyczną, wynosi 600—700, liczba zaś uczniów w szko-



Kościółek w Kiruna w Laponji. — Kyrkan i Kiruna, Lappland.

łach realnych waha się pomiędzy 300 a 400-ma.

Nie gorzej zorganizowane jest szkolnictwo średnie dla dziewcząt, które pobierają naukę w 80 szkołach, gdzie otrzymują doskonale przygotowanie do studjów uniwersyteckich. Praca naukowa ześrodkowuje się w Szwecji w dwóch uniwersytetach państwowych, założonych na wzór angielski, w miastach prowincjonalnych, zdala od wrzawy i niepokojącej atmosfery życia stołecznego.

Jeden z tych uniwersytetów — w Upsali — założony został w r. 1447 i jest najstarszym uniwersytetem skandynawskim, drugi — w Lundzie, założony w r. 1668 ma także niejedną chlubną kartę za sobą.

Ponadto w Sztokholmie istnieje „Slögskola” czyli szkoła wyższa albo Collegium podniesione do rangi uniwersytetu, i — posiadający poważną opinię naukową „Królewsko Karoliński medyko-chirurgiczny Instytut”,



który dostarczył Szwecji całego szeregu wybitnych lekarzy i dostarcza ich w dalszym ciągu.

Wreszcie środkami prywatnymi — i to bardzo należy podnieść — powstał uniwersytet w Göteborgu, najważniejszym ośrodku handlowym Szwecji i najliczniejszą po Stockholmie posiadającym ludność miście.

Młodzież, poświęcająca się studjom technicznym ma do wyboru: wyższą szkołę techniczną w Stockholmie i Kollegium politechniczne w Göteborgu.

Nadto istnieje w Szwecji szereg bardzo dobrze zorganizowanych szkół zawodowych, o poziomie średnim; szkoły te dostarczają przemysłowi szwedzkiemu doskonałych techników-praktyków, którzy niejednokrotnie zdobywają sobie w następstwie nawet głośne imiona w nauce, jako wynalazcy lub udoskonalacze cudzych wynalazków.

Królewska szkoła techniczna w Stockholmie założona została w roku 1798, należy więc do najstarszych tego rodzaju szkół w Europie. Posiada ona wydziały: budowy maszyn, elektrotechniczny, chemiczny, górniczy, inżynierji lądowej i wodnej, architektury i budowy okrętów.



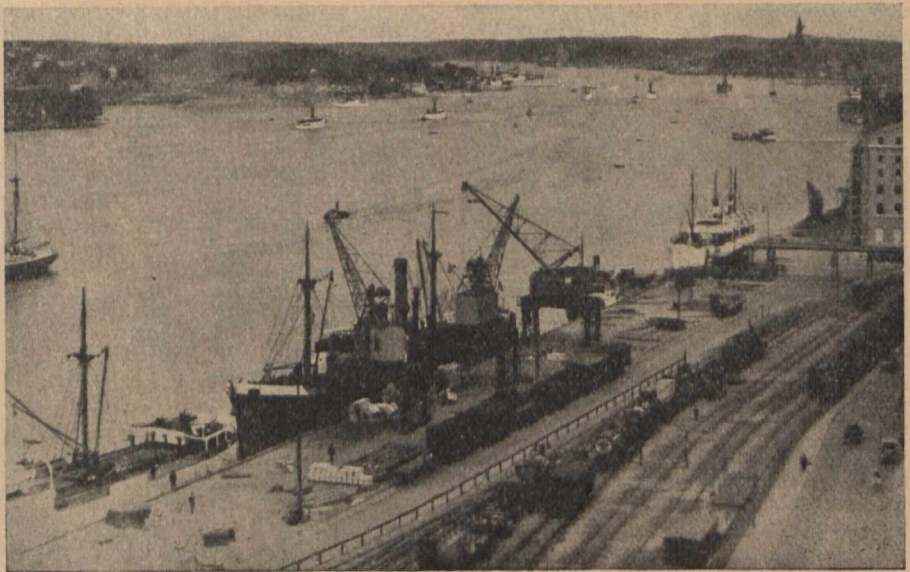
Reny w Laponji. — Renar i Lapland

Wszystkie te, razem wzięte, wyższe zakłady naukowe produkują tyle inteligencji zawodowej, że musi ona szukać dla siebie pracy niejednokrotnie poza obrębem własnego kraju. Stąd Szwecja posiada liczne wychodźstwo inteligentne do Stanów Zjed. Ameryki, gdzie kolonia szwedzka odgrywa — zwłaszcza w świecie przemysłowym — rolę wcale niemało znaczną. Inżynier szwedzki jest tam poszukiwany i nie trudno spotkać go na bardzo nawet wybitnym stanowisku.

Przechodząc do szczytowych organizacji życia naukowego Szwecji, niepodobna nie wyrazić podziwu dla liczby i jakości istniejących tam akademii.

Przedewszystkiem Szwecja posiada od r. 1786 Akademię szwedzką, założoną przez króla Gustawa III na wzór akademii francuskiej. Akademia ta ma za naczelne swoje zadanie „prace nad czystością, jędrnością i wzbogacaniem języka szwedzkiego”. Liczy ona 18-tu członków.

Z kolei wymienić należy Królewską Akademię nauk, istniejącą od r. 1739. Wśród pierwszych jej członków znajdował się Karol Linneusz.



Port w Stockholmie. — Stadsgårdshamnen i Stockholm.

Akademia ta, poświęcona naukom matematycznym i przyrodniczym, posiada przywilej monopolowy na wydawanie Kalendarza państwowego i ma z tego źródła z górą 150.000 kor. szwedzkich, t. j. około 1/4 mil. zł. rocznego zysku, który idzie na jej utrzymanie. Akademia nauk liczy 100 członków-szwedów, podzielonych na 11-cie klas i tyleż członków zagranicznych. Lekarzy zasiada w Akademii 14.

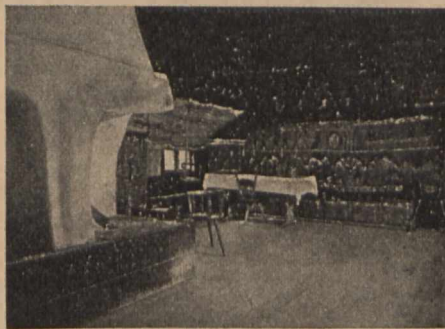
Ponadto istnieje w Szwecji Królewska Akademia Literatury, historii i starożytności, składająca się z 10 członków honorowych, 25 czynnych i 20 zagranicznych.

Dalej Szwecja posiada:

Królewską Akademię rolniczą, założoną w r. 1811, składającą się z 24 członków honorowych, 150 czynnych z pośród najwybitniejszych i najzasłużeńszych rolników, ogrodników i leśników w kraju.

Całości wysiłku Szwecji w tym kierunku dopełniają: Król. Akad. sztuk pięknych, Król. Akademia muzyczna i Król. Akademia Wojskowa.

Widzimy więc, że uczonym i artystom szwedzkim nie brak zaszczytów, ale też w zupełności zasługują oni na to, jak bowiem już mówiliśmy, niema takiego działu nauki, literatury, czy



Wnętrze chaty szwedzkiej. Muzeum Skansen w Stockholmie. — Interiör av Blekingestugan på Skansen.

sztuk pięknych, w których naród szwedzki nie zaznaczyłby swojej obecności.

Nie dziw, że wśród takiego narodu wszystkie współczesne problemy humanitarno-kulturalne zostały otoczone staranną troską społeczeństwa i rządu, że sprawa ubezpieczenia wszystkich pracowników—fizycznych i umysłowych — jest tam na drodze do jak najpomyślniejszego rozwiązania, że szpitalnictwo stoi bardzo wysoko, że Szwecja ma poddostatkiem nie przytułków, lecz wzorowo urządzonych zakładów dla starców, nieuleczalnie chorych i znieoężniałych kalek, że sieroty mają tam opiekę, a bezdomność i włóczęgostwo, podobnie jak żebractwo i skrajny pauperyzm — są zjawiskiem nieznanym.

Na każdym kroku w walce z niedolą ludzką widzimy tam rozumną inicjatywę i doskonałą, niemal amerykańską organizację, która może służyć za przykład innym.

Taka np. kwestja mieszkaniowa, która jest kłesłą dzisiejszej Warszawy i całej Polski, została tam rozwiązana, jeśli nie radykalnie i ostatecznie, to w każdym razie pomyślniej, niż w innych krajach przez umożliwienie działania towarzystwom budowlanym, wspieranym przez rząd w akcji nabywania takich parcel i wznoszenia na nich takich domów dla ludności o skromnych środkach, a więc zarówno dla robotników jak dla inteligencji pracującej. Jedno z takich towarzystw, znane pod mianem „Ejgna hem” t. j. własny dom cieszy się w Szwecji szeroką popularnością, gdzie przyczyniło się już niemało do zażegnania głodu mieszkaniowego.

Dzięki temu, miasta szwedzkie nie są miastami zacieśnionymi na sposób europejski. Mają one dużo przestrzeni, a mieszkając za miastem, przy doskonałej komunikacji, jest raczej przyjemnością, niż kłopotem. To też Stockholm słusznie zyskał sobie sławę jed-





Letnisko na wyspie Särö w pobliżu Göteborga. — Sommarvilla på Särö i närheten av Göteborg.

nego z najzdrowszych — mimo surowego klimatu — miast w Europie. Dodajmy także — jednego z miast piękniejszych.

Rozrzucony na niezliczonej ilości wysp i drobnych wysepek skalistych, jest on istotnie Wenecją północy, ale bez jej cuchnących, starych kanałów. Tu — przeciwnie — powietrze jest zawsze czyste i orzeźwiające. Schery toną w zieleni ogrodów a z tej zieleni wynurzają się bądź pałace, pałacyki i wille arystokracji i plutokracji szwedzkiej, bądź skromne domy burżuazji, bądź wreszcie drewniane, sangwiną przesycone, domki „Ejgna hem”. Jakże ubogo, ciasno i duszno wyglądają nasze aleje Ujazdowskie wobec tych ogromnych rozprzestrzeni wody i nieba, które są w rozporządzeniu mieszkańców Stockholmu!

Przyroda dopomogła tu ludziom do stworzenia prawdziwego raj na ziemi. Chwilami można zupełnie zapomnieć, że się jest w mieście o półmilionowej ludności, gdzie ześrodkowuje się życie całego państwa, gdzie istnieje wielki handel, gdzie roi się od banków i biur wszelkiego rodzaju. Kilkadziesiąt obrotów śruby i już jesteśmy zdala od zgiełku miejskiego. Owiewa nas rzeźwiąca fala powietrza morskiego, płuca oddychają swobodnie i szeroko. Lekkie, zwinnie parostatki utrzymują — w ciągu miesięcy letnich bez przerwy przez 20 godzin — komunikację między śródmieściem a bliżej położonymi wysepkami. Do dalszych punktów do-

jeżdża się koleją, idącą wzdłuż wybrzeża, poczem następuje przeprawa na wyspę.

Wszędzie i dla wszystkich ułatwienia ogromne i bardzo nowoczesne. Nikt się też nie obawia mieszkań o godzinę drogi i dłużej od miejsca swojej codziennej pracy. Zawsze zdąży przybyć na czas i zawsze na czas powróci do domu. Nie dziw, że to imponuje zwłaszcza nam, którzy z trudem znajdujemy dla siebie miejsce w przepelnionym tramwaju warszawskim lub w wagonie kolejki, jeśli zapagniemy pojechać do Wilanowa i odetchnąć tam świeżym powietrzem.

Szwed ma tego powietrza dużo i wszędzie — i dlatego szwedzi są rasą dorodną, męską, dobrze rozwiniętą fi-



Typowa zagroda chłopska w Skanii. — Typisk skånsk bondgård.

zycznie, doskonale wygimnastykowaną i wysportowaną, śmiałą i przedsiębiorczą, nawet odkrywczą, bo komuż nie są znane nazwiska: Erika Adolfa Nordenskjölda, Andréego i Sven Hedina, znakomitych podróżników eksploratorów i kto nie wie także, że zwycięzca w locie przez ocean Atlantycki, amerykańczyk Lindbergh, jest pochodzenia szwedzkiego.

Tak oto w życiu wyteżonym, w pracy dobrze zorganizowanej, w literaturze, w sztukach pięknych, w nauce i w śmiałych przedsięwzięciach wypowiada się geniusz rasy skandynawskiej, rasy wikingów, zdobywców świata.

Dzisiaj potomkowie tych wikingów nie zdobywają już dla siebie nowych



Stara zagroda. Muzeum Skansen w Sztokholmie. — Gammal bondgård på Skansen i Stockholm.

terytorjów, ale rzetelną zasługą wobec cywilizacji zdobyli sobie powszechną przyjaźń, uznanie i zaufanie.

Cała kula ziemską wie, że Szwecja to znaczy pokój, życzliwy stosunek do innych narodów i pragnienie dorównania innym, liczniejszym i szcudrzej przez naturę uposażonym krajom i państwom w postępie i w dobrobycie.

O tem, na jakich to się odbywa drogach, przy współdziałaniu jakich czynników moralnych, politycznych, społecznych i gospodarczych — możnaby mówić bardzo długo.

Wiele jeszcze pozostało spraw do poruszenia, wiele zastanawiających objawów życia szwedzkiego do wyjaśnienia i omówienia.

Dzisiaj jednak nie mamy już na to miejsca. Niech mi więc wolno będzie wyrazić tylko nadzieję, że tem, co powiedziałem, przyczynię się — czego pragnąłbym bardzo — do zainteresowania czytelników tym krajem północnym o wysokiej kulturze i że niejeden z nich, myśląc o podróży wypoczynkowej, zamiast pojechać utartym szlakiem na zachód lub na południe — wybierze sobie kierunek przeciwny i wypoczucie w Szwecji.

Nie będzie tego z pewnością żałował, Szwecja bowiem jest „rajem turystów”. Wszystko jest tam dla nich przygotowane i wszystko na nich czeka — miłe, gościnne, czyste, zdrowe, a nieraz prawdziwie i zachwycająco piękne.

ZDZISŁAW DĘBICKI

## HANDELSUTBYTET MELLAN SVERIGE OCH POLEN

### WYMIANA HANDLOWA MIĘDZY SZWECJĄ A POLSKĄ

Sedan Polen såsom en följd av världskriget återvunnit sin självständighet, har Sveriges intresse för den polska marknaden årligen, stegrats. Ett hastigt uppsving i handelsutbytet mellan de båda länderna hindrades emellertid under de närmaste åren efter fredsslutet på grund av den begränsade köpkraften och leveransförmågan i Polen, som var en naturlig följd av de oerhörda materiella förluster, som landet utsattes för under det stora kriget, och därefter av de finansiella och ekonomiska kriser, som tid efter annan ställde sig hindrande i vägen för återuppyggnadsarbetet. Det är därför

först i samband med de senaste årens framgångsrika stabiliseringsåtgärder, som man kan tala om, att de på ömse sidor gjorda ansträngningarna att utveckla handelsförbindelserna mellan Sverige och Polen börjat visa sig fruktbringande.

Redan före kriget hade emellertid den svenska exporten funnit sin väg till Polen. Ehuru några statistiska data över denna export ej finnas, visar en av Sveriges Allmänna Exportförening viss, ehuru som det synes ej särskilt betydande avsättning av svenska varor år 1920 verkställd utredning, att en under åren närmast före kriget ägde

rum i Kongresspolen, Posen och Galizien. Det erbjuder dock stora svårigheter att med visshet kunna fastställa dessa varors slutliga destinationsort, ty dels skedde försäljningarna till övervägande del genom mellanhänder i Ryssland, Österrike, Ungern och främst Tyskland, dels måste man beakta, att de polska affärsmännen vid denna tidpunkt uppköpte utländska varor i stor utsträckning för vidareförsäljning till Ryssland och Sibirien. De största svenska exportartiklarna till de nämnda områdena synas emellertid ha utgjorts av lantbruksmaskiner, separatorer, råoljemotorer, fotogenkök,



verktyg för råsockerindustrien, telefonmaterial, superfosfat, gatsten och salt sill. De flesta av dessa varor återfinnas som bekant även nu bland dem, som Polen importerar från Sverige.

Utvecklingen av handelsförbindelserna mellan Sverige och Polen efter kriget och framtidsutsikterna för denna handel äro emellertid av större intresse att något granska. Som nedanstående grafiska tabell utvisar, har varuutbytet varit i jämn och de sista åren kraftig stegring, och de mindre avbrotten i dessa stigande kurvor bero främst på inre förhållanden i Polen eller resandet av konstlade hinder från detta lands sida mot importen.

En annan omständighet, som faller i ögonen, är att Polen ända till år 1926, då den polska kolexporten till Sverige började taga fart, sålde mindre än det köpte från detta land. Detta innebär emellertid intet onaturligt förhållande, ty dels hava de svenska industrivarorna främst behövt för det polska näringslivets återuppbyggande, dels har Polen blott undantagsvis kunnat exportera spannmål, och beträffande en av landets största exportartiklar, nämligen trävaror, är ju Sverige själv en stor exportör. Innan Sverige började importen av kol och socker i större utsträckning från Polen, hade landet sålunda främst intresse av de polska mineraloljorna.

En återblick på sammansättningen av varuutbytet mellan Sverige och Polen under de gångna åren visar, hur utblottat det senare landet var strax efter kriget. Under åren 1919—1921 importerades sålunda från Sverige enligt den svenska officiella statistiken ej obetydliga mängder av födo — och foderämnen såsom fisk, råg, vete och havre samt konfektyrer. Den omständigheten, att Sverige under år 1921 exporterade större partier textilvävnader och garn till Polen, är även ett tydligt bevis på, hur grundligt maskinerna i de stora polska textilfabrikerna gjordes odugliga under kriget. Under normala förhållanden är nämligen Sverige en mycket stor importör av textilvaror. Under dessa år liksom även under de närmast följande bestod den polska exporten till Sverige främst av mineraloljor, cement, fröer och aspvirke. Den svenska utförseln till Polen försvårades ända till 1924 av den fortgående försämringen av den polska valutans, som hänvisade landet att göra sina förnämsta inköp i valutasvaga länder, främst Tyskland.

En betydande hjälp åt båda länderna i denna bekymmersamma situation erbjödo emellertid de leveranser av främst svenska verktygsmaskiner, dieselmotorer och elektriska motorer, som mot flerårig kredit ägde rum bl. a. till ett par polska järnvägsverkstäder. Dessa försäljningar skedde på grundval av den statliga svenska s. k. hjälpkrediten och bidrogo helt säkert till, att Sverige ej förlorade fotfästet på den polska marknaden. Leveranserna började redan 1922 och nådde sin höjdpunkt 1924 samt representerade



G. Bolander  
Dyrektor Powszechnego Szwedzkiego Związku Eksportowego — Direktör i Sveriges Allm. Exportförening, Stockholm.

tillhoppa ett värde av över 6 milj. svenska kronor.

Fr. o. m. år 1922 hava även betydande försäljningar av svenska gummiskodon skett till Polen, sedan detta land ej vidare kunde köpa denna vara från de stora ryska fabrikerna. Året därpå började importen av svenska telefon- och telegrafapparater att antaga större proportioner i samband med den allt fortgående utbyggnaden av det polska telefonnätet. I och med den år 1924 inträdande deflationen i Polen vuxo de svenska varornas konkurrenskraft, och under 1925, sedan det svensk-polska handelsavtalet trätt ikraft, växte ytterligare avsättningen av svenska varor till detta land trots den där rådande finansiella och ekonomiska krisen. Under detta år skedde större leveranser av bl. a. separatorer, kullager, elektriska maskiner och gatsten. De under senare hälften av året i samband med handelskriget med Tyskland införda importrestriktionerna träffade dock hårt en del svenska exportvaror och utgöra en av anledningarna till den minskade importen från Sverige under år 1926.

År 1924 importerade Sverige för första gången större kvantiteter betsocker från Polen, vilken import under år 1926 på grund av den detta år inställda betodlingen i Sverige representerade ett så högt värde som 8,2 milj. svenska kronor. Redan under 1925 möjliggjordes en mindre import av polska kol till Sverige via Danzig genom de tariffsänkningar, som vidtogos å de polska järnvägarna, och på grund av den engelska kolstrejken tog denna import ett väldigt uppsving under det följande året. Sverige importe-

rade nämligen ej mindre än 2,6 milj. ton polska stenkol detta år, och ett tydligt bevis på belåtenheten i Sverige med kvaliteten hos dessa kol är, att under 1927 importkvantiteten varit ungefär densamma trots kraftig konkurrens från andra kolexporterande länder. Blott Österrike var under dessa år en större köpare av polska kol än Sverige.

Särskilt anmärkningsvärt är under samma år den kraftiga ökningen i exporten av svenska separatorer till Polen, vilket visar, att även detta lands jordbrukare börja i större utsträckning övergå till animalisk produktion. En ytterligare omständighet, som är värd att beakta i fråga om det svensk-polska varuutbytet under sista åren, är att den svenska järnmalmen till polska Oberschlesien och i viss mån till Tjeckoslovakien i allt större utsträckning börjat taga sin väg över Danzig och Gdynia i stället för över Stettin. Detta beror på de fördelaktiga järnvägstarifferna i Polen men främst på, att kolångarna till Sverige numera taga järnmalm i returfrakt.

För att ge en bild av vilka varor, som de senare åren varit föremål för utbyte mellan Polen och Sverige, nämnes här nedan ett antal av de viktigaste bland dessa. Sådana varor, som under år 1926 voro föremål för export från Sverige till Polen, voro separatorer, telefon — och telegrafapparater, koppartråd, kullager, järnmalm, generatorer, djur- och växtfett, verktygsmaskiner, fotogenkök, motorer, verktyg, skodon samt garvämnesextrakter.

De viktigaste varorna, som Sverige under samma år importerade från Polen, voro kol, oraffinerat betsocker, mineraloljor, ekvirke, råg och ärter, konstgödsel och rör. Märkvärdigt nog saknas Polen bland de utländska stater, som leverera textilvaror till Sverige, och de hittills gjorda försöken att få i gång en sådan import från Polen synas icke hava lett till önskat resultat.

I samband med dessa statistiska uppgifter är det på sin plats att anmärka, att den svenska statistiken över varuutbytet med Polen säkerligen ej ger en fullt riktig bild av dettas omfång. De betydande varukvantiteter, som transporterats via Tyskland, finnas nämligen ej medtagna här utan ingå under detta sistnämnda land.

År 1927 kan betecknas såsom en vändpunkt till det bättre i fråga om de svensk-polska handelsförbindelserna. Den fasta ledningen av Polens både yttre och inre angelägenheter och främst den lyckligt genomförda finanssaneringen har skapat ett verkligt förtroende till landets framtid, vilket utgör den bästa grunden för utvecklandet av handelsförbindelserna. Den påtagligt ökade livaktigheten inom den polska industrien öppnar även nya avsättningsområden för den mångskiftande svenska produktionen, och man måste hoppas, att den stegrade köpkraften i Polen skall i större utsträckning än hittills möjliggöra inköp av svenska kvalitetsvaror. Till ett sådant



resultat bidrager både den ökade svenska företagarverksamheten i Polen och den växande koloni av svenska affärsmän i detta land, som i första hand arbetar för utvecklandet av de direkta affärerna mellan dessa båda länder, som på ett så lyckligt sätt komplettera varandra i ekonomiskt avseende. Skulle man till sist uttala ett önskemål vore det, att även de polska industri- och affärsmännen i större antal än hittills ville besöka Sverige för att studera sättet att ytterligare utöka varuutbytet de båda länderna emellan. Ty många outnyttjade möjligheter finnas här ännu att tillvarata.

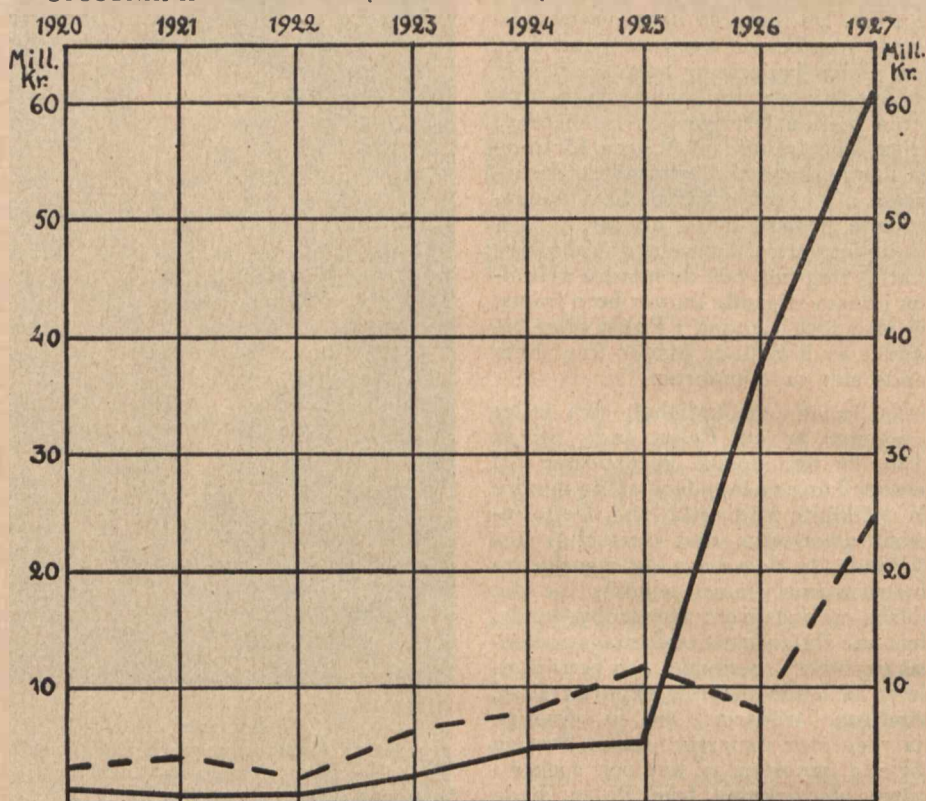
GUNNAR BOLANDER

Z chwilą, kiedy Polska w wyniku wojny światowej odzyskała swoją niepodległość, Szwecja okazała duże zainteresowanie polskim rynkiem handlowym. Od tego czasu zainteresowanie to wzrasta z roku na rok. Większego jednak rozwoju wymiany handlowej między obu krajami w pierwszych latach po zawarciu pokoju nie możemy zaobserwować, a to tłumaczy się tem, że w Polsce istniała wówczas ograniczona siła kupna i zdolności dostaw, co zresztą było naturalnym wynikiem tych wszystkich olbrzymich materialnych strat, na jakie było narażone Państwo Polskie podczas wojny światowej, poza tem stały tu jeszcze na przeszkodzie kryzysy finansowe i ekonomiczne, które również nie pomagały pracy nad odbudową państwa.

I dopiero w związku z przeprowadzonymi w ostatnich latach wysiłkami i udanymi pracami stabilizacyjnymi można mówić o tem, że wszelkie po obu stronach morza czynione wysiłki, aby rozwinąć stosunki handlowe między Szwecją a Polską, zaczynają wydawać owoce.

Lecz nawet już przed wojną szwedzki eksport torował sobie drogę do Polski. Pomimo, że nie mamy dokładnych danych statystycznych co do tego eksportu, to jednak wykazy Ogólnego Towarzystwa Eksportowego Szwecji, przeprowadzone w 1920 roku, mówią nam, że w każdym razie dotarł pewien zbył szwedzkich towarów w latach bezpośrednio przed wojną do Kongresówki, Poznańskiego i Galicji. — Jest rzeczą bardzo trudną, o ile nie zupełnie niemożliwą, wykazać z całą pewnością ostateczne miejsca przeznaczenia tych towarów, gdyż częściowo sprzedaż ich odbywała się głównie przez pośredników w Rosji, w Austrii, na Węgrzech, a przede wszystkim przez pośredników niemieckich, częściowo zaś trzeba mieć i to na uwadze, że wielu polskich kupców w owym czasie zakupywało towary zagraniczne przeważnie dla dalszej odprzedaży do Rosji i na Syberję. — Artykułami eksportowymi do tych wspomnianych krajów w owym czasie ze Szwecji były maszyny rolnicze, separatory, motory spalinowe, kuchenki naftowe, warsztaty dla przemysłu cukrownicze-

HANDELSUTBYTET MELLAN SVERIGE OCH POLEN JAMTE DANZIG.  
STOSUNKI HANDLOWE MIĘDZY SZWECJĄ I POLSKĄ WRAZ Z GDANSKIEM.



Export från Sverige. — Eksport ze Szwecji.  
Import från Polen. — Import z Polski.

Anm. Siffrorna för 1927 äro hämtade ur polsk statistik, varvid guldfrancs omräknats till svenska kronor (100 guldfrancs = 72.80 kronor).  
Uwaga: Dane za 1927 rok wzięte są z polskich statystyk, przyczem franki złote przeliczone zostały na korony szwedzkie (100 fr. złotych = 72.80 koron szw.).

go, materiały telefoniczne, superfosfat, kamienie do brukowania ulic i solone śledzie. — Przeważnie wszystkie te artykuły przywozi Polska ze Szwecji i dzisiaj.

Rozwój stosunków handlowych między Szwecją a Polską po wojnie i możliwości na przyszłość dla tego handlu należy nieco bliżej rozpatrzyć. Jak nam wykazuje niżej podana tabelka graficzna, wymiana towarów z początku była dość równomierna i dopiero w ostatnich latach nastąpiła duża różnica między wywozem towarów szwedzkiego pochodzenia do Polski i importem polskich produktów do Szwecji. — Tłumaczyć to należy wewnętrznymi stosunkami w Polsce i zatem sztucznymi sprzeciwami ze strony tego kraju przeciw importowi towarów pochodzenia zagranicznego.

Inną okolicznością, wpadającą w oczy, jest to, że aż do roku 1926, kiedy to rozpoczął się właściwie eksport węgla polskiego do Szwecji, Polska sprzedawała mniej do Szwecji, niż kupowała z tego kraju. — Fakt ten jednakże tłumaczyć należy tem, że z jednej strony szwedzkie wyroby przemysłowe konieczne były dla odbudowy zniszczonego przemysłu w Polsce, z drugiej zaś strony Polska jedynie w razach wyjątkowych mogła wywozić zboże, a co się tyczy jednego z ważniejszych artykułów eksportowych kraju, mianowicie drzewa, to wywozi go również i Szwecja w dużych ilo-

ściach. Zanim więc Szwecja rozpoczęła wywozić z Polski w większych ilościach węgiel i cukier, to mogła być mowa jedynie o wywozie polskich olejów mineralnych.

Rzut oka na wykaz towarów, będących obiektem stosunków handlowych między Szwecją a Polską w latach ubiegłych, wykazuje nam wyraźnie, jak bardzo Polska wyniszczona była zaraz po wojnie. W latach 1919—1921 wywożono ze Szwecji do Polski według szwedzkich oficjalnych danych statystycznych ucale niemałe ilości artykułów spożywczych, jako to ryby, żyto, pszenicę i owies oraz słodycze. Ta okoliczność, że Szwecja w roku 1921 eksportowała do Polski większe partie tkanin, jest również wyraźnym dowodem, jak bardzo maszyny w wielkich polskich fabrykach tekstylnych zostały podczas wojny zniszczone. W czasach bowiem normalnych Szwecja jest poważnym importerem towarów włókienniczych. W pierwszych latach powojennych Polska eksportowała do Szwecji głównie oleje mineralne, cement i nasiona. Szwedzki wywóz do Polski aż do roku 1924 utrudniało jeszcze ustawiczne pogarszanie się polskiej waluty, co zmuszało Polskę do czynienia swych najważniejszych zakupów w krajach o słabej walucie, w pierwszym rzędzie w Niemczech.

Z tej ciężkiej sytuacji dla obu krajów poważnym wyjściem okazały się dostawy ze Szwecji w pierwszym rzę-



dzie maszyn, motorów Diesla i motorów elektrycznych, zakupionych przez polskie warsztaty kolejowe na długoletni kredyt. — Te transakcje handlowe mogły nastąpić głównie wskutek uzyskania szwedzkiego państwowego t. zw. kredytu pomocniczego, co bezwzględnie przyczyniło się w dużej mierze do tego, że Szwecja nie straciła polskiego rynku. Dostawy rozpoczęły się już w 1922 roku i osiągnęły swój punkt kulminacyjny w 1924 roku, dochodząc do wartości 6 milionów koron szwedzkich.

Począwszy od roku 1922 Szwecja rozpoczęła również przywozić do Polski większe ilości gumowego obuwia, kiedy to nie można już było otrzymać tego towaru z dużych fabryk rosyjskich. W następnym znów roku rozpoczął się wóz do Polski szwedzkich aparatów telefonicznych i telegraficznych i od tej pory stale wzrasta w związku z rozbudową sieci telefonicznej w Polsce. — Z chwilą znów okresu deflacji w Polsce, t. j. od 1924 roku, towary szwedzkie zyskały bardzo na sile konkurencji i w roku 1925 od chwili, kiedy traktat handlowy polsko-szwedzki wszedł w życie, w dalszym ciągu wzrosło zapotrzebowanie towarów szwedzkich na rynku polskim, pomimo istniejącego w tym kraju kryzysu finansowego i ekonomicznego. — I w owym roku Szwecja dostarczyła większe ilości separatorów, łożysk kulkowych, maszyn elektrycznych i kamienia do brukowania ulic. Później jednak w związku z wojną celną z Niemcami wprowadziła pewne restrykcje importowe, co odbiło się również w dość znacznym stopniu i na towarach importowanych ze Szwecji. Było to jednym z powodów zmniejszenia się importu ze Szwecji w ciągu 1926 r.

W 1924 roku Szwecja wywoziła po raz pierwszy z Polski poważniejsze ilości cukru buraczanego; w 1926 roku, import ten z powodu zmniejszenia plantacji buraków w Szwecji osiągnął wartość 8,2 milionów koron szw. Już w roku 1925 nastąpił pewien nieznaczny wóz polskiego węgla do Szwecji przez Gdańsk, w następnym zaś roku wzrósł bardzo znacznie na skutek wielkiego strajku w angielskich kopalniach węgla, a z drugiej strony

umożliwiła to bardzo zniżka taryf, poczyniona przez polskie koleje państwowe. W 1926 roku mianowicie Szwecja wwiozła 2,6 milionów ton węgla kamiennego. Jako wyraźny dowód ogólnego zadowolenia z jakości tego węgla, może służyć fakt, że i w następnym 1927 roku ilość importowanego polskiego węgla była mniej więcej taka sama, mimo istniejących silnych konkurencji z innych państw, wywożących węgiel. — Jedyne Austrija w owym okresie rocznym zakupiła większą ilość węgla z Polski, niż Szwecja.

Specjalnie godnym uwagi w owym roku jest fakt, że również wzrósł bardzo eksport szwedzkich wirówek do Polski, co jest dowodem, że rolnicy polscy przechodzą również do produkcji zwierzęcej. — Jeszcze jeden szczegół należy podnieść w związku z wymianą towarową między Szwecją a Polską w roku 1927, mianowicie to, że szwedzka ruda żelazna dla polskiego Górnego Śląska i w pewnej też mierze dla Czechosłowacji, w coraz to większych ilościach dostarczana jest ze Szwecji via Gdańsk i Gdynia, zamiast jak uprzednio przez Szczecin. Objaw ten tłumaczyć należy dogodnymi taryfami na kolejach polskich, lecz przedewszystkiem tem, że statki z ładunkami węgla do Szwecji obecnie w drodze powrotnej zabierają ze Szwecji rudę żelazną.

Aby móc przedstawić sobie dokładny obraz tych towarów, które były objektem wymiany handlowej między Szwecją a Polską w ostatnich latach, poniżej podamy wykaz najważniejszych z nich.

W 1926 roku ze Szwecji do Polski wywieziono przedewszystkiem: wirówki, aparaty telefoniczne i telegraficzne, drut miedziany, łożyska kulkowe, rudę żelazną, generatory, tłuszcze zwierzęce i roślinne, maszyny warsztatowe, kuchenki naftowe, motory, obuwie i ekstrakty garbarskie.

Do najważniejszych znów towarów, które Szwecja w ciągu tegoż 1926 roku wywoziła z Polski, zaliczyć należy: węgiel, nierafinowany cukier buraczany, oleje mineralne, drzewo dębowe, żyto i groch, dzieła sztuki ludowej i rury. Jest rzeczą charakterystycz-

na, że Polskę nie można zaliczyć do tych państw, które dostarczają towary tekstylne do Szwecji i wszelkie czynione w tym celu wysiłki i próby, aby taki eksport móc zorganizować, nie doprowadziły dotąd do żadnych rezultatów.

W związku z wykazami statystycznymi nie od rzeczy będzie nadmienić, że szwedzkie dane statystyczne co do wymiany towarowej z Polską właściwie nie odpowiadają rzeczywistości. — A dzieje się to dlatego, że duże ilości towarów transportowane są via Niemcy i zapisywane są w statystyce, jako pochodzące z tego kraju.

Rok 1927 uważać możemy, jako punkt zwrotny na lepsze w stosunkach handlowych polsko-szwedzkich. Pewne, ustalone kierownictwo zarówno zewnętrznych jak i wewnętrznych spraw Polski, jak również szczęśliwie przeprowadzony plan finansowy, stworzyły prawdziwe podstawy zaufania co do przyszłości kraju, jest to zaś bezwzględnie najlepszym czynnikiem rozwoju wzajemnych stosunków handlowych. Stale wzrastająca żywotność polskiego przemysłu otwiera również możliwości eksportowe dla wielostronnej produkcji szwedzkiej i należy mieć nadzieję, że wzmoczona siła kupna w Polsce w większych rozmiarach, niż dotychczas, da możliwość zakupu szwedzkich towarów. — Nad osiągnięciem tego rezultatu współdziałają zarówno wzmoczona akcja przedsiębiorcza szwedzka w Polsce jak i stale wzrastająca kolonja szwedzkich handlowców w tym kraju, którzy w pierwszym rzędzie pracują nad rozwojem bezpośrednich stosunków handlowych między obydwoma krajami, w tak szczęśliwy sposób dopełniającemi się wzajemnie w znaczeniu ekonomicznym.

Na zakończenie należy wyrazić życzenie, aby również i polscy przemysłowcy i kupcy w większej ilości i częściej, niż dotychczas, zechcieli odwiedzać Szwecję, celem przestudjowania sposobów dalszego rozwoju wzajemnych stosunków handlowych, gdyż nie wszystkie jeszcze możliwości są dotąd wyzyskane.

GUNNAR BOLANDER

## POLSKO-SZWEDZKIE STOSUNKI HANDLOWE

### DE POLSK—SVENSKA HANDELSFÖRBINDELSERNA

Gdy mowa jest o polsko-szwedzkiej wymianie towarowej, nasuwa się od razu na myśl kwestja eksportu węgla polskiego, będąca tematem, często poruszonym w naszej publicystyce gospodarczej, usuwającym w cień wszystkie inne kwestje, wchodzące w zakres polsko-szwedzkich stosunków handlowych. Dzieje się to nietylko dlatego, że węgiel stanowi wartościowo powyżej 60% naszego eksportu do Szwecji, lecz również dzięki specyficznym okolicznościom, w jakich handel

ten zachodzi, stanowiąc ważny składnik już nietylko obustronnej wymiany, lecz i całokształtu naszych stosunków gospodarczych z zagranicą, a poniekąd również wewnętrznej polityki ekonomicznej. Są to względy, motywujące szczególnie zainteresowanie sprawą eksportu węgla, przyczyniając się one jednak do ujmowania sprawy w sposób zbyt jednostronny, neglżujący inne, bardzo ważne składniki stosunków handlowych pomiędzy obu państwami. Tendencyjnie przeto za-

mierzamy w artykule niniejszym zwrócić szczególną uwagę na zagadnienia inne, poza węglowemi, w głębokim przekonaniu, iż zasługują one na pilną uwagę zainteresowanych sfer naszego społeczeństwa i że stanowią teren, na którym następować może dalsze zacieśnianie i pogłębianie się stosunków.

Pierwszym wnioskiem, jaki nasuwa się przy obserwowaniu statystyki handlu polsko-szwedzkiego, jest bardzo silny wzrost obrotów, nieproporcjo-



nalnie silniejszy od wzrostu całkowitych obrotów obu państw. Jeżeli mianowicie przyjmujemy obroty całkowite, t. j. sumę importu i eksportu, w 1924 roku za 100 (wynosił on wówczas 44.129 tys. zł. obecnego paritetu), to dla r. 1925 otrzymamy wskaźnik 113,9, dla 1926 r. — 333,3, 1927 r. — 462,9 i wreszcie dla 10 miesięcy roku ubiegłego 353,8, czyli, że wedle matematycznego tylko przeliczenia dla całego roku 1928 winno wypaść 424,6, a w rzeczywistości wskaźnik ten okaże się zapewne wyższym. Rzecz prosta, że dynamika liczb nie jest identyczna dla importu i eksportu. Import ze Szwecji doznał dosyć silnego załamania w 1926 r., w związku z gwałtownym zmniejszeniem się zdolności konsumcyjnej kraju, już jednak w 1927 r. wyniósł 58 milj. zł., t. j. więcej aniżeli podwoił się w porównaniu z latami 1924 i 1925, w roku ubiegłym zaś wykazał dalszy bardzo silny wzrost, osiągając w pierwszych 10 miesiącach 62 miljony; dla eksportu z Polski rok 1926 stanowi przełom zupełnie zasadniczy, dzięki rozpoczętym w owym roku dostawom węglowym, liczby jednak za lata dalsze nie wykazują konsekwentnego wzrostu, przeciwnie, w roku ubiegłym obserwujemy spadek. Efekt wymiany handlowej, t. j. saldo bilansu posiada od 1926 r. tendencję wyraźnie spadkową, wynosząc w 10 miesiącach r. ub. 32 milj. zł., wobec 109 milj. w 1926 r., okoliczność ta nabierze szczególnego znaczenia, gdy zważymy, że dominująca rola, jaką w eksporcie naszym gra węgiel, przesądza niejako korzystne saldo na naszą korzyść. W imporcie szwedzkim węgiel obejmuje zaledwie około 6,5% przywozu całkowitego, a zważywszy, że ca 40% wywozu stanowią wyroby gotowe, nie bez słuszności uważać możemy import węgla za swego rodzaju czynny obrót uszlachetniający, nieunikniony, a nader dla kraju korzystny. W tem oświetleniu pasywowym wymiany z Polską, na węglu jedynie oparte, nie może być uważane za zjawisko dla Szwecji niekorzystne; z drugiej strony jednak istnienie tej obustronnie korzystnej pozycji wymiennej stwarza nader pomyślne warunki dla zwiększania obrotów w innych dziedzinach.

Interesujące jest porównanie statystyki handlu zagranicznego obu państw. Po odpowiednich przeliczeniach daje ono obraz następujący:

R O K Ar	Import do Szwecji z Polski Import till Sverige från Polen		Eksport ze Szwecji do Polski Export från Sverige till Polen	
	statystyka polska (eksport) polsk statistik (export)	statyst. szwedzka (import) svensk statistik (import)	statystyka polska (import) polsk statistik (import)	statyst. szwedzka (eksport) svensk statistik (export)
1924	22.898	11.575	21.231	18.955
1925	24.483	11.997	25.544	27.320
1926	128.108	88.974	18.973	19.016
1927	146.247	97.818	58.032	41.265

Zgodności obu statystyk oczekiwać nie należało, przedewszystkiem ze względu na odmienną w określaniu



Marjan Turski  
Dyrektor Państwowego Instytutu Eksportowego — Direktör för Statens Exportinstitut.

kraju pochodzenia, za który w Polsce uważa się kraj wytworzenia towaru względnie jego prawdopodobnej konsumcji, w Szwecji zaś kraj zakupu lub sprzedaży. Ta odmienną metod statystycznych tłumaczy absurdalną na pozór okoliczność, że statystyka państwa importującego, obejmująca również koszty przewozu, daje jednak liczby mniejsze od statystyki kraju eksportującego. Nie umiemy sobie tego wytłumaczyć inaczej, jak zakupowaniem przez Szwecję towarów polskich w państwach trzecich i naodwrot, sprzedawaniem kupcom obcym towarów, faktycznie przeznaczonych dla Polski. Jest to liczbowy dowód niedosyć ścisłego zacieśnienia kontaktów handlowych pomiędzy kupiectwem stron obu, a więc stanu niepomyślnego, wykorzystywanego przez pośredników, zapewne przeważnie niemieckich, ku zmniejszeniu zysków handlowych tak kupca szwedzkiego, jak i polskiego; ów brak organizacyjny jest tem dotkliwszy, że utrudnia on i opóźnia naturalny proces przenikania się wzajemnego obu aparatów handlowych, proces niezawodnie dla obu stron korzystny. Wskazuje on sam przez się na naczelne zadanie, jakie postawić sobie winny zainteresowane

czynniki obu państw, zadanie, polegające na tworzeniu i zacieśnianiu bezpośrednich stosunków między firma-

mi, zapoznawaniu ich z możliwościami handlowymi drugiej strony, słowem na przygotowywaniu gruntu pod szerszy rozwój obustronnie korzystnej wymiany towarowej. — Jesteśmy w tem szczęśliwym położeniu, że postawiwszy tezę, spotykamy się jednocześnie z odpowiedzią na nią. Odpowiedzią taką ze strony polskiej jest poniekąd niniejszy numer „Morza”, specjalnie sprawom szwedzkim poświęcony, a niebędący wypadkiem wyodrębnionym w naszej publicystyce; pozatem zaś możnaby zacytować szereg drobnych faktów, wskazujących na rosnące zainteresowanie się naszych kupców rynkiem szwedzkim, faktów, które może nie we wszystkich wypadkach znajdują wyraz ostateczny w dokonaniu transakcji, dowodzą jednak niewątpliwie chęci nawiązania stosunków z rynkiem dla szeregu towarów — niestety — jeszcze nowym. Ze strony szwedzkiej odpowiedzi są prace, prowadzone w Sztokholmie nad zorganizowaniem Polsko - Szwedzkiej Izby Handlowej, spotykające się z nader sympatycznym oddźwiękiem ze strony miejscowych sfer handlowych i pozwalające mniemać, że nowa ta placówka znajdzie wdzięczny teren dla swej przyszłej działalności.

Przewidywać należy, że w miarę zacieśniania się polsko-szwedzkich stosunków kupieckich otwierać się będą nowe, dziś trudne do przewidzenia, dziedziny, w których powstać będzie mogła, względnie wzmocnić się, wymiana towarowa. Pewne wnioski ogólnikowe w tym względzie pozwala wysnuć już statystyka obrotów dotychczasowych. W wywozie z Polski spotykamy szereg grup towarowych, figurujących w nim stale i o mniej lub więcej wyraźnej tendencji wzrostu, co dowodzi, że towary te znalazły już w Szwecji korzystny rynek lokaty, w pewnym stopniu umocniły się na nim i w dalszym ciągu winny kontynuować tylko swe wysiłki. Towarów tych jest jednak stosunkowo niewiele, na ich czele stoi rzecz prosta grupa paliw, obejmująca węgiel, pozatem należą do niej rośliny i ich części, oraz materiały i wyroby drzewne, obejmujące niektóre gatunki liściaste, wreszcie w biernej dla nas zasadniczo grupie materiałów budowlanych istnieje stała i poważna pozycja eksportowa — cement. Mała ilość typowo wywozowych towarów jest charakterystyczna dla dotychczasowej naszej wymiany ze Szwecją, której dostarczamy przedewszystkiem surowców, wzamian za różnorakie wyroby gotowe. Eksport nasz niezawodnie ma jeszcze szerokie pole dla pracy w dziale tych licznych towarów, które wyodrębnić możnaby jedynie na podstawie statystyki bardzo szczegółowej, a które ukrywają się w grupach o zmiennem saldzie i w dużych obrotach zarówno importowych, jak eksportowych. Wymienić tu należy niektóre artykuły spożywcze, przedewszystkiem przetwory mięsne, niektóre chemikalja, farby, lakiery etc., metale i wyroby, pewne gatunki papieru i materiałów włókienniczych etc. Jeżeli



mówimy o możliwościach wzmożenia wywozu z Polski towarów, wymienionych ostatnio, to z równą słuszością przewidywać można wzrost ich importu ze Szwecji, są to bowiem grupy towarowe o nader zróżniczowanym składzie wewnętrznym i w całości swej niebędące sztandarowymi dla żadnej ze stron.

Natomiast w eksporcie szwedzkim napotykaemy na zupełnie wyraźne i liczne grupy towarowe, będące niezawodnie trwałą wytyczną dla kształtowania się naszego importu ze Szwecji. Towary te dadzą się ująć w tablicę następującą, wskazującą ich import do Polski:

NAZWA TOWARU VARANS NAMN	1925	1926	1927	9 mies. 1928
	k w i n t a l e — k v i n t a l			
Produkty zwierzęce — Djurprodukter	1.456	1 553	1.273	3.121
Materiał budowlany i ceramiczny - Byggn. matr. o. keramik.	253.480	44 481	153.720	306.600
Różne minerały — Olika mineral	512.143	863.671	1.604.158	510.919
Gumelastyka — Gummifabrikat	679	145	1.322	1.227
Maszyny i aparaty — Maskiner o. apparater	16.712	7 924	17.569	21.777
Przyrządy i materiały elektryczne — Elektr. matr.	5 239	2.355	6 879	5.846
Instrumenty i materiały precyzyjne — Instrument o. precisionsapparater	45	30	165	156

Są to towary szczególnie charakterystyczne, ogólnie jednak stwierdzić wypada, że żadna z grup towarowych obejmujących wyroby gotowe nie posiada salda aktywnego dla Polski. Jest to ilustracja wyjaśniająca okoliczność zasadniczą, za jaką uważamy stałą aktywność salda obrotów ogólnych. Szwecja, czerpiąc od nas podstawowy surowiec, jakim jest węgiel, otrzymuje go w warunkach, przez układ naturalny predestynowanych, jako najdogodniejsze i uzyskuje w nim dogodną podstawę dla pracy swych wysoko kwalifikowanych przemysłów. Z drugiej strony Polska w eksporcie szwedzkim nie jest zainteresowana w drzewie, stanowiącym około 35% tego eksportu, a natomiast stanowi coraz pojemniejszy rynek dla wyrobów przemysłowych, trudnych do lokowania gdzieindziej.

Jeżeli dodamy istnienie różnych towarów, stanowiących indywidualnie pozycje drobne, a natomiast licznych i mogących korzystnie brać udział w wymianie — otrzymamy obraz, każący snuć najlepsze wnioski, co do dalszego rozwoju polsko-szwedzkiej wymiany towarowej, posiadającej najlepsze warunki naturalne, a zależnej przede wszystkim od pogłębienia stosunków kupieckich.

M. TURSKI

När det blir tal om det polsk-svenska varuutbytet, kommer man genast att tänka på den polska kalexportfrågan, som ofta är föremål för behandling i våra ekonomiska publikationer och vilken skjuter alla andra frågor på

de polsk-svenska handelsförbindelsernas område i bakgrunden. Detta sker icke endast därför, att stenkol upptager mer än 60% av värdet av vår export till Sverige, utan även tack vare de särskilda omständigheter, under vilka handeln med stenkol äger rum, i det den utgör en viktig faktor, icke endast i det ömsesidiga utbytet mellan de båda länderna utan även i våra ekonomiska förbindelser med utlandet i sin helhet och i viss mening även i den inre ekonomiska politiken. — Detta är synpunkter, som motivera ett särskilt intresse för kalexportfrågan, men de bidraga till, att frågan tages alltför ensidigt, med förbigående av andra myc-

ket viktiga faktorer i handelsförbindelserna mellan de båda staterna. Därför ha vi för avsikt att i denna uppsats rikta särskild uppmärksamhet på andra frågor utom kolfrågan, i den fasta övertygelsen, att de förtjäna noggrann uppmärksamhet från vårt samhälles därav intresserade kretsar, och att de utgöra ett område, på vilket ett ytterligare befästade och fördjupande av förbindelserna kan följa.

Den första slutsats, man kommer till vid betraktandet av den polsk-svenska handelsstatistiken, är omsättningarnas mycket starka ökning, oproportionerligt starkare än ökningen av de båda staternas omsättningar i sin helhet. Om vi nämligen antaga, att omsättningarna i sin helhet, d. v. s. summan av exporten och importen under 1924 är lika med 100 (den uppgick detta år till 44129 tusen zł. med nuvarande paritet), så erhålla vi för 1925 indextalet 113,9, för 1926 — 333,3, för 1927 — 462,9 och slutligen för 10 månader av föregående år 353,8 eller för hela år 1928, endast matematiskt uträknat, indextalet 426,6, som i verkligheten helt säkert kommer att visa sig vara högre. — Det är naturligt, att siffrornas dynamik icke är identisk för importen och exporten.

Importen från Sverige utsattes för ett rätt starkt fall under 1926 i samband med den då inträdande väldiga minskningen i Polens konsumtionsförmåga. Redan 1927 uppgick den emellertid till 58 milj. zł., d. v. s. den mer än fördubblades i jämförelse med åren 1924 och 1925. Under förra året utvisade den emellertid en ytterligare mycket stark ökning, i det den under

de första 10 månaderna nådde 62 milj.; för exporten från Polen medför år 1926 ett grundligt genombrott tack vare de detta år började kolleverserna. Siffrorna för de följande åren utvisa dock ej någon konsekvent ökning, tvärtom, under föregående år kunna vi iakttaga en minskning. Handelsutbytets effekt, d. v. s. balansens saldo har från 1926 en tydligt fallande tendens och uppgår under 10 månader av föregående år till 32 milj. zł. mot 109 milj. under 1926. Denna omständighet får en särskild betydelse, med hänsyn till, att den dominerande roll, som kolen spela i vår export, förhastat dömer det i viss mån fördelaktiga saldot till vår fördel. I den svenska importen omfattar kol knappt c:a 6,5% av importen i sin helhet, och om vi taga i betraktande, att c:a 40% av exporten utgöres av helfabrikat, kunna vi med rätta anse importen av kol för en i sitt slag verksam, oundviklig transaktion, som är i hög grad fördelaktig för landet. I denna belysning kan passiviteten i utbytet med Polen, vilken endast beror på kolen, icke anses som en för Sverige ofördelaktig företeelse; å andra sidan likväl skapar denna ömsesidigt fördelaktiga ställning i utbytet ovanligt förmånliga villkor för öskandet av omsättningen på andra områden.

Av intresse är en jämförelse av båda staternas statistik för utrikeshandeln. Efter vederbörliga omräkningar ser den ut på följande sätt.

(se sid. 34).

En överensstämmelse mellan de båda statistikerna kunde man inte vänta, framför allt på grund av skiljaktigheten vid angivandet av en varas ursprungsland, som i Polen anses vara det land, där varan producerats med hänsyn till dess sannolika konsumtion, i Sverige däremot det land, där varan köpts eller sålts. Denna skiljaktighet i de statistiska metoderna förklarar den till synes absurda omständigheten, att en importerande stats statistik, som likaledes omfattar transportkostnader, likväl giver lägre siffror än ett exporterande lands statistik. Vi kunna icke förklara detta på annat sätt, än att Sverige köper polska varor i ett tredje land och omvänt, säljer åt främmande köpmän varor faktiskt avsedda för Polen. Detta är ett sifferbevis för den icke alltför nära kontakten mellan de båda ländernas köpmän, alltså ett ogynnsamt sakernas tillstånd, som utnyttjas av mellanhänder, säkerligen huvudsakligen tyska sådana, och minskar såväl den svenske som den polske affärsmannens handelsvinster; denna brist i organisation är desto mer kännbar, som den försväras och förseñar de båda handelsområdenas naturliga sammantagningsprocess, vilken obetingat är fördelaktig för båda parterna. Den visar av sig själv hän på den huvuduppgift, som de båda staternas därav intresserade kretsar måste förelägga sig, och som går ut på att skapa och fastare knyta omedelbara förbindelser mellan firmorna, göra dem förtrogna med den andra sidans handelsmöjligheter, med andra ord bereda



grund för den vidaste utveckling av ett för båda parterna fördelaktigt handelsutbyte. Vi äro i den lyckliga belägenheten, att samtidigt som vi uppställa tesen, möta vi svaret på den. Ett sådant svar från polsk sida är i viss mån det föreliggande numret av „MORZE“, som speciellt är ägnat svenska angelägenheter, men dock icke är en enstående händelse i vår publicistiska värld; dessutom skulle man kunna nämna en rad smärre fakta, som visa på våra köpmäns växande intresse för den svenska marknaden, fakta, vilka kanske ej alla gånger leda till en affärstransaktion, men likväl otvivelaktigt bevisa lusten att knyta förbindelser med en marknad, som tyvärr ännu är ny för en hel del varor. Från svensk sida utgöres svaret av de arbeten, som i Stockholm pågå vid organiserandet av en Polsk-svensk handelskammare. Dessa arbeten möta ovanligt sympatisk genlang inom Stockholms affärskretsar och tillåta oss förmoda, att denna nya polska förpost kommer att finna ett mycket tacksamt område för sin framtida verksamhet.

Man kan förutsätta, att i den mån de polsk-svenska handelsförbindelserna knytas fastare komma nya förnärvarande svärförutsedda områden att öppna sig, inom vilka ett handelsutbyte skall kunna uppstå och växa sig starkt. Redan de hittillsvarande omsättningarnas statistik tillåter oss i detta hänseende draga vissa allmänna slutsatser. I exporten från Polen påträffa vi en del varugrupper, som ständigt figurera i den med mer eller mindre tydlig tendens till ökning, därmed bevisande, att dessa varor i Sverige redan funnit en förmånlig marknad, på vilken de i viss mån vuxit sig starka och i fortsättningen endast ha att öka sin omsättning. Dessa varor äro likväl relativt få. Främst bland dem kommer helt naturligt bränslegruppen, omfattande kol och dessutom ved, torv m. m. Till dessa varor höra vidare träprodukter och trävirke, även omfattande en del lövträdsslag, och slutligen inom den för oss i princip passiva byggnadsmaterialsgruppen den beständiga och viktiga exportartikeln cement. Den ringa mängden typiska exportvaror är karakteristisk för vårt hittillsvarande handelsutbyte med Sverige, dit vi framför allt utföra råvaror i utbyte mot olika slags helfabrikat. Vår export har högst sannolikt ännu stora arbetsfält, vad beträffar de talrika varor, som endast kunna särskiljas på grundval av en mycket detaljerad statistik, och vilka dölja sig, dels i grupper med obeständigt saldo, dels i stora, såväl importerade som exporterade varumängder. Bland dessa varor förtjäna nämnas en del livsmedelsartiklar, framförallt köttprodukter, vidare en del kemikalier, såsom färger, fernissor, etc., metaller och metallfabrikat, vissa papperssorter, textilvaror etc. På tal om möjligheterna att stärka exporten från Polen av de sistnämnda varorna, så kan man med

lika rätt förutse en ökning av deras import från Sverige, ty detta är varugrupper med mycket olikartad inre sammansättning och äro i sin helhet ej standardvaror för någondera sidan.

Däremot i den svenska exporten träffa vi på fullt tydliga och talrika varugrupper, som säkert angiva riktningen för, hur vår import från Sverige kommer att gestalta sig. Dessa varor kunna sammanställas i följande tabell, som utvisar deras import till Polen.

(se sid. 35).

Dessa varor äro särskilt karakteristiska, men på det hela taget bör fastslås, att ingen av de varugrupper, som omfattas helfabrikat, ha ett för Polen aktivt saldo. Detta förklarar den grundläggande omständighet, som vi se i den stadiga aktiviteten hos de allmänna omsättningarnas saldo. Sverige, som hos oss förser sig med kol, en råvara av utomordentlig betydelse,

erhåller den på villkor, som till sakens natur äro de fördelaktigaste, och får i den ett bekvämt underlag för sin högt kvalificerade industris arbete. Å andra sidan är Polen icke intresserat i den svenska exporten av trävaror, som uppgår till c:a 35% av hela exporten, men däremot börjar detta land bli en allt förmånligare marknad för industriprodukter, som äro svåra att annorstädes finna avsättning för.

Om vi tillägga, att det finns olika varor, som var och en för sig bilda små poster, men däremot äro av stort antal och i stånd att med fördel taga del i handelsutbytet, erhålla vi en bild, som låter oss draga de bästa slutsatser beträffande en fortsatt utveckling av det polsk-svenska varuutbytet, som äger de bästa naturliga förutsättningar, men framför allt är beroende av att förbindelserna mellan köpmännen knytas fastare.

M. TURSKI

När Polen åter intog sin plats i de självständiga nationernas led, hälsades denna världshistoriska tilldragelse med uppriktig tillfredsställelse i Sverige, där man alltid följt det polska folkets frihetssträvanden med varm sympati. Allt sedan denna stund har Sveriges Allmänna Exportförening även inriktat sina strävanden på att få till stånd vidgade ekonomiska förbindelser mellan de bägge länderna och har kommit i ett synnerligen angenämt samarbete med Polens officiella representation i Sverige, med ekonomiska organisationer, firmor och företag i Polen. De gemensamma strävandena från alla dessa parter liksom det ständigt växande intresset hos svenska

affärsmän för affärerna med Polen har också under de senaste åren lett till ett betydligt uppsving i det kommersiella utbytet mellan de bägge länderna. Å Sveriges Allmänna Exportförenings vägnar uttalar jag den förhoppningen, att denna utveckling skall fortsätta till bätnad för de bägge folken, och i arbetet härpå står vår förening städs med nöje till tjänst.

ERIK NYLANDER

Kiedy Polska zajęła znowu miejsce pomiędzy niezależnymi państwami, przyjęto ten światowy historyczny fakt ze szczerą radością w Szwecji, gdzie zawsze śledzono z gorącą sympatią walki o wolność polskiego narodu. Od samego początku Ogólny Związek Eksportowy Szwecji wszczął starania celem nawiązania daleko idących ekonomicznych stosunków pomiędzy oboma krajami i wszedł w specjalnie sympatyczną współpracę z oficjalnym przedstawicielstwem Polski i Szwecji, poatem z gospodarczymi organizacjami, rozmaitemi firmami i przedsiębiorstwami w Polsce.

Wspólne wysiłki ze strony wszystkich tych organizacji, zarówno jak i stale wzrastające zainteresowanie wśród szwedzkich kupców dla interesów handlowych z Polską w ostatnich latach, przyczyniły się do znacznego wzrostu wymiany handlowej między obydwoma państwami.

W imieniu Ogólnego Związku Eksportowego Szwecji wypowiadam niniejszem nadzieję, że rozwój ten stale będzie wzrastał ku pożytkowi obu narodów, a nasze stowarzyszenie dla pracy ku zdobyciu tych celów chętnie ofiaruje swe usługi.

ERIK NYLANDER

Powszechny Związek Eksportowy Szwecji w Stockholmie.



Erik Nylander

Szef Powszechnego Związku Eksportowego Szwecji — Dyrektor för Sveriges allm. exportförening.



# POLSKIE ZAGŁĘBIE GÓRNICZO-HUTNICZE A SZWECJA

## SVERIGE OCH DET POLSKA GRUV-OCH HYTTEDISTRIKTET

Posłowi Polskiemu w Szwecji,  
Konstantemu Rozwadowskiemu,  
w serdecznym upominku.

Bogactwa naturalne Szwecji i praco-

witość jej mieszkańców nie uszły uwadze Polaków, którzy kraj ten zwiedzali. Nawet ci, którzy do Szwecji jeździli celem odszukania źródeł historycznych do tak interesujących dziejów naszych stosunków w ubiegłych wiekach, nie pominęli opisu kopalń rudy żelaznej. Wystarczy przypomnieć historyków Aleksandra Przeździeckiego i Eustachego Tyszkiewicza, którzy w swych opowiadaniach o Szwecji — pierwszy p. t. „Szwecja. Wspomnienia jesienne z r. 1833” (Warszawa, 1836), drugi p. t. „Listy o Szwecji” (Wilno, 1846) — dali malownicze opisy kopalni w Danemora, nie przypuszczając możliwości nabywania rud szwedzkich przez nas. Nie przypuszczali jej i przyrodnicy, którzy płody kopalne Szwecji bardziej fachowem oceniali okiem, jak np. Krusenstern, autor niewielkiej, ale cennej notatki „Z podróży po Szwecji”, drukowanej we lwowskim „Kosmosie” w roku 1894. Fakt zaopatrywania się Szwecji w węgiel w Polsce, — zjawisko gospodarcze powszechnie dziś znane, — był niespodzianką dla wielu nawet ekonomistów. Bo też na szerszą skalę wymiana handlowa pomiędzy Polską i Szwecją datuje od bardzo niedawna, od kilku lat zaledwie, a najaktywniejszym czynnikiem obrotu jest polskie zagłębie górniczo-hutnicze z Górnym Śląskiem na czele.

Mało znany w Szwecji przed wojną węgiel górnośląski potrafił znaleźć u szwedzkich odbiorców zasłużone uznanie. Zawdzięcza je zarówno swej naturalnej jakości, jak i staranności, z jaką jest sortowany i dostarczany. Jeszcze w r. 1923 wśród odbiorców polskiego węgla figuruje Szwecja na końcu z 25.000 ton, które przedstawiały 0,2% całości eksportu węgla. W roku 1927 ilość ta wzrosła *stokrotnie*: Szwecja nabyła w Polsce przeszło 2,5 milj. ton, a ilość ta — to 21,8% węglowego eksportu Polski. Więcej, niż połowa szwedzkiej konsumpcji została zaspokojona dobrym i tanim węglem naszym. A czy to jedyna korzyść, jaką Szwecja z nabycia węgla u nas odniosła?

Nie mogę nie wspomnieć tu rozmów, jakie miałem przed laty z p. d'Anckarsvård, szwedzkim posłem w Warszawie. Gorący zwolennik wzmoczenia wymiany handlowej między obu krajami, p. Anckarsvård zwracał uwagę na komunikacyjną i handlową łączność między wywozem węgla i importem rud żelaznych. Dziś jest to już czemś realnem. Szwedzkie rudy znane były śląskim hutom i przed wojną, ale wielkich transakcyj nie dokonywano. Jeszcze w r. 1924 Polska sprowadzała ze Szwecji zaledwo 4.554 t., a więc minimalny tyl-

ko procent swego importu rudy (1,9%). Już w roku 1925 ilość ta wzrasta do t. 46.259, w roku następnym — do 65.749, a w r. 1927 osiąga 160.731 t. I tu widzimy przeszło stokrotny wzrost, jeżeli weźmiemy procentowy udział Szwecji w dostawach rudy zagranicznej do Polski, bo udział ten wynosi w r. 1927 nie mniej niż 26,3%.

Prawie równie wysoki jest udział Szwecji w polskim imporcie żużli i wypałków pirytu dla celów hutnictwa żelaznego. W roku 1924 importu tego niema wcale, w r. 1925 przychodzi trochę żużli (3.836 t.), w r. 1926 są już na hutach i wypałki pirytowe; jedne i drugie w r. 1927 dosięgają już liczby 25.030 t., której odpowiada 23,2% w całej wwiezionej ilości.

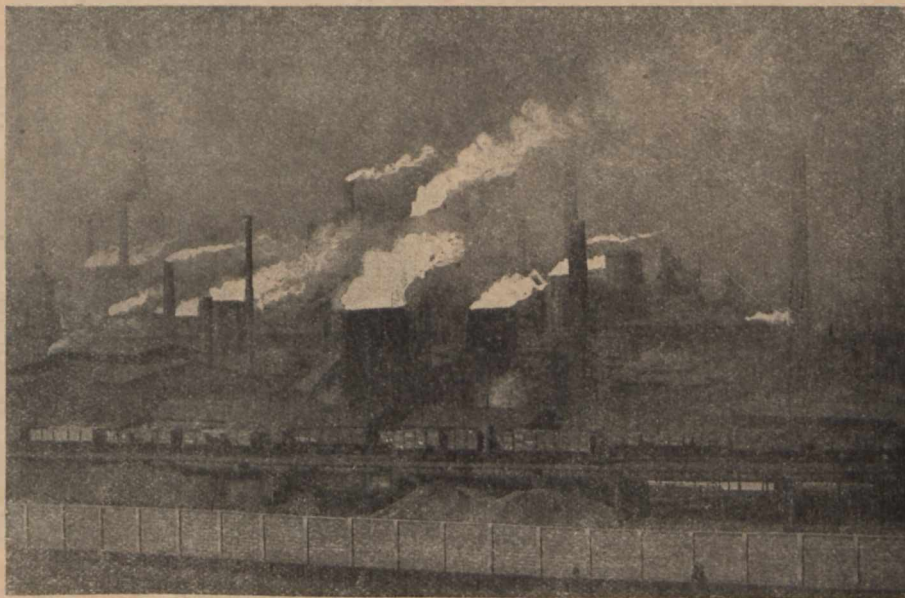
Głównym odbiorcą są tu huty śląskie, a jest tak i dla ich liczbowej przewagi nad hutami b. Kongresówki (Górny Śląsk wyprodukował w roku 1927 71,3% surówki, wytwarzanej w Polsce) i dla innej gospodarki wielkopiecowej, która powoduje, że wsad na hutach śląskich obejmuje znacznie mniej żużli i starego żelastwa pochodzenia krajowego.

W krótkim więc czasie stała się Polska dla szwedzkiego górnictwa żelaznego poważnym rynkiem, a stały wzrost naszej wytwórczości hutniczej i wewnętrznej konsumpcji żelaza pozwala jak najlepiej rokować o dalszym szwedzkim imporcie. Wytwórczość wielkich pieców w Polsce z 332.954 t. surówki w r. 1924 prawie się podwoiła do r. 1927, w którym wyniosła 618.327 ton; jest to tem cenniejsze, że w roku 1926 wynosiła tyleż co w r. 1924 (327.471 t.). Wzrasta ogromnie produkcja stalowni, walcowni, odlewni i metalowego przemysłu przetwórczego,

podobnie jak równolegle wzmagają się w kraju spożycie węgla przez przemysł, który w r. 1924 nabył 7.023.000 t., a w r. 1927 — 11.693.000, a przecież liczby spożycia węgla i żelaza są najlepszym wskaźnikiem gospodarczego rozwoju kraju.

Toteż zupełnie fałszywe byłoby określenie ekonomicznych stosunków polsko-szwedzkich jako opartych wyłącznie na wymianie surowców. Ciągłe zmniejszanie się liczby bezrobotnych, ciągłe dążenie Polski do wzmoczenia i wewnętrznej konsumpcji i wywozu, rosnące zrozumienie potrzeby modernizacji zakładów wytwórczych — oto momenty godne uwagi jako objaw niewątpliwego wzrostu zapotrzebowania inwestycyjnego. Na to dotychczas nie wszędzie zagranicą zwrócono uwagę. Niektóre obce, a nam wrogie organy prasowe dużo piszą o naszym ujemnym bilansie handlowym, ale nie podają, że on nim jest właśnie przede wszystkim z powodu wielkich zakupów inwestycyjnych, poczynionych zagranicą.

Gdyby nie wojna celna, narzucona nam przez Niemcy, byłyby te zakupy dokonane przeważnie w Niemczech, gdyż kraj ten jest naszym najbliższym sąsiadem i długoletnim z nami stosunkom zawdzięcza dokładną znajomość naszego rynku. Dzisiaj, gdy niema między Polską i Niemcami traktatu handlowego, nie mogą maszyny i instalacje niemieckie korzystać z ulg celnych, które Rząd nasz przyznaje, gdy chodzi o całe urządzenia fabryczne, niewyrobiane w kraju, a podnoszące jego wytwórczość. Austriacy, Czesi, Francuzi, Anglicy, Belgowie, Szwajcarzy niejedno temu zawdzięczają zamówienie, niejedno nawiązali z polskim przemysłem



Królewska Huta (Górny Śląsk). Ogólny widok zakładów „Zjednoczone Huty Królewska i Laura”. — Królewska Huta (Overschlesien). Totalty av anläggningarna tillhörande „Zjednoczone Huty Królewska i Laura”.



stosunek, który im zamówienia dzięki obecnej znajomości dawać będzie nawet po zawarciu traktatu polsko-niemieckiego.

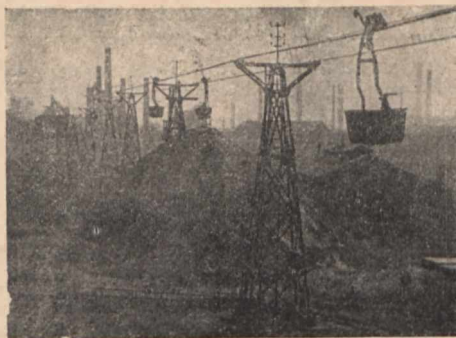
Między Polską a Szwecją traktat taki istnieje, — piszę te słowa w czwartą rocznicę jego podpisania, — a na zasadzie klauzuli największego uprzywilejowania stwarza podstawy do wymiany handlowej. Polskie zagłębie węglowe dla swych kopalń węgla o wydobyciu, przekraczającym 40 milj. ton, dla swych kopalń rud cynkowych i ołowiu, dla swych central elektrycznych i fabryk chemicznych, opartych na miejscowym węglu, w niejednej dziedzinie już dzisiaj jest nabywcą wytworów szwedzkiego przemysłu. Nie zapominajmy, że terytorjum to jest równocześnie skupieniem ok. 87% hutnictwa żelaznego oraz 100% hutnictwa cynkowego i ołowianego. Na terytorjum Górniego Śląska, który jest najwyżej uprzemysłowaną częścią polskiego zagłębia, umieszcza się też coraz więcej zakładów przetwórczych, jak fabryki maszyn, celulozy, porcelany i t. d.

Towar szwedzki w zakresie instalacyj wszelkiego rodzaju, cieszący się na ogół tak zasłużonym uznaniem, mógłby tu, wśród tego kipiącego życia wielkiego przemysłu, znaleźć zbyt w razie dostosowania się do pewnych warunków miejscowych, podobnie jak to czynią jego konkurenci. W Szwecji polskie kopalnie i huty zaopatrują się po części w łożyska kulkowe, pilniki, obrabiarki do metali, wirówki do czyszczenia olejów, transformatory, kondensatory, liczniki, motory Diesla, turbiny i t. d. Znacznie większe jest zainteresowanie dla szwedzkiej produkcji od czasu, gdy w związku ze sprzedażą węgla na rynku szwedzkim zaczęli Polacy ze Śląska jeździć do Szwecji. Możliwości zbytu są bardzo znaczne. Ale nawet ta wymiana, jaka dziś istnieje, jest cennym wkładem do przyjaźni polsko-szwedzkiej, tem cenniejszym, że się opiera na obopólnych korzyściach. A jak przed laty, w lipcu 1921 r., na łamach miesięcznika „Svensk Export” przypomniat gorący propagator zbliżenia polsko-szwedzkiego, konsul A. Pomian, „les bonnes affaires font les bons amis”.

W. OLSZEWICZ

Konstanty Rozwadowski,  
med hjärtlig tillägnan.  
Till polske ministern i Sverige

Sveriges naturrikedomar och dess innebyggares arbetsamhet ha icke undgått de polackers uppmärksamhet, som besökt detta land. — Till och med de som rest till Sverige i avsikt att finna de historiska källorna till de så intressanta händelserna i de båda ländernas inbördes förhållande i gångna tider ha icke underlåtit att beskriva de svenska järngruvorna. Det räcker att erinra om historikerna Alexander Przedziecki och Eustach Tyszkiewicz, vilka i sina beskrifningar av Sverige — den förste under titeln, Sverige — Min-



Jedna z kopalni węgla na Górnym Śląsku. — En av kolgruvorna i Oberschlesien.

nen från hösten 1833 (Warszawa 1836) den andre under titeln, Brev om Sverige (Wilno 1846) givit en målande beskrifning au gruvan i Dannemora utan att förutse möjligheten av, att vi en gång skulle komma att importera järnmalm från Sverige. Denna möjlighet räknade ej heller naturforskarna med, vilka värdesatte den svenska malmen mera fackmannemässigt, som t. ex Krusenstern, förtattare till en kort men värdefull uppsats, Från en resa i Sverige, tryckt i den i Lwów utkommande tidskriften Kosmos 1894. — Det faktum, att Sverige skaffar sig kol i Polen — en idag allmänt känd ekonomisk företeelse, blev t. o. m. för många nationalekonomer en överraskning, ty handelsutbytet i större skala mellan Polen och Sverige är endast några år gammalt och den aktivaste faktorn i handelsutbytet är de Polska kol och järnbruksdistrikten med Over-Schlesien i spetsen.

De i Sverige före kriget föga kända överschlesiska kolen ha hos de svenska avnämarna lyckats vinna ett välförtjänt erkännande. Detta tack vare sin naturliga kvalitet och den omsorg med vilken de sorteras och levereras. Annu 1923 stod Sverige sist bland avnämarna av polska kol med 25.000 ton, vilket utgjorde 0,2% av hela vår kolexport. År 1927 hade denna kvantitet hundrafaldigats: Sverige importerade d. å från Polen över 2,5 milj. ton och denna kvantitet utgör 21,8% av Polens kolexport. — Mer än hälften av Sveriges konsumtion tillgodosögs med våra goda och billiga kol. Men är detta den enda fördel Sverige vann genom att importera kol från oss?

Jag kan icke undgå att erinra om de samtal, jag för flera år sedan hade med herr Anckarsvärd, svenske ministern i Warszawa. — Minister Anckarsvärd, som är en varm förespråkare för ett ökat handelsutbyte mellan de båda länderna, fäste min uppmärksamhet på det samband, som ur kommunikations- och handelssynpunkt råder mellan exporten av kol och importen av järnmalm. Idag är detta redan verklighet. Den svenska malmen var även före kriget känd av de schlesiska hyttorna, men några större transaktioner utfördes ej. Annu 1924 importerade Polen från Sverige knappa 4,554 ton, alltså endast

en ytterst liten procent av sin järnmalmsimport (1,9%). Redan 1925 växer denna kvantitet till 46.259 ton, året därpå till 65.749 ton, och år 1927 når den upp till 160.731 ton. Även här se vi en mer än hundrafaldig ökning, om vi taga i betraktande Sveriges procentuella del i den utländska järnmalmstillförseln till Polen, ty denna del uppgår 1927 till ej mindre än 26,3%.

Nästan lika stor är Sveriges del i Polens import av slagg och pyrit för järnbrukens räkning. — År 1924 förekommer ej alls någon import, år 1925 infördes något slagg (3.836 ton), år 1926 har även pyrit kommit till hyttorna, och redan 1927 uppgick importen från Sverige av såväl slagg som pyrit till 25.070 ton, vilket utgör 23,2% av hela den importerade massan.

Den förnämsta avnämaren är här de schlesiska hyttorna, detta såväl på grund av deras övervägande flertal i jämförelse med antalet hyttor i det tagna Kongresspolen (Oberschlesien gav år 1927—71,3% av tackjärn framställt i Polen) som på grund av annat förfaringssätt i masungsdriften, som är anledning till att chargin i de schlesiska hyttorna innehåller betydligt mindre slagg och järnskrot av inhemskt ursprung.

På kort tid har alltså Polen blivit en betydande marknad för den svenska järnmalmen. Den stadiga ökningen i våra hyttors produktion och den tilltagande inhemska konsumtionen av järn tillåter oss förutspå en ökad import från Sverige. — Masugnarnas produktion i Polen har från 332.954 ton tackjärn år 1924 här nästan fördubblats till 1927, då den uppgick till 618.327 ton. Detta är desto mer värdefullt som den 1926 endast uppgick till lika mycket som 1924 (327,471 ton).

Stålverkens, valsverkens, gjuteriernas och metallförädlingsindustrins produktion växer oerhört. — Parallellt med denna ökas industrins konsumtion av kol, vilken 1924 uppgick till 7.023.000 ton, och 1927 till 11.693.000 ton. Konsumtionssiffrorna för kol och järn utgöra ju det bästa beviset för landets ekonomiska utveckling.

Det vore alldeles felaktigt att beteckna de polsk-svenska ekonomiska förbindelserna såsom uteslutande stödda på utbytet av råvaror. Den stadiga minskningen av antalet arbetslösa, Polens oavbrutna strävan att stärka såväl den inhemska konsumtionen som exporten, den växande förståelsen för nödvändigheten av att modernisera produktionsanläggningarna — se där moment, som äro värda att uppmärksammas såsom tecken på en otvivelaktig ökning av investeringsbehovet. — Detta har man hittills icke överallt uppmärksammat i utlandet. — En del främmande mot oss fientligt stämde pressorgan skriva mycket om vår negativa handelsbalans, men nämna ej, att den är det framtör allt just på grund av de stora investeringsinköpen, som gjorts i utlandet.

Om inte tullkriget, som påtvingats



oss av tyskarna, hade varit, skulle dessa inköp huvudsakligen gjorts i Tyskland, då ju detta land är vår närmaste granne och genom sina mångåriga förbindelser med oss äger en ingående kännedom om vår marknad. — Idag, då det mellan Polen och Tyskland ej existerar någon handelstraktat, kunna ej för tyska maskiner och utrustningar de tullnedsättningar komma ifråga, som vår regering beviljar, då det rör sig om hela fabriksutrustningar, som icke tillverkas inom landet, men vilka kunna tänkas höja dess produktion. — Österrikare, tjecker, transmän, engelsmän, belgare och schweizare ha många beställningar att tacka detta för, och flera ha med den polska industrin knutit förbindelser, som tack vare den nuvarande bekantskapen kommer att giva dem beställningar till och med efter avslutandet av ett posk-tyskt handelsavtal.

Mellan Polen och Sverige existerar en handelstraktat, — jag skriver dessa ord på den fjärde årsdagen av dess

underskrivande, och på grundval av klausulen om mest gynnad nation utgör den grunden för handelsutbytet.

Det polska koldistriktet med sina kolgruvor, i vilka brytningen överskrider 40 milj. ton, med sina zink — och blygruvor, med sina elektriska centraler och kemiska fabriker, som stödja sig på den lokala koltillgången, har redan på åtskilliga områden blivit en avnämre av den svenska industrins alster. — Låt oss ej glömma, att detta territorium samtidigt är huvudsätet för omkr. 87% av järnbruken och 100% av zink — och blyverken.

Till det överschlesiska området, som är den högst industrialiserade delen av Polen, förläggas allt fler förädlingsföretag såsom fabriker för maskiner, cellulosa, porslin o. s. v.

Olika slag av svenskt installationsmateriel, som i allmänhet kan berömma sig av ett välförtjänt erkännande, skulle här inom den sjudande storindustrin finna avsättning, ifall man anpassade

sig efter vissa lokala villkor, i likhet med vad konkurrenterna göra.

I Sverige skaffa sig de polska gruvorna och hyttorna delvis kullager, filter, metallbearbetningsmaskiner, separatorer för rening av olja, transformatorer, kondensatorer, mätare, dieselmotorer, turbiner m. m. Betydligt större har intresset för den svenska produktionen blivit, sedan i samband med försäljningen av kol på den svenska marknaden polacker från Schlesien börjat resa till Sverige. — Avsättningsmöjligheterna äro mycket betydande. — Men till och med det handelsutbyte, som idag existerar, utgör en värdefull insats för vänskapen mellan Polen och Sverige, desto mer som det stöder sig på ömsesidig nytta. Eller som den varme förkämpen för ett svenskt-polskt närmande för flera år sedan, i juli 1921 i tidskriften „Svensk Export“ spalter, uttryckte det: *les bonnes affaires font les bons amis.*

W. OLSZEWICZ

## I POLEN—ZAKOPANE

### ZAKOPANE W POLSCE

Vi sökte förra sommaren efter en plats där vi kunde tillbringa semestern, någon vacker trakt, helst bland berg och sjöar, långt bortom stadslarmet och fjärran från dagsjaktet. Då viskade någon — det var för resten Polens älskvarde minister — i mitt villigt lyssnande öra ordet: *Zakopane*. Måhända hade jag någon gång sett det namnet på kartan eller läst om det, men om så var, hade jag glömt det. Det sade mig i varje fall ingenting. Men ministern upplyste mig: I Höga Tatra, halvvägs upp, härligt läge, fridfullt, doftande barrskogar, forsande strömmar, blomsterbetäckta bergängar, där herdarne vakta sina hjordar och leva samma enkla liv som deras förfäder sedan många hundra år. Och så därbortom och däröver bergjättarnas vitskimrande kedja...

Det var lockande. Jag föreställde mig, att jag måtte vara mycket okunnig och ville pröva detta, gick till en stor resebyrå och bad om upplysningar om Zakopane. Men deras okunnighet var lika stor som min, och det lugnade mig, ty det kan väl sägas om okunnighet också att delad är halv.

Det blev ännu mera lockande — en plats, så vackert utmalad, men dit resebyråerna ännu icke börjat sända sina bullrande människomassor, som alltmera girigt sluka jordytan. En gång, ett par sommarmånader hade vi vistats bland Höga Tatras berg. Dock det var på andra sidan, söder om bergspetsarnas skiljelinje, åt Slovakiet. Det var en erfarenhet, som vi icke meter, och njöto av de vida utsikterna över den slovakiska slätten ner mot nedre Karpaternas kedja. Vi njöto av vandringarna upp genom dalgångarna ovanför trädgränsen, av de klara alpsjöarna, därav två finnas som alltjämt

bära namn efter den svenske botaniker som över hundra år sedan utforskade floran här och skrev en bok därom, Wahlenberg. Men huru högt vi än klättrade, kommo vi aldrig så långt, att vi fingo se fad som fanns bakom bergtopparna, på andra sidan, inåt Polen. Det blev ett förborgat land, som retade vår nyfikenhet och gav flykt åt vår

fantasi. En gång, hoppades vi, skulle vi väl få se det.

Och nu flög åter fantasien i väg — Zakopane, just där på andra sidan, det land vi velat skåda in i.

Så foro vi. En lång omväg, genom Lettland, bort mot ryska gränsen, genom Vilna, den mångomtalade mötesplatsen mellan väster och öster, norr och söder, med sitt folkvimmel av många raser, med sina många religioner och kyrkor, över Warschau, Krakau. Vi förvånade oss över allt det myckna det nya Polen hunnit uträtta dessa korta år efter så lång fångenskap och splittring under främmande folk, över ordningen och arbetsglädjen, vi kunde förstå vad som försvunnit och vad som skulle bli, när vi stodo och skådade över den stora tomma, rensade plats i huvutstadens mitt, där den mäktiga ryska katedralen, sinnebild, försvunnit utan spår, vi sågo vad som varit i det gamla stolta Polen i denna pärla bland medeltida städer Krakau med Wavel.

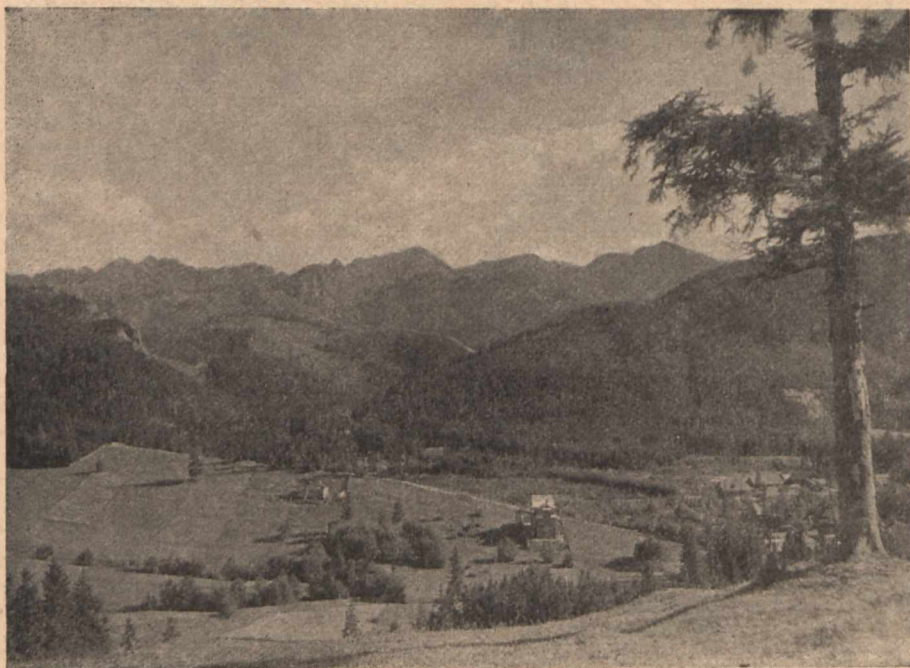
Så förde oss tåget vidare mot målet, uppåt, ständigt uppåt genom slingrande dalar, timme efter timme. Landskapet blir allt vildare, luften får denna egendomliga prägel av bergens närhet, att man märker dessa utan att se dem, strömmarna bli allt mera forsande. Med stegrad nyfikenhet söka våra ögon, undrande vad det mystiska landet skall bjuda på. Men ingenting få vi se; låga moln stänga blickens väg. Och när vi slutligen stanna och konduktören ropar: Zakopane, äro vi ganska missräknade. Ingenting se vi av all den väntade härligheten. Finnes det verkligen någon sådan, fråga vi. Detta kan vara en vanlig liten by på en hög plåtå. Missmodiga sätta vi oss i den väntande vagnen — ha vi rest genom



F. Henriksson

*Szef Wydziału Prasowego w Min. Spraw Zagranicznych w Stockholmie — Chef för Utrikesdepartementets pressavdelning.*





Tatry przednie. — Bild från de främre Tatraberger.

Europa för ingenting? Finnes det dock inga berg? Ett gott stycke till ett hotell, ett praktigt hotell, som i alla fall lovar en behaglig vistelse. Vi söka intala oss resignationens mod, inrätta oss på bästa sätt, vila efter färden.

Då med ens ljusnar det, solen skiner och vi rusa till fönstret. Ah! Där, som det synes i den klara luften alldeles inpå oss, resa sig bergens mäktiga massor, topp vid topp, glänsande grå i det starka ljuset, med vita hjässor efter nyfallen snö. Som genom ett trollslag har dimhöljet skingats så som det sker uppe bland bergen; vi se rester av dess ulltappar hastigt försvinna i rymden. Zakopanes skönhet utbreder sig framför oss. Djupt inhöljt i barr och furus-



Dolina Kościeliska kolo Zakopanego. — Från Zakopanes omgivningar.

kogar ligger det lilla samhället, vida spritt. Byggnaderna äro mest av den träkonstruktion som varit folkets sedan gamla dagar, och folket, det verkliga hemmafolket här, är det typiska bergfolket, „goraler“, som sedan urminnes tider levat här i bergen på både södra och norra sluttningarna, ett folk vars närmare förvantskap föga är känt. Det lever ännu sitt primitiva liv här nere i byarna och upp genom dalarna och på sätrarna och bär alljämt sina gammaldags måleriska dräkter icke bara som grannt hälgdagspynt och för främlingen utan dagligdags vid arbetet.

Genom byn forsar en strid bergbäck på sin långa väg till Dunajec och dånar fram sin bullrande musik i tempo med snösmältningen och regnet i bergen. Framför jättarna ligga förbergen på vakt. Mellan dem slingra sig tränga dalar, alltid med en forsande flod i botten och branta granitväggar bildande ståtliga portaler vid ingången till sätrarnas leende ångar. Högre och högre kommer man upp genom dessa dalar, till avsats efter avsats, ovan trädgränsen, förbi kristallklara bergsjöar — bergens ögon som de kallas — och slutligen, över ett utsprång, har man bergmassivet i all sin mäktighet omedelbart framför sig. Luften är hög, mild, hjordarnas många klockor bilda musik med oändliga ekon, herdarna se ut som om de levde i medeltiden, ångslutningen är blåklädd med gentiana...

Zakopane grep oss från första ögonblicket när dimman skingrades och dess panorama utbreddes sig framför oss. Det blev oss allt kärare. Det är en idealisk plats för alla grader av bergvandring, från den lätta promenaden till den ansträngande uppstigningen genom passen och den djärva klättringen till bergtopparna. Folket är älskvärdt, förplågnaden bra, möjligheten att göra utflykter många. Och Zakopane är icke bara en sommarplats; under

vintermånaderna är det ett eldorado för skidlöparna. Namnet klingar långt borta. Men det är icke så långt. Från Berlin blott en nattresa till Krakau, och därifrån några timmar. Det är en bekantskap att göra.

F. HENRIKSSON

*Ubiegłego lata szukaliśmy miejsca w jakiejs ładnej okolicy, gdziebyśmy mogli spędzić sezon letni, najchętniej wśród gór i jezior, daleko od zgiełku miejskiego i wiru zajęć codziennych. Wtedy to na ucho (chętnie słuchając) szepnął mi ktoś — a był nim u-przejmy minister Polski—słowo: „Zakopane“. Być może niegdyś widziałem tę nazwę na mapie, lub o niej słyszałem, lecz nazwa ta w danej chwili wyszła mi z pamięci. W każdym bądź razie nic mi to nie mówiło. Ale Minister wyjaśnił mi, opisując zwięźle miejscowość:*



Widok z okolic Zakopanego. — Från Zakopanes omgivningar.

— W Tatrach, piękne, dość wysokie położenie, spokojne, pachnące lasy sosnowe, rwące potoki, kwiatkami po-



Typ góralki z Zakopanego — Góralilicka från Zakopane.



rosłe hale, gdzie pastuchy trzód swych strzegą i pędzą tam taki sam prosty tryb życia, jak ich ojcowie przed wieloma setkami lat. A dalej wznosi się odległy, mieniący się białymi śniegami łańcuch gór.

Opis był nadzwyczaj zachęcający. Zdawało mi się narazie, że wogóle mało się orientuję w tych sprawach, chciałem przeto rzeczy te zbadać i w tym celu poszedłem do dużego biura podróży, prosząc o wyjaśnienia co do Zakopanego. Ale tam też wiedzieli tyle, co i ja. To dodało mi otuchy.

Miejscowość, której biura podróży nie zaczęły jeszcze polecać gwałtownym rzeszom ludzkim, z ogromną chciwością zalewającym powierzchnię ziemi, stanowiła istotnie piękny wybór.

Kiedys spędziliśmy parę miesięcy letnich w górach tatrzańskich — jednak było to po drugiej stronie, na południe od granicy szczytów górskich, w Słowacji. Chwile te utkwily nam mocno w pamięci. Mieszkaliśmy wysoko ponad 1.500 metrów i pochłanialiśmy dalekie widoki słowackiej niziny, z niższym łańcuchem Karpat. Urządzaliśmy wycieczki w góry, przez przełęcze, wznoszące się ponad strefą lasów. Zachwycały nas zwierciadlane jeziora; dwa z nich zachowały jeszcze nazwę szwedzkiego botanika Wahlenberga, który tu więcej niż przed stu laty badał roślinność i napisał o tem dzieło. Ale chociaż wysoko wspinaliśmy się, to jednak nie dotarliśmy tak daleko, abyśmy mogli zobaczyć, co znajduje się poza wierzchołkami gór, na drugiej stronie, w Polsce. To był dla nas kraj zakryty, który pobudzał naszą ciekawość i podniecał fantazję. Spodziewaliśmy się go kiedyś jednak zobaczyć, i tak szły nasze myśli, prosto, na drugą stronę. Zakopane, kraj, któryśmy chcieli urzecz...

Wreszcie pojechaliśmy. Okrężna droga wiodła nas przez Łotwę do rosyjskiej granicy, przez Wilno, miasto, zamieszkałe przez ludność dość różnorodną pod względem ras i religii, posiadające liczne kościoły różnych wyznań, podlegające wpływom zachodu, wschodu, północy i południa; dalej przez Warszawę i Kraków. Dziwiliśmy się, że Polska już tak wiele działała, w tak stosunkowo krótkim czasie, po długiej niewoli i rozbiciu, pod obcym panowaniem. Podziw nasz wzbudzał powszechny porządek i ochota do pracy. Zrozumieliśmy, co zniknęło i to, co miało przyjść, kiedy stanęliśmy na wielkim, pustym placu w środku stolicy, skąd znikł bez śladu ogromny sobór rosyjski — wyobrażenie niewoli. Wreszcie poznaliśmy perłę średniowiecznych miast, gród starej dumnej Polski, Kraków z Wawelem. Potem godzinami wioził nas pociąg dalej do naszego celu. Ciągle w górę i w górę poprzez wijące się doliny. Krajobraz staje się coraz dzikszy. Potoki stają się coraz bardziej burzliwe i rwące. Ze wzrastającą ciekawością poszukują nasze oczy tego, co nam będzie mógł dać ów mistyczny kraj. Ale nic nie widzimy. Niskie



Żniwa pod Zakopanem. W dali Giewont. — Skördearbete i närheten av Zakopane. I bakgrunden Giewontberget.

chmury zastaniają cały widok. I w końcu, gdy stajemy, a konduktor woła: „Zakopane“, jesteśmy rozczarowani. Nic nie widzimy z tej całej oczekiwanej wspaniałości. Czyż ona rzeczywiście istnieje? — pytamy. To może być tylko mała zwyczajna wioska, wysoko położona. — Zniechęceni siadamy do czekającego powozu. Czy po to jechaliśmy przez kawał Europy? Gdzież tu są góry?

Dobry kawałek drogi do hotelu. Otóż i wykwinny hotel, który zapewnia każdemu dobry pobyt. Z rezygnacją usiłujemy natchnąć się odwagą, urządzamy się jak najlepiej i odpoczywamy po podróży.

Wtem nagle wypogadza się. Słońce świeci — rzucamy się do okna.

Ah! — tam opodal piętrzą się zupełnie blisko olbrzymie masy gór, szaro błyszczące w mocnym oświetleniu, wierzchołek przy wierzchołku, o białych kapturach ze świeżo spadłego śniegu! Jak przez dotknięcie różdżki czarodziejską znika mgła, częste zjawisko w górach. Widać ją szybko uchodzącą, podobną do strzępków wełny. Piękno Zakopanego roztacza się przed nami!

Głęboko, w sosnowych i jodłowych lasach zaszyte, rozpościera się to małe królestwo na dość znacznej przestrzeni. Domy przeważnie drewniane, utrzymane w stylu właściwym temu ludowi od dawnych czasów. Lud tubylczy, to typowi górale, którzy z dawien dawna tu w górach mieszkają, zarówno na zboczach północnych jak i południowych. Lud ten jeszcze żyje swem prostaczem życiem w dolinach, niżej i wyżej położonych, i na zboczach, nosi jeszcze swe stare malownicze ubiory, nie tylko jako swój strój świąteczny i dla obcych, lecz także przy codziennej pracy. Przez wieś toczy się, szumiąc, rwący potok

i dąży daleką drogą do Dunajca, pędząc w miarę topnienia śniegów i ulew górskich, swe fale z szumem i dziką muzyką naprzód.

U podnóża olbrzymów górskich — czuwają góry mniejsze. Pomiedzy nimi wiją się wąskie doliny z płynącymi wartko strumieniami. Przy wejściu do uroczych hal strome zwaly granitowe skał tworzą wspaniałe łuki.

Stopniowo dostajemy się dolinami coraz wyżej, poza strefę lasów, przechodząc koło kryształowych stawów górskich, zwanych tutaj „morskimi oczami“. Wreszcie zatrzymujemy się na występie skały, tak, że możemy objąć wszystkie łańcuchy górskie w całej ich okazałości. Powietrze jest czyste i łagodne. Niezliczone dzwonki trzód tworzą muzykę o niekończącym się echu; pastuchy wyglądem przypominają ludzi ze średniowiecza, urwiste zaś skały ubrane są niebieską goryczką.

Zakopane wywarło na nas wielkie wrażenie już w chwili, kiedy mgła się rozwiła. W miarę poznania stawało się nam coraz droższe.

Jest to idealne miejsce dla różnego rodzaju turystyki górskiej, począwszy od lekkiego spaceru, aż do uciążliwego przedzierania się przez przełęcze i bohaterskiego wspinania się na wierzchołki. Lud uprzejmy, życie dobre. Można urządzać wiele przyjemnych wycieczek.

Zakopane nie jest wyłącznie miejscem letniskowym, podczas zimy bowiem jest ono również prawdziwym Eldoradem swego kraju.

Zakopane nie jest tak oddalone, jak się wydaje. Z Berlina do Krakowa jedna noc jazdy, a stamtąd tylko kilka godzin.

Warto się z nim zapoznać.

F. HENRIKSSON



# STOSUNKI POLITYCZNE POLSKO-SZWEDZKIE PRZEZ PRYZMAT WIEKÓW

DE POLSKO-SVENSKA POLITISKA FORHÅLLANDENA GENOM ARHUNDRADENA.

Dzieje stosunków politycznych między Polską a Szwecją — to dziwna, bo przeważnie oparta na bolesnem, wzajemnem niezrozumieniu się, karta w historii obydwóch narodów, to splot tragicznych wypadków wojennych, będących wyraźnem zaprzeczeniem interesów obydwóch państw nad Bałtykiem i w Europie Wschodniej, które w rezultacie przyczyniły się do wykreślenia Państwa Polskiego na schyłku XVIII-go stulecia z mapy Europy, Szwecję zaś zredukowały do roli Państwa Skandynawskiego.

Przypatrując się na przestrzeni wieków stosunkom politycznym polsko-szwedzkim, trzeba, niestety, przyznać się do wielu błędów i przeoczeń politycznych, poczynionych przez obydwie państwa, choć pozycja ich na Bałtyku już wtedy wyraźnie wskazywała na konieczność współdziałania w sprawach budzących się do życia rosyjskiego Wschodu. Analiza stosunków polsko-szwedzkich z okresu pierwszej Rzeczypospolitej, a zwłaszcza panowania w Polsce i w Szwecji Wazów, musi z konieczności wywołać w pamięci reminiscencję wielkich dziejowych chwil w życiu obydwóch narodów, wspomnienia orężnych czynów, spowitych w blaskach chwały.

I choć ten okres jest najpiękniejszą kartą bohaterskiego eposu Polski i Szwecji, to właśnie wtedy najmniej było zrozumienia wspólnoty interesów politycznych u obydwóch narodów.

Upłynęły wieki — Polska w ciągu lat stu kilkunastu w kajdanach niewoli niosła swe mesjanistyczne posłannictwo. Szwecja utraciła swe wielkomocarstwowe stanowisko. Na spopielałych zgliszczach wojen polsko-szwedzkich, wyrosły dwa potężne, opróżniające historję Polski i Szwecji imiona Czarnieckiego i Karola XII.

Umarły nazawsze dawne spory i nienawiści. Obecne stosunki polityczne, gospodarcze i kulturalne między Polską a Szwecją, rozwijają się w atmosferze wysokiej przyjaźni i szczerego współdziałania, i dziś bez żalu, w sposób obiektywny można nakreślić rzut krytyczny tego odległego odcinka stosunków polsko-szwedzkich.

Schyłek wieku XVI i początek XVII — to okres, kiedy w Europie Środkowej i Północnej potęga Polski i Szwecji dosięga zenitu. — Polska Jagiellonów po dokonaniu zupełnego zniszczenia Zakonu Krzyżackiego i po ostatecznym skonsolidowaniu się Unji Polsko-Litewskiej, opanowuje niepodzielnie południowe brzegi Bałtyku.

Szwecja pod wodzą Gustawa Adolfa, po rozgromieniu w 1631 roku Tillego pod Lipskiem opanowuje dzisiejsze kraje niemieckie i staje się panem położenia na północnym Bałtyku.

Na wschód od Polski i Szwecji rozciągała się bezbrzeżna dal wschodnia,

gdzie po zrzuceniu z siebie jarzma tatarskiego, poczęła się kształtować państwowość rosyjska. W 1562 roku car Iwan Groźny poraz pierwszy stara się Rosję przysunąć do brzegów Bałtyku — przez opanowanie Inflant pragnie wbić klin pomiędzy nadbałtyckie posiadłości Polski i Szwecji.

Próba się nie udaje.

Batory w roku 1582 likwiduje na długo zamiary Rosji — ale pomysły Groźnego zwiastują już przyjscie budowniczego nowoczesnej Rosji oraz jej polityki — Piotra Wielkiego.

Zdawało się, że nic nie stoi na przeszkodzie do wspólnego porozumienia się Polski i Szwecji i zwrócenia baczonej uwagi na te przeobrażenia, jakie się dokonywały w owym czasie w państwowej i społecznej strukturze sąsiedniej Rosji.

W roku 1587 elekcja wynosi na tron Polski Zygmunta III Wazę, królewicza szwedzkiego. Zygmunt wprowadza na długie lata do polityki Polski spory dynastyczne z Wazami Szwedzkiemi. — Następuje szereg wojen polsko-szwedzkich, wojen o posiadanie tronu, wojen, które okryły chwałą oręż obydwóch narodów — a jednak niepotrzebnych z racji stanowiska politycznego Polski i Szwecji względem Rosji. — Niestety, był to okres w życiu Europy, kiedy interesy narodów były całkowicie podporządkowane interesom panujących dynastji. — O jakkolwiek porozumieniu niema mowy. — Idea Jagiellonów opanowania Wschodu rosyjskiego, przeprowadzana dotychczas konsekwentnie w polityce Polski, zostaje wypaczona nazawsze.

Równoczesne zrozumienie idei przez obydwie narody przyjdzie nieco później, mianowicie za Karola XII, ale wtedy realizacji tej idei przeszkodzą Sasi, siedzący na tronie Polski. Zresztą Polska w tym czasie rządzona krótko przez Leszczyńskiego nie będzie już dla Szwecji dostatecznie silnym sojusznikiem.

W okresie wojen polsko-szwedzkich za Wazów poczęła rosnać potęga rosyjska, a państwo rosyjskie, widząc rozbieżność w dążeniach ówczesnych posiadaczy Bałtyku, adoptowało myśl opanowania morza, jako jedno z naczelnych zadań swojej polityki.

Następuje groźny i tragiczny rok 1700.

Polityka Rosji względem Bałtyku jest już zupełnie skryształizowana. — Na czele tej polityki stoi reformator Rosji — Piotr.

Szwecja ma na swym tronie największego swego bohatera — Karola XII.

Następuje ostatni akt walki o posiadanie Bałtyku.

Wspólnota interesów Polski i Szwecji na morzu jest wtedy jasna i zrozu-

miała dla obydwóch narodów. — Niestety, tron Polski opanowany jest przez Sasów, którzy, jako typ drobnych władców niemieckich nie potrafią wczuć się w tętno polityki polsko-szwedzkiej. — Karol XII, dążąc do zlikwidowania usiłowań Rosji, musi najpierw stoczyć wojnę z Sasami i wprowadzić na tron polski Polaka — Leszczyńskiego, aby w ten sposób wciągnąć Polskę w orbitę wspólnych interesów, zmierzających do pokonania Rosji.

Wielkie plany Karola XII, będące jak gdyby podjęciem przez Szwecję starej idei Jagiellonów, zostały obalone w roku 1709 pod Połtawą.

Pochód Karola XII do Rosji z punktu widzenia politycznego należy oceniać, jako jedno z ogniw nieprzerwanego łańcucha wojen polsko-rosyjskich, poczynając od Bolesława Chrobrego po przez Jagiellonów, Batorego i Wazów.

Porażka Szwedów pod Połtawą zdecydowała o dalszej polityce Rosji względem Polski i Szwecji. — Konsekwencją tej porażki było zupełne odsuniecie Szwecji na półwysp Skandynawski, oraz pomysły Piotra Wielkiego przyszłych podziałów Polski.

Ten właśnie moment dziejowy jest pełen tragizmu w historii stosunków polsko-szwedzkich. Kiedy osiągnięto wreszcie porozumienie, co do konieczności współdziałania względem potęgi rosnącej Rosji, obydwie państwa wyčerpane — Szwecja militarnie — Polska i militarne i gospodarczo, nie potrafiły przeciwstawić się zamiarom wschodniego sąsiada.

Taka była wielka przeszłość.

I nie poszła ona na marne. — Z pożarów i zgliszcz wielkiej wojny powstała Niepodległa Polska i znowu oparła się o Bałtyk. — Szwecja była tem państwem, z którym Polska w pierwszym rządzie nawiązała stosunki, oparte na szczerzej przyjaźni.

Potężny rozwój Gdyni, jako polskiego portu morskiego, znakomicie pomaga w nawiązaniu tych stosunków. Jest rzeczą charakterystyczną, że odkad Gdynia została otwarta dla ruchu okrętów tonaż statków szwedzkich odrazu był tak wielki, że przewyższał tonaż wszystkich innych okrętów razem wziętych, zawijających i wychodzących z Gdyni pod obcą banderą. — I stosunek ten utrzymuje się w dalszym ciągu.

Ten fakt dzisiejszego współdziałania i współpracy między Polską i Szwecją świadczy, że interesy obydwóch państw na Bałtyku były i są wspólne. — I że spory i walki z przed wieków były jedynie sztucznie narzucone obydwu narodom przez nieszczerliwy splot kolizji dynastycznych.

Dr. JAN ROZWADOWSKI



De politiska förhållandenas historia mellan Polen och Sverige är ett sällsamt blad i de båda folkens historia, ty den stöder sig huvudsakligen på ett smärtsamt, ömsesidigt missförstånd. Den är en härva av tragiska, krigiska förvecklingar, som voro ett tydligt förnekande av de båda staternas intressen vid Ostern och i Osteuropa, och vilka faktiskt bidro till, att det polska riket mot slutet av 18: de århundradet ströks från Europas karta. Sverige åter reducerade de till rollen av ett skandinaviskt rike.

Betrakta vi de polsk-svenska politiska förhållandena under århundradenas tidstrymd måste vi tyvärr tillstå de många politiska fel och försummelser, som begåtts, fastän de båda folkens ställning vid Ostern redan då tydligt pekade på nödvändigheten av samarbete i frågor rörande den till liv uppvaknande ryska östern. En analys av de polsk-svenska förhållandena från tiden för den första republiken, men isynnerhet från Vasakonungarnas regering i Polen och Sverige, måste nödvändigtvis i minnet framkalla reminiscenser av de stora historiska ögonblicken i de båda folkens liv, minnen av vapenbragder i ärens glans.

Fastän detta tidsskede är det vackraste bladet i Polens och Sveriges hjältepos, så fanns det just då som minst förståelse för de politiska intressenas gemensamhet hos de båda folken.

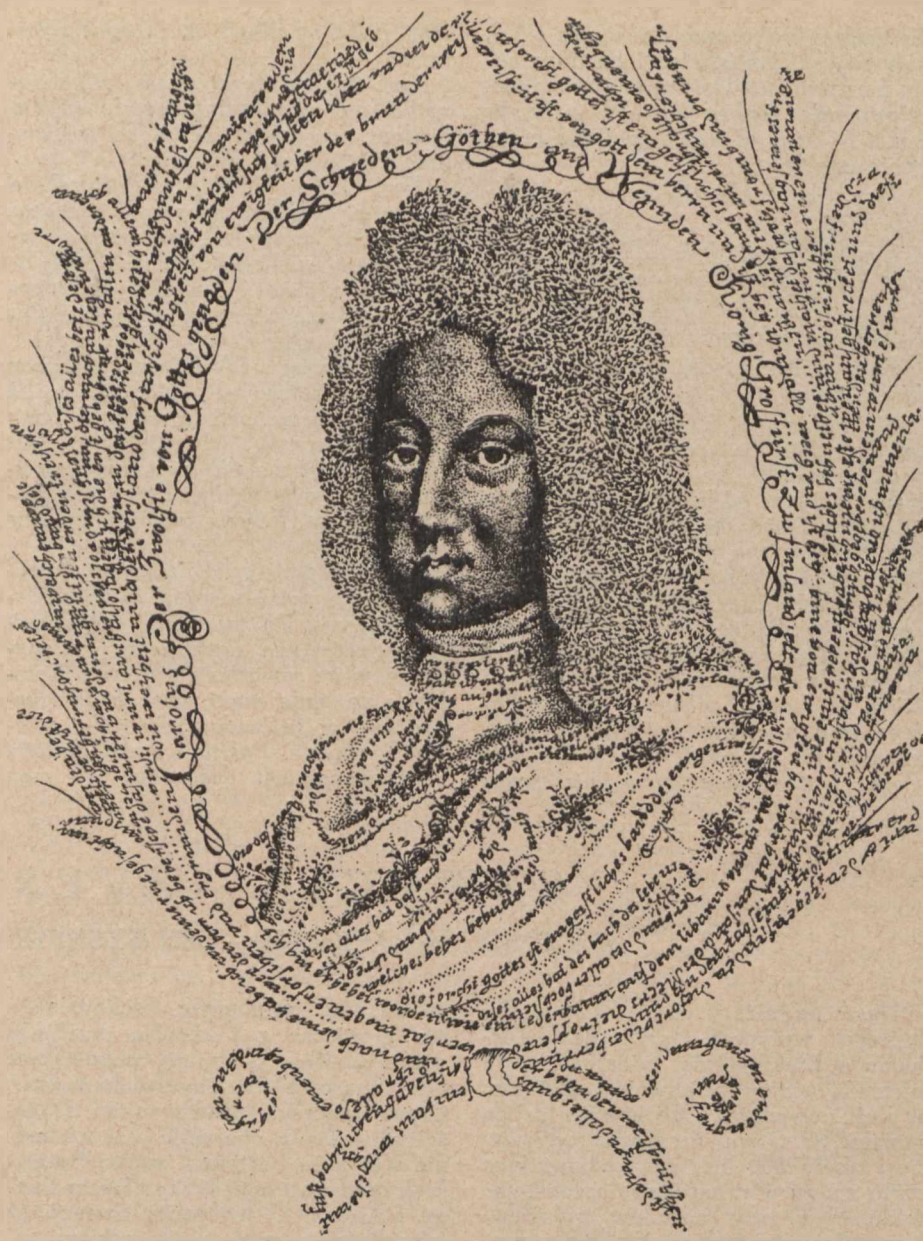
Århundradena förgingo. Polen fick under några och hundra år i ofrihetens bojor uppbära sin messianska mission. Sverige förlorade sin stormaktsställning. Ur de polsk-svenska krigens aska uppstodo tvänne mäktiga namn, som spreda glans över Polens och Sveriges historia, namnen Czarniecki och Karl XII.

För alltid ha de forna tvistigheterna och hatet dött. De nuvarande politiska, ekonomiska och kulturella förhållandena mellan Polen och Sverige utveckla sig i en atmosfär av största vänskaplighet och vidaste samarbete, och idag kunna vi utan smärta, på ett objektivt och kritiskt sätt, uppdraga konturerna av detta avlägsna tidsavsnitt i de polsk-svenska förhållandena.

Slutet av XVI: de och början XVII: de århundradet är ett tidsskede, då Polens och Sveriges makt i mellersta och norra Europa när zenit. Jagiellonernas Polen bemäktigar sig helt Osterns södra kuster, sedan det fullständigt förintat Korsriddarorden och sedan unionen mellan Polen och Lithauen slutgiltigt konsoliderats.

Sverige under Gustav Adolf bemäktigar sig, efter Tillys besegrande vid Leipzig 1631, de nuvarande tyska länderna och blir situationens herre i norra Ostern.

Oster om Polen och Sverige sträckte sig Osterns omätliga vidder, där det ryska riket började taga form, sedan det kastat av sig tatarernas ok. År 1562 söker för första gången tsar Ivan den förskräcklige föra fram Ryssland till Osterns kust; genom att bemäk-



Karl XII, Król Szwecji, wedlug współczesnego sztychu niemieckiego. Ze zbiorów p. A. Ziemięckiego. — Karl XII, Konung av Sverige, enligt ett samtida tyskt kopparstick. Ur herr A. Ziemięckis samlingar.

tiga sig Livland önskar han slå in en kil mellan Polens Osternbesittningar och Sverige.

Försöket lyckas ej.

Batory omintetgör 1582 Rysslands avsikter för en lång tid framåt, men den Förskräckliges planer bebåda redan ankomsten av det nya Rysslands och dess politiks byggherre, Peter den store.

Det tycktes som om mellan Polen och Sverige intet hindrade ett samförstånd, och att man gemensamt noggrant uppmärksammade de förvandlingar, som vid denna tid fullbordades i grannlandet Rysslands statliga och samhällsliga struktur.

År 1587 uppsattes genom val Sigismund III Vasa, Sveriges kronprins, på Polens tron. Under en lång följd av år drar Sigismund in dynastiska tvistigheter med de svenska Vasarna i Polens politik. En rad krig mellan Polen och Sverige följde, krig om rät-

ten till tronen, krig som höjde de båda folkens vapen med ära, men likväl obehövligen krig på grund av Polens och Sveriges politiska ställning gentemot Ryssland. Tyvärr var detta en tid i Europas liv, då folkens intressen voro helt underordnade de regerande dynastiernas intressen. Något som helst samförstånd är det ej tal om. Jagiellonernas idé, som bestod i att bemäktiga sig den ryska östern och hittills följts konsekvent i Polens politik, snedvrides för alltid.

Den tid då de båda folken samtidigt skulle förstå denna idé, kommer något senare, nämligen med Karl XII, men då hindra sachsarna, som nu sitta på Polens tron, idens realiserande. För övrigt blir ej längre Polen, som vid denna tid helt kort styrdes av Leszczyński, någon tillräckligt stark bundsförvant.

Under de polsk-svenska krigen på Vasakonungarnas tid, började den rys-



ka makten växa, och det ryska riket, som såg skiljaktigheten i de dåvarande herrarnas till Ostersjön strävanden, adopterade tanken på att behärska havet så som en av sin politikts viktiga uppgifter.

Så följer det hotfulla och tragiska året 1700.

Rysslands politik beträffande Ostersjön har redan kristalliserats.

I spetsen för denna politik står Rysslands reformator, Peter.

Sverige har på sin tron sin störste hjälte.

Sista akten i striden om besittningen av Ostersjön begynner.

Gemensamheten i Polens och Sveriges intressen på havet är då klar och tydlig för båda folken. Tyvärr innehåller Polens tron av Sachsarna, vilka som typ för de tyska småfurstarna, icke förmå sätta sig in i den polsk-svenska politikens innersta mening. Karl XII, som söker omintetgöra Rysslands ansträngningar, måste först börja krig med Sachsarna och på Polens tron uppsätta en polack, Leszczyński, för att på detta sätt draga in Polen i de gemensamma intressenas

sfär, vilka gå ut på att besegra Ryssland.

Karl XII:s stora planer, vilka voro liksom ett återupptagande av Jagiellonernas gamla idé, blevo kullkastade år 1709 vid Poltava.

Karl XII:s föltåg till Ryssland måste ur politisk synpunkt bedömas som en av länkarna i en obruten kedja av krig mellan Polen och Ryssland, börjande från Boleslaw den tappre och gående över Jagiellonerna, Batory och Vasarna.

Svenskarnas nederlag vid Poltava bestämde Rysslands vidare politik gentemot Polen och Sverige. Följden av detta nederlag blev, att Sverige helt trängdes tillbaka till den skandinaviska halvön, och att hos Peter den store tankar på Polens framtida delning väcktes.

Just detta historiska moment är tragiskt i de polsk-svenska förhållandenas historia. Då man äntligen kommit till samförstånd beträffande nödvändigheten av samarbete gentemot Rysslands växande makt, voro båda rikernas krafter uttömda, Sveriges i militärt avseende, Polens i såväl militärt som ekonomiskt avseende, och man

var icke i stånd att motsätta sig den östra grannens planer.

Så gestaltade sig den stora förlutna tiden. Och den förgick icke förgäves. Ur världskrigets eld och aska uppstod ett oberoende Polen och åter stödde det sig på Ostersjön. Sverige var det rike, med vilket Polen i främsta rummet knöt förbindelser stödda på uppriktig vänskap.

Gdynias kraftiga utveckling som polsk hamn är av betydande hjälp vid knytandet av dessa förbindelser. Det är karakteristiskt, att från det Gdynia öppnades för fartygstrafik, var de svenska fartygens tonnage genast så stort, att det översteg alla andra under främmande flagg in — och utgående fartygs sammanlagda tonnage. Och detta är alltiämt förhållandet.

Detta faktum för samarbetet av idag mellan Polen och Sverige vittnar om, att de båda rikenas intressen i Ostersjön voro och äro gemensamma, och att tvisterna och krigen för århundraden sedan endast på konstlad väg, genom en olycklig härva av stridiga intressen mellan dynastierna, voro påtvingade de båda folken.

DR. JAN ROZWADOWSKI

## S Z W E C J A — S V E R I G E

### SZKIC FIZJOGRAFICZNY. — EN FYSIOGRAFISK SKISS

Nasz najbliższy sąsiad zamorski, którego wybrzeża (przylądek Torhamn w Blekinglänne) oddalone są od ujścia Piaśnicy zaledwie o 200 km. w linii powietrznej, do którego drogą morską od Gdyni do Karlskrony wynosi około 300 km, jest zadziwiająco mało znany w naszym społeczeństwie, jakkolwiek losy narodów polskiego i szwedzkiego są wielokrotnie powiązane w dziejach Europy, zarówno w czasach rozkwitu ich potęgi mocarstwowej, jak i w godzinę upadku<sup>1)</sup>. To stosunkowo słabe zainteresowanie naszego społeczeństwa Szwecją jest przedewszystkiem rezultatem wielowiekowego odcięcia Polski od Bałtyku, lecz dziś musi nastąpić w tym względzie gruntowna zmiana.

Szwecja — Sverige (czytaj Sferje) w swoich obecnych granicach zajmuje powierzchnię około 450 tys. km<sup>2</sup>, t. j. stoi na 5-em miejscu wśród państw europejskich, przewyższając Polskę o 1/6 jej obszaru. Wielką tę przestrzeń zamieszkuje jednakowoż zaledwie 6 milionów ludności, co stanowi w porównaniu z Polską gęstość o 5 razy mniejszą.

Granica lądowa Szwecji nie przedstawia się korzystnie: na zachodzie niedostępny łańcuch gór Skandynawskich oddziela ją od Norwegii, tworząc możliwe przejścia jedynie w pobliżu wybrzeży Skageraku, oraz w części środkowej od Ostersundu do Tron-

hemu; na północnym wschodzie linja graniczna z Finlandją przebiega przez okolice pustynne, pozostając bez znaczenia dla obydwoich państw. Granica morską, prawie takiej długości jak lądowa, obejmuje całe zachodnie wybrzeże Bałtyku i zatoki Botnickiej, oraz wschodni brzeg cieśnin Sundu i Kategatu. Wybrzeża Szwecji są wspaniałe urozmaicone szerokimi ujściami rzek i licznymi zatokami, tworzącymi doskonałe porty (Sztokholm, Malmö, Göteborg, Hålsingborg, Karlskrona, Nyköping, Gävle, Sundersvall i t. p.). Morze u szwedzkich wybrzeży usiane setkami oderwanych od lądu wysp i wysepek, pod których ochroną łatwo jest małym statkom dotrzeć do przeciwnego brzegu Bałtyku; wyspy duńskie zaś łączą południową Szwecję jakby pomostem z Europą środkową<sup>2)</sup>. Jeżeli dodamy do tego ogólne pochylenie powierzchni kraju ku Bałtykowi, powodujące bieg rzek w tym samym kierunku, stanie się zupełnie zrozumiałe i poniekąd konieczne odwieczne dążenie Szwedów na południowy wschód do opanowania Europy środkowej i Rusi, tej niezmiernie „Gardarika” — krainy grodów, przez którą prowadziła droga do morza Czarnego a dalej do złotodajnego Bizancjum. Stąd powstało późniejsze skrzyżowanie się interesów Szwecji i Polski, która oparta plecami o Sude-ty i Karpaty, miała oczy zwrócone

również ku tajemniczemu wschodowi.

W budowie powierzchni Szwecji również nastęrcza się pewna analogia z Polską. Obydwa kraje mają całą niemal powierzchnię pochyłą ku morzu Bałtyckiemu, od strony lądu zaś są odgrózione górami granicznymi o jednakowym niemal wzniesieniu nad poziomem morza, aczkolwiek Karpaty należą do gór w Europie najmłodszych, zbudowanych przeważnie z nie-trwałego materiału skalnego, góry zaś Skandynawji stanowią granitowy pień prastarego, potężniejszego niegdys od Alp, paleozoicznego łańcucha gór Kaledońskich.

Jakkolwiek na mapach geograficznych Skandynawji robi wrażenie kraju górzystego, w odniesieniu do Szwecji sąd ten słuszności nie ma. Zaledwie bowiem 8% powierzchni tego kraju wznosi się ponad 600 m. nad poziomem morza (w Polsce około 4%), cała zaś część południowa stanowi nizinę kilkadziesiąt zaledwie metrów wysoką. Północną część kraju zajmują wschodnie stoki gór Skandynawskich, ongiś strzelających niebotycznymi turniami, obecnie zaś w swych największych, w granicach Szwecji, iskrzących się wiecznymi lodami rozległych szczytach Kebnekaise (2123 m), Sarentjakkko (2090 m) i Sulitelma (1914), daleko niesięgających wysokości Tatr. W południowej nizinnej części kraju Skone czyli Götarike wzniesienia o najwyższych punktach Tomtabacken (377 m) i rudonośnym Tabergu (343 m) mają równe prawo do nazwy „góry”, jak nasza Szwajca-

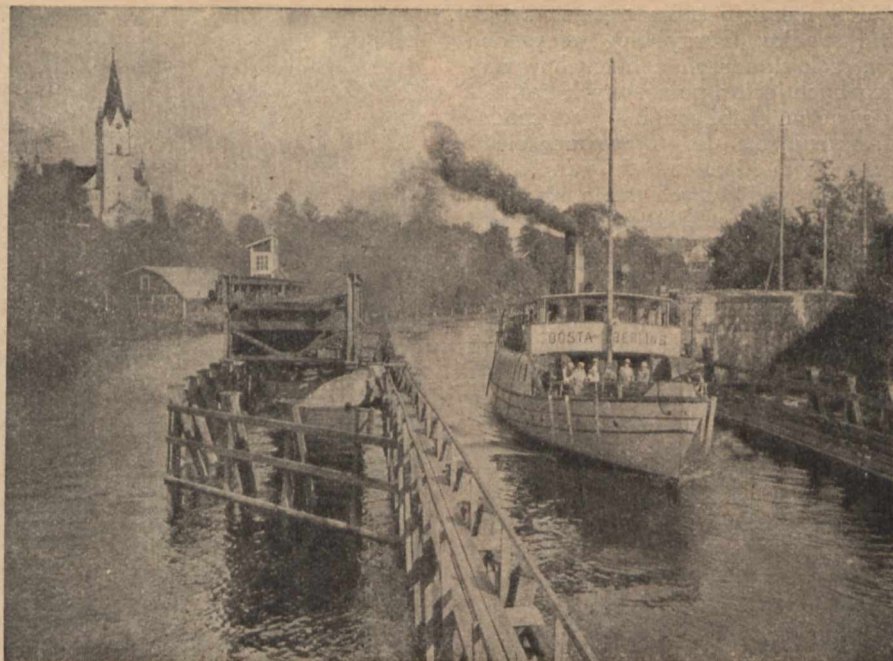
<sup>1)</sup> W traktacie z roku 1764 Fryderyk II Pruski umieścił tajny artykuł o rozbiórce Szwecji.

<sup>2)</sup> Cieśnina Sund w najwęższym miejscu ma szerokości zaledwie 3,5 km, przy 7—20 m. głębokości.

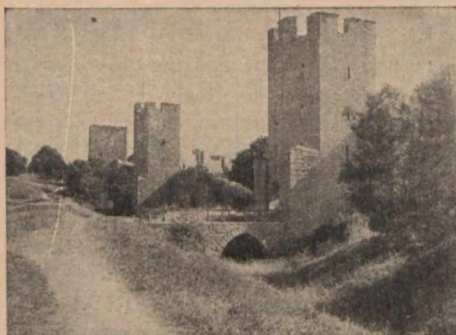


rja Kaszubska ze swoją Wieżycą (331 m). Górami też nazywają tubylcy pagórki stukilkudziesięciu metrowej wysokości rozsiane po równinie, przy morzu zaś tworzące strome wybrzeża, jak np. przylądek Kollen (118 m) dźwigający na sobie latarnię morską—drogowskaz dla okrętów u północnego wejścia do Sundu. Przez Szwecję środkową ciągnie się w kierunku równoleżnikowym szeroki pas wgłębień, sięgających nieraz kilkudziesięciu metrów niżej poziomu Bałtyku i wypełnionych niezliczoną ilością dużych i małych jezior. „Kiedy Pan Bóg rozdzielał wodę i ziemię, zapomniał o Södermalänie” mówi tamtejsze przysłowie. Największe z tych jezior Vänern zajmuje powierzchnię 5,5 tys km<sup>2</sup> t. j. zalałoby cały nasz Śląsk i parę sąsiednich powiatów, jezioro Vättern jest nieco większe od powiatu warszawskiego, Mälarn zaś ze wszystkimi zatokami przewyższa tysiąc km<sup>2</sup> powierzchni.

Dzięki okoliczności, że dno wielkich jezior leży poniżej poziomu Bałtyku w związku z obecnością na ich wybrzeżach muszli mięczaków morskich i szczątków innych istot pochodzenia



Krajobraz ze środkowej Szwecji.  
Landskapsbild från mellersta Sverige.



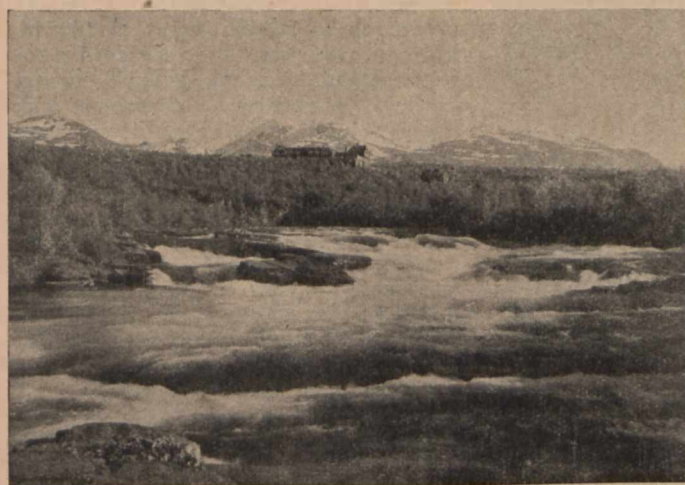
Visby. Resztki murów obronnych. —  
Visby. Ringmuren.

oceanicznego, nasuwa się przypuszczenie, iż jeszcze nie w tak odległych czasach pas wielkich jezior szwedzkich tworzył cieśninę, łączącą Bałtyk z morzem Północnym. Ruchy skorupy ziemskiej, które spowodowały zanik tej

cieśniny, nie ustały do dnia naszych i, jak stwierdziły obserwacje, północne wybrzeża Bałtyku podnoszą się z szybkością 160 cm. w ciągu stulecia. Jeżeli szybkość ta nie ulegnie zmianom w ciągu trzech — czterech tysięcy lat, północna część zatoki Botnickiej zamieni się w słodkie jezioro, oddzielone od Bałtyku progiem Kvarken.

Dominujący wpływ na krajobraz szwedzki wywarł lądolód dyluwialny, który w Skandynawji działał najpotężniej i pozostawał dłużej, niż w innych krajach Europy. Jeszcze dotychczas resztki mocarnego ongiś żywiołu zdobią rozległe szczyty gór ocalałych od jego druzgoczącego uścisku. Kto obserwował polodowcowe doliny Wysokich Tatr, tego wyobraźnia potrafi odtworzyć krajobraz stoków gór Skandynawskich, powiększając stokrotnie obrazy tatrzańskie. Jakby gigantycznym heblem lodowca wygładzone turnie wznoszą się ponad wyciągnięte

w kierunku południowo-wschodnim, pozbawione gleby regle, na których rumowisku niemal nagiem szumią dzikie, niedostępne lasy szpilkowe „skog”. Istna mieszanina kamieni, mchów, obnażonych korzeni, pni strzelających ku niebu i próchniejących na ziemi, porostów zwisających z uschłych gałęzi, traw i krzaków, przedstawia się oczom turysty w wiecznym półmroku tych lasów majestatycznych w swej pierwotnej krasie. Naprawdę potworne duchy leśne „trolle” nie mogły wybrać dla siebie lepszej rezydencji na całej kuli ziemskiej. W głębi dolin o zboczach urwistych mkną siwe spienione wody niezliczonych rzek górskich, zadziwiająco w swym biegu równoległych. Jakkolwiek wartko mkną te rzeki, ciężkie nieraz głązy dźwigając na swych pienistych grzbietach, stary granit nie łatwo się poddaje ich wysiłkom, zacięcie się broni od zniszczenia i zmusza potoki do tworzenia niezliczonych bystrzyn i wodo-



Laponja. Stacja turystyczna w Abisko. —Lapland.  
Abisko turiststation.



Obrazek zimowy w Laponji. — Vinterbild från Lapland.



spadów nieraz o kilkudziesięciometrowym spadku. Górny bieg wszystkich tych rzek składa się z łańcuchów niezliczonych jezior, połączonych krótkimi rwąciami potokami lub wodospadami; czarujące są te obramowane ciemnym lasem jeziora, „błękitne oczy przyrody”, w których kąpią się uwodzicielki „skogfru”, driady — rusalki północy, a których tafle stalowe odbijają o zmierzchu rozwiane warkocze i połyskującą broń męźnych walkiryj, mknących wysoko w niebie na rozszalałych rumakach śród chmur skłębiomych do Walhalli na ucztę bohaterów.

Nierówności łozysk rzek Szwecji czynią je niezdatnymi do żeglugi mimo sporego zasobu wody, natomiast wartość prądu daje się wyzyskać jako „biały węgiel”, siła poruszająca maszyny licznych warsztatów. Jak wielkie są tu zasoby energii wód płynących, można sądzić z tego, że siła jednego tylko wodospadu Trollhätten — czyli „Czapka króla”, na rzece Götaälv, obliczona jest na 225 tys. koni maszynowych.

Zupełnie odmienny, pogodny i radosny jest krajobraz Szwecji południowej. Działalność wielkiego lodowca wyraziła się tam w formach podobnych do tych, jakie możemy zaobserwować na naszym pojezierzu Pomorskim, czy też Wileńskim. Miażdżąca siła mas lodowych ustępuje tu miejsca siłom twórczym, które nagromadziły potężne wały gruzów, piasku i gliny w postaci moren i ozów, charakterystycznych wzniesień o podłużnych lub półkolistych kształtach, trzymających w swych ramionach znowuż niemało jezior i stawów podobnych, jak bracia, do naszych pomorskich, bowiem powstały one w tych samych warunkach. Na żyzniejszych glebach tej krainy bezkresne ongiś lasy typu zachodnio-europejskiego z drzew przeważnie liściastych nie stanowią obecnie dominują-



Krajobraz z Laponji. — Landskapsbild från Lappland.

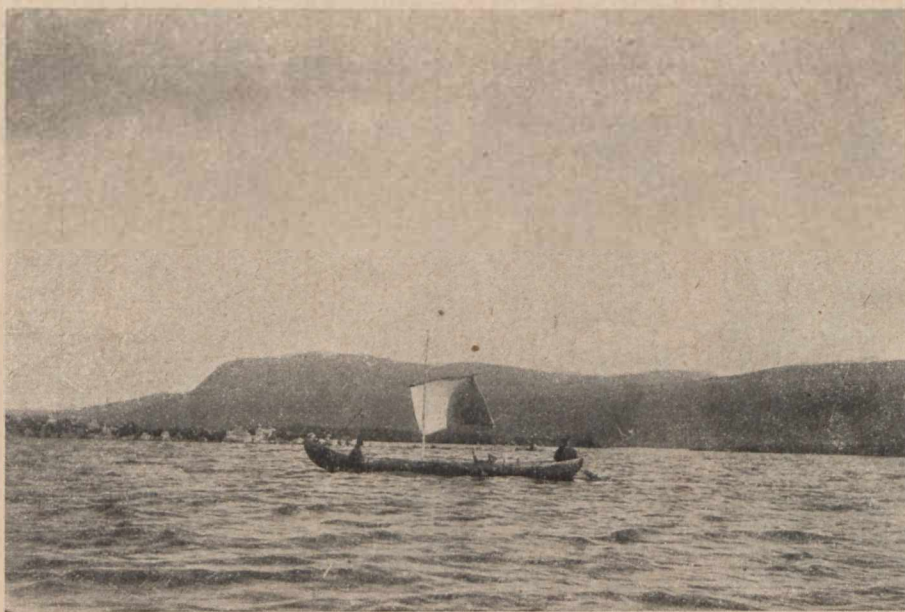
cej cechy krajobrazu. Wytrzebione przez człowieka musiały ustąpić miejsca rozległym łanom zbożowym oraz ogrodom drzew owocowych. Taki los czeka puszcze całego niemal świata, w Szwecji zaś niszczenie lasów posuwa się szczególnie szybko z powodu obecności złóż rudy żelaznej, miedzianej i innych, oraz dzięki temu, że właściwości klimatyczne nadają pniom drzewnym nadzwyczajną równość, wytrzymałość i elastyczność, dla których materiał ten jest poszukiwany przede wszystkim do wyrobu masztów okrętowych. Zbyt szerokie użytkowanie drzewa w celach przemysłowych i eksportowych doprowadziła do zubożenia leśnego pewnych okolic w takim stopniu, że import węgla kamiennego stał się konieczny dla podtrzymania dalszego rozwoju hutnictwa. Do tego należy dodać, że lasy w części północnej rosną bardzo powolnie,

na znaczniejszych zaś wysokościach raz wyrąbany las już nie porasta na nowo, lecz zostaje zastąpiony wysokogórską roślinnością typu alpejskiego.

Dzięki znacznej, na 1600 km, rozciągłości Szwecji w kierunku południowym, na terytorjum jej przebiegają granice zasięgów więcej niż 2000 roślin dziko rosnących i uprawnych. Istny to raj dla botanika; nie dziw więc, że kraj ten wydał genialnego Karola Linneusza, twórcę naukowej klasyfikacji roślin i zwierząt.

Południowy cypel Szwecji leży na szerokości północnej Wileńszczyzny i ma klimat podobny do naszego Pomorza; północne zaś okolice sięgają daleko za koło biegunowe. Rozjaśniona jedynie blaskiem zorzy północnej kilkutygodniowa zimowa noc polarna równoważy się w lecie tyleż czasu trwającym dniem z niegasnącem słońcem nad widnokregiem. Cudowny widok rozlewa się wtedy ze szczytów gór, położonych w pobliżu koła biegunowego; nad północną stroną widnokregu tkwi purpurowa o fantastycznych kształtach tarcza słoneczna, którego czerwień odbija się delikatnymi barwami tęczy na lekkich chmurkach i ośnieżonych szczytach gór; kraje zaś na południe położone toną w półmroku łagodnym i mglistym.

Położone na jednakowej szerokości geograficznej ze Skandynawią części Azji i Ameryki są skute wiecznymi lodami, w Europie zaś dzięki ogrzewającemu wpływowi ciepłych wód prądu zatokowego temperatura podnosi się o jakieś 10° wyżej, niż na takiej szerokości bywa, umożliwiając uprawę jęczmienia nawet w pobliżu koła biegunowego. Dłuższy dzień, a więc prawie całą dobę trwające naświetlenie słoneczne powoduje, że czas potrzebny na dojrzewanie jęczmienia pod 70° szer. pół. jest również długi, jak w południowej Europie. Główną



Lapońska łódź żaglowa. — Lappseglats på Tornetrask, Lappland.





Biała noc. — Midnattssol i Lapland.

przeszkodą rolnictwa jest szybki spadek temperatury w jesieni, na skutek którego już w początkach września przymrozki podczas t. zw. „żelaznych nocy” niszczą niedojrzałe zboże. Ciekawą jest spostrzeżenie, że jagody i owoce szwedzkie są mniej słodkie, lecz bardziej aromatyczne od południowych, a więc są cenione przez gospodynie jako znakomite, nadające się na konfitury.

Rozległe lasy Szwecji nie są jednak bogate w zwierzyinę, a to na skutek straszliwego tępienia jej przez myśliwych, dla których polowanie nieraz jest źródłem egzystencji. Zwierzęta drapieżne, dawniej zagrażające nie tylko bydłu, ale nawet ludziom, prawie znikły od czasu wprowadzenia specjalnych premij za ich tępienie. Natomiast stale się zwiększa ilość ptaków śpiewających, zwłaszcza na południu, jako rezultat powiększenia powierzchni pól uprawnych oraz troskliwej ochrony ze strony władz i społeczeństwa, czem my niestety pochwalic się jeszcze nie możemy.

Będąc krajem o niezrównanej piękności krajobrazu, krajem ośnieżonych szczytów i zielonych dolin, tonących w chmurach skał i modrych jezior, nie jest jednakowoż Szwecja krainą gościnną dla człowieka, gdyż zbyt twarde stawia mu warunki, zbyt dużo pracy wymaga do opanowania swych bogactw naturalnych. To też od czasów, o których nie pozostało innych pamiątek prócz „sag” lub nawet od czasów, które pozostawiły po sobie jedynie pamiątki nieme w postaci dolmenów (stendösar), kurhanów mogiłnych (hällkistar), grobowców, podobnych do galeryj olbrzymów (jättestagor), lub też zbroi, narzędzi i szkieletów, kraj ten zaludniony był słabo, osady ludzkie skupiały się głównie wzdłuż wybrzeży, umożliwiając stosunki z innymi ziemiami drogą morską.

Wykopaliska przedhistoryczne świadczą, że pierwsi ludzie na półwyspie zjawili się w epoce używania narzędzi z kamienia szlifowanego, wyroby zaś brązowe przenikały do tych pierwotnych mieszkańców z południa wzdłuż Dunaju i z biegiem rzek, płynących do morza Bałtyckiego.

Pamiątki tej epoki, zawierające wizerunki wielkich statków, kolas, wozów, zwierząt domowych, wojowników, marynarzy i myśliwych, misternie ozdobione diademy i wazy, świadczą o wysokiej kulturze mieszkańców, w której archeolodzy podejrzewają wpływy sztuki etruskiej. Natomiast w epoce wyrobów z żelaza wyraźnie daje się odczuć potężny wpływ Rzymu antycznego, którego kultura przenikała na półwysep za pośrednictwem celtyckich szczepów, zamieszkałych w Europie środkowej. Od tych czasów zachowały się na kamieniach, wyrobach z kości, drzewa, żelaza i metali tajemnicze napisy „runar” czyli „runir”, złożone z liter pokrewnych abe-

cadłu łaćnińskiemu. Jeszcze w wieku XIII temi znakami były pisane księgi np. Ustawy Skone — „Skonelagen”. Na wyspie Gotlandji przetrwały „runar” aż do wieku XVI i bardzo powoli zostały zastąpione przez nowoczesne litery, tak samo jak dotychczas bardzo powoli zanikają wśród ludności wiejskiej ślady dawnych wierzeń pogańskich i związanych z nimi obrządków. Kult czwartku „Thorsdaga” t. j. dnia boga Thora dotychczas żyje wśród mniej kulturalnych warstw jako przesąd, zabraniający wykonywania w tym dniu jakichkolwiek obrządków chrześcijańskich.

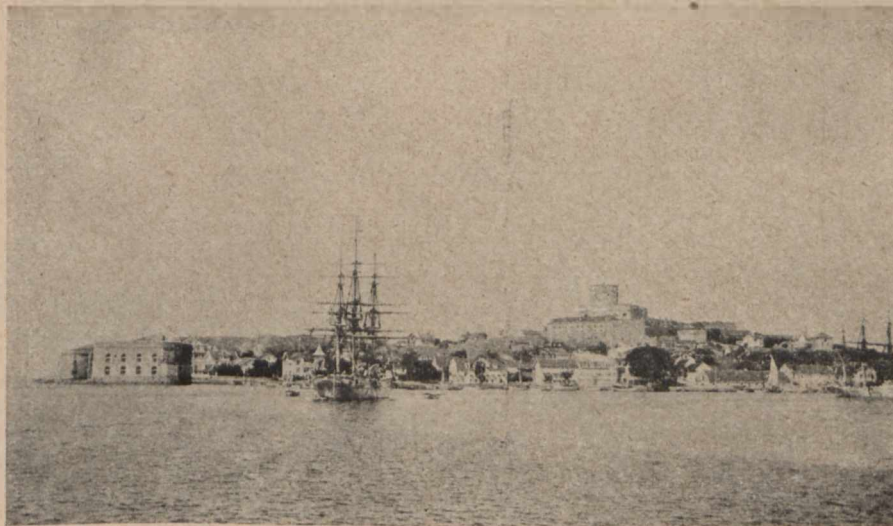
O rozległych na zaraniu średniowiecza stosunkach z Bizancjum świadczą bardzo liczne wykopaliska monet greckich na wyspach Olandji i Gotlandji; znajdowane tamże monety arabskie, zawiezione z Bagdadu i Charasanu są dowodem aż tak daleko posuniętej ekspansji skandynawskiej, której kres położyły w wieku XII wojny narodów na południowej Rusi.

Twarde warunki bytu, ustawiczna walka z przyrodą, wiecznie groźnie szumiące morze wyrobiły niezłomny charakter skandynawów. Od czasów, których dzieje w żadnej księdze ówczesnej zapisane nie zostały, drużyny walecznych Waregów podbijały Ruś i narzucały jej swych władców. Żelazne pułki Gustawa Adolfa i Karola XII szły na podbój Europy środkowej. Nie załamała się ta odwaga i dotychczas, lecz skierowana została nie na podbój państw i narodów, lecz na opanowanie wrogich człowiekowi żywiołów dalekiej północy.

Długo trzeba byłoby wyliczać śmiałych uczonych, odważnych podróżników i badaczy, których szczytny łańcuch wśród załogi nieszczęśliwego sterowca „Italia” zamyka tragicznie zaginiony na krach oceanu Lodowatego docent Uniwersytetu w Upsali, Malmgren, ostatnia szlachetna ofiara wielkiego duchem narodu na ołtarzu wiedzy i dobra ludzkości.

Prof. P. ORDYŃSKI

Sekretarz Polskiego T-wa Geograficznego w Warszawie.

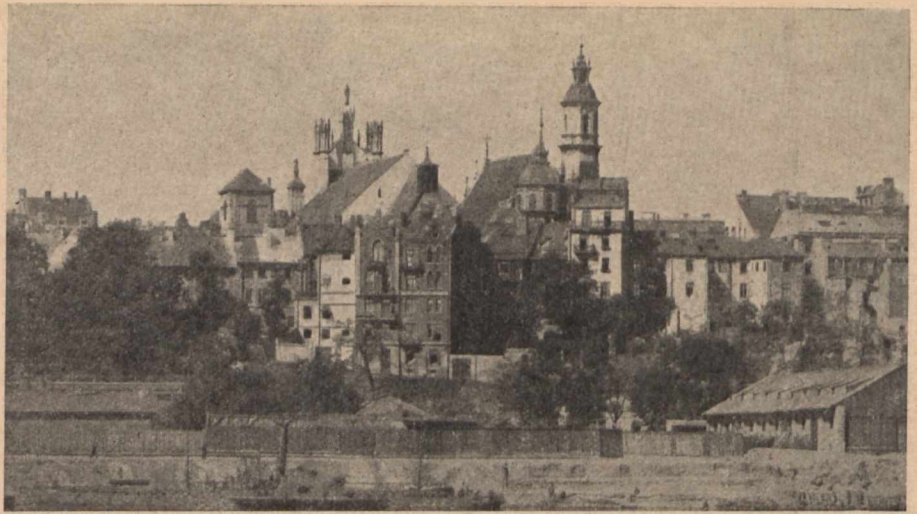


Miasto i wyspa Marstrand u zachodnich wybrzeży Szwecji. — Vy av Marstrand.





Warszawa. Pomnik Ks. Józefa Poniatowskiego, dłuta Thorvaldsena. — Warszawa. Furst Józef Poniatowskis staty. Av Thorvaldsen.



Stara Warszawa od strony Wisły. — Gamla Warszawa från Weichselsidan.



Polska. Krajobraz zimowy. — Polen. Vinterlandskap.



Warszawa. Plac Teatralny (na lewo — ratusz, na prawo — Teatr Wielki).— Warszawa. Teater platsen (till vänster rådhuset, till höger operan).



Typowy krajobraz ze środkowej Polski.—Typisk landskapsbild från mellersta Polen.

KONIEC CZĘŚCI  
POLSKO-SZWEDZKIEJ  
TEKSTU



WSZYSTKIM,  
KTÓRZY DOPOMOGLI  
DO WYDANIA  
SZWEDZKO-POLSKIEGO NUMERU  
„MORZA”,  
REDAKCJA SKŁADA NA TEM MIEJSCU  
SERDECZNE PODZIĘKOWANIE



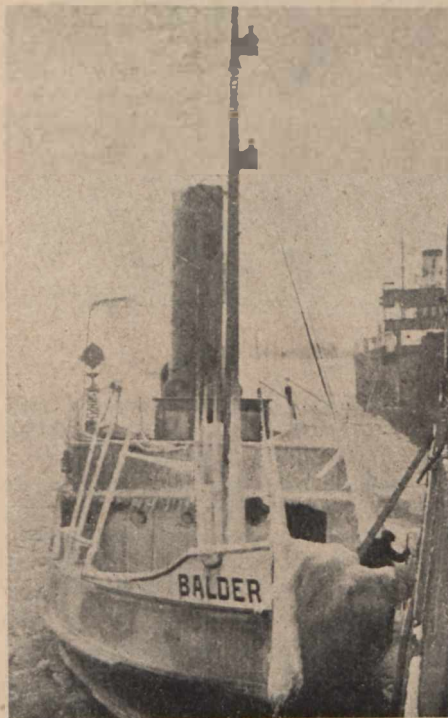
## KŁĘSKA LODÓW W GDAŃSKU I W GDYNI

Jak okiem sięgnąć zimna, biała pustynia. Lód, lód bez końca. Tylko wywiady lotnicze docierają do obszarów pełnych wody. Ale i po niej pływają pola lodowe mniejsze, czasami większe, po kilkanaście mil rozciągłości.

Na horyzoncie Gdyni i Gdańska, we mgle oddali stale widać okręty, uwięzione przez lody. Ruszały im na pomoc holowniki portowe. Wszystkie jednak wysiłki bohaterskich załóg były daremne. Ostra kra darła ich boki, potężne bryły skręcały trzony sterowe, śruby pękały pod ciosami zestalonej wody. Jeden po drugim szły pomocnicze statki portowe do remontu. Chwilami wszystkie bywały w naprawie. Wracały jednak i znów pracowały, a lód był coraz grubszy, coraz trudniej było z nim walczyć. Na pomoc przychodziły statki inne, łamacze lodu ze Szwecji, z Finlandji. Robiły swoje. Czasem udało się im wyprowadzić jakiś okręt na pełną wodę — nie zmieniało to jednak ogólnego położenia. Lód osiągnął już tę grubość, że potężny nawet łamacz lodu nie mógł wyprowadzać całej karawany okrętów — musiał opiekować się jednym. Okazało się to w całej pełni, gdy potężny łamacz lodu, „Sambo” z Finlandji spróbował przebić drogę z Gdańska dla trzynastu okrętów. Pierwsze przeszły za nim zupełnie dobrze — następne ugrzęzły. Kilka zostało uszkodzonych. Jeden o mały włos nie zatonął, a w pewnej chwili sytuacja była do tego stopnia krytyczna, że załoga już go opuściła.

W Gdyni krytyczne szczególnie były pierwsze dni lutego. Wtedy to mocny wiatr wschodni napędził krę do zatoki. Na redzie stało siedemnaście okrętów. Zaczęło się istne piekło. Lody ogarniały statek za statkiem i począły je znosić ku płyciznom. Nasze dwa holowniki pracowały wtedy dzień i noc, wciągając zagrożone okręty do portu. Każdy chciał być pierwszy: każdy chciał się czempremdeżj schronić. Ostatecznie nadludzki wysiłek naszych pracowników portowych pokonał wszystkie trudności. Dokonano

cudu prawdziwego. Ale też zarówno „Ursus” jak „Tur” trzeba było oddać do naprawy. Odtąd zaczęła się łatanina przy pomocy wynajętego taboru, za który trzeba było płacić szalone pieniądze, po sto kilkadziesiąt, dwieście i wyżej złotych za jedną godzinę.



Szwedzki łamacz lodu „Balder” w Gdyni.  
Fot. Z. Elżanowski.

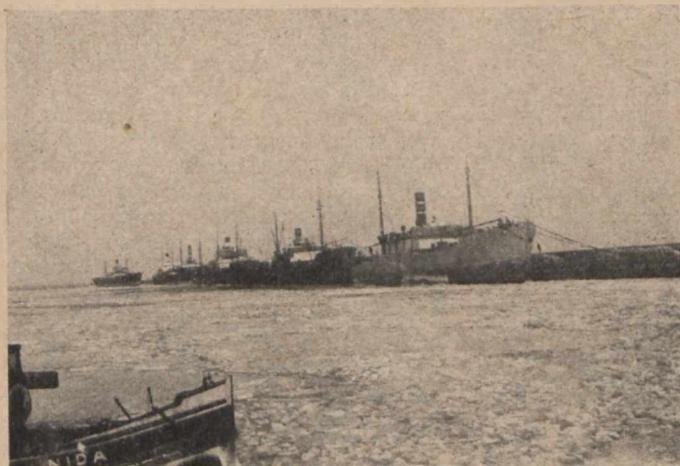
Wynajęty ten tabor starczył jedynie na to, by jaki taki porządek utrzymać w porcie. O szerszej akcji ratowniczej nie było mowy. Na wszystkie wezwania o pomoc z dalszej części naszych wód terytorjalnych musieliśmy być głusi. A wtedy właśnie wojenne statki niemieckie szły na pomoc dla „Tczewa”, uwięzionego w lodach...

Nasza marynarka wojenna mogła dać tylko wywiad lotniczy — i dała go. Płatowce wojskowe codzień wzno-

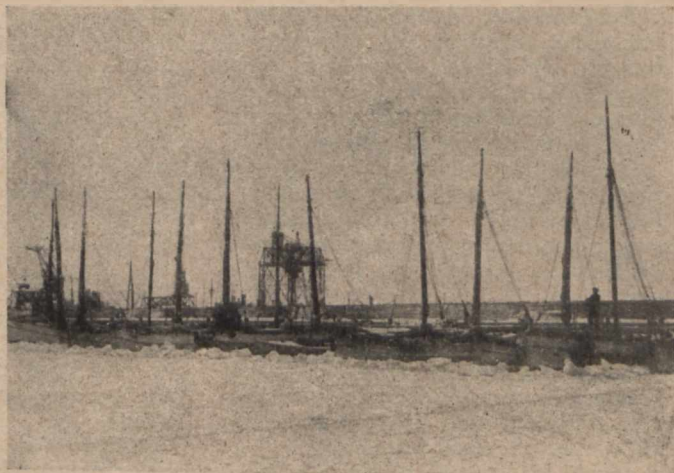
siły się nad morzem, co dzień donosiły o sytuacji uwięzionych okrętów, oddając nieraz nieocenione usługi, pełniąc ofiarnie, po bohatersku ratowniczą służbę.

Ruch w portach polskich, zarówno w Gdańsku, jak w Gdyni, zamarł. Próbowano z różnych stron dowodzić, że tak nie jest. Prasa polska dowodziła niewiedzą po co, że Gdynia jest otwarta, gdańska twierdziła znowu, że Gdańsk jest czynny. Wszystko to było bardzo względne. Z obu portów wyjść było niezmiernie trudno — mało który kapitan chciał na coś podobnego się ważyć. A wchodził do portu tylko łamacz lodu do pomocy. W zasadzie oba porty nasze zostały zamknięte przez lody i wykazały, że zupełnie nie są przystosowane do tego rodzaju zimy.

Inaczej być nie mogło. Gdańsk to port mocno zaniedbany, nad którym wiele jeszcze trzeba będzie popracować, zanim się go nieco uwspółcześni, port bardzo rozległy, o wielu wąskich, niedogodnych przejściach, kanałach zamarzających łatwo, odmarzających trudniej. Gdynia to port nowy, młody, rozplanowany znakomicie, ale też w nic niezaopatrzone. Każdy groz na nią wyciąga się z największą trudnością. Walczyć trzeba o każdego nowego woźnego, urzędnik nowy może być powodem obalenia budżetu, zwłaszcza wobec nienawiści naszej do wydatków „personalnych”. W Gdyni powinno być jakich siedmiu, dziewięciu pilotów na codzień — jest trzech i żadnej rezerwy. Powinniśmy mieć tam jakich pięć holowników — jest dwa. Powinniśmy mieć statek ratowniczy — niema. Łamacza lodu — niema. Nic niema. Ludzie pracują niesłychanym napięciem nerwów, pracują w godzinach i poza godzinami, pracują aż do ostatecznego wyczerpania, ale i wtedy jakaś nagła konieczność budzi w nich energię i znów zaczynają harować. Pracą ideową, ofiarną pracą szliśmy naprzód, wyprzedzaliśmy inne porty, ale gdy przyszła zima, lody, trzeba już było mieć coś więcej, niż

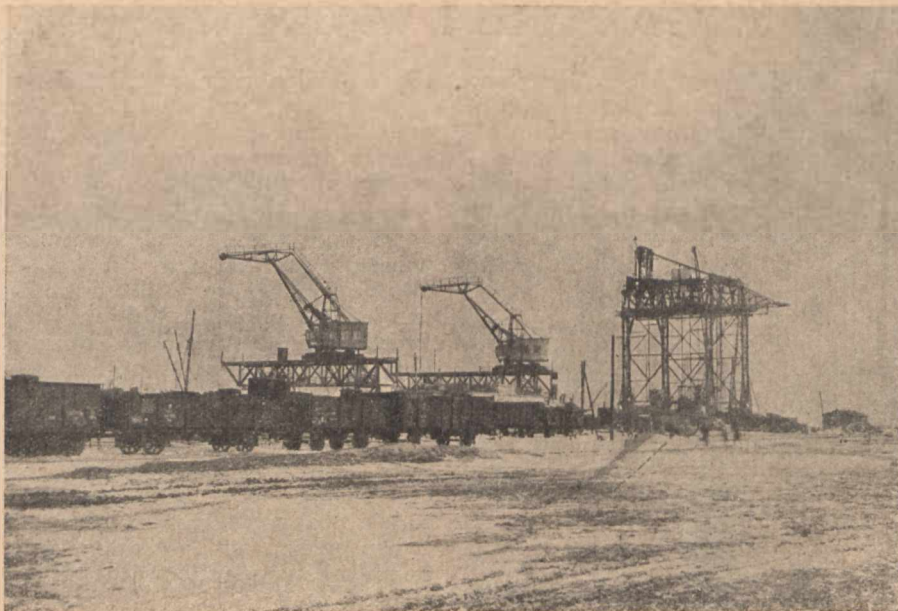


Gdynia w lodowych okowach. Uwięzione przez lód statki handlowe.



Gdynia. Port rybacki w lodach.





Zima w porcie gdyńskim.

poświęcenie — trzeba było mieć środki.

Może nam ktoś weźmie za złe, że tak bez żadnych skupułów odślaniamy prawdę, że bez żadnych obstępów stwierdzamy słabe strony naszych portów. Ale uważamy to sobie za najświętszy obowiązek wskazać na klęskę, jaką nam zadała ta wyjątkowa zresztą zima, aby podnieść konieczność jeszcze bardziej pieczołowitego, niż dotąd traktowania portu i jego potrzeb. Trzeba tam dać pieniędzy, pieniędzy i jeszcze raz pieniędzy. Dużo się w ostatnich trzech latach zmieniło. Sprawa morska ruszyła z miejsca; ale i dotąd kredyty na naszą żeglugę, na nasze urządzenia portowe są niedostateczne. I to trzeba stwierdzić z całą szczerością i z całą stanowczością. Dziś zaniechanie wielkich inwestycji przynosić nam będzie straty

nie tylko pośrednie, ale w brzęczącej gotówce.

Odpowiedzieć nam na to można, że obecna zima jest wyjątkowa, ale czy wiemy, jak często tego rodzaju wyjątki będą się powtarzały? Nie. Przygotowani być musimy na wszelkie ewentualności.

Jest to jedna nauka, ale nie jedyna bynajmniej. Przyznać musimy, że tegoroczna klęska mrozów zaskoczyła nas wszystkich i przeraziła. Staraliśmy się jakoś sobie wytłumaczyć, że uda nam się wykpić tanim kosztem z wszystkiego. Że oto wiatr jakowyś zwinie, lody odejdą i zachowamy opinie portu niezamarzającego. Rzeczywistość zadała kłam tym nadziejom. Zapewnienia prasy polskiej, że to, co knięciem portu, sytuacji nie poprawiły, ale za to podały w wątpliwość naszą prawdomówność. Niektórzy ka-

pitanowie okrętów skazani na przymusowy postój w Gdyni, mocno się uzalali na złe informowanie o sytuacji. Otóż na przyszłość bezwzględnie musi być zastosowana zasada biuletynów codziennych o położeniu portu. Te biuletyny muszą się ukazywać, skoro tylko pierwsze lody pojawią się na Bałtyku. Z bezwzględną prawdą muszą one mówić, jak daleko sięga zwarła masa lodu i kry, jakimi środkami można przez tę krę się przebić, jakie środki posiada port i w jakim promieniu obsługuje okręty przychodzące i wychodzące. Podwyższy to nieco stawki frachtów zimowych, ale każdy żeglarz będzie wiedział, na co się naraża. Szczerość przede wszystkim. Szczerości nigdy w takich wypadkach nie może być za wiele. Szczerość rodzi zaufanie, a tego zaufania my mocno potrzebujemy. Obecnie, negując katastrofę lodową, jaka nas nawiedziła, zaufania tego względem siebie nie powiększyliśmy. A szkoda. Nasza opinia w świecie żeglarskim, jakkolwiek młoda — nie jest zła. Dowodzą tego chociażby obecne głosy fachowych pism szwedzkich, które donoszą, z jakimi trudnościami przy naładunku walczą okręty skandynawskie w portach angielskich, zatłoczonych obecnie, wspominają sobie porty polskie i oddają im pierwszeństwo pod względem sprawności organizacyjnej.

Powtarzamy. Spotkała nas w tym roku klęska wielka. Poniesiliśmy już straty ogromne — poniesiemy jeszcze większe. Zyskamy doświadczenie. I zyskamy jeszcze jedno. Oto od szeregu wieków po raz pierwszy społeczeństwo polskie zaniekowało się o—morsze. Zaprawdę zdrowo to niepokój. Taki niepokój łączy się z niem bardziej, niż jakiegokolwiek wieści o sukcesach.

A. UZIEMBŁO

## NA BISKAJU...

(Z PODRÓŻY NA „ISKRZE”, OKRĘCIE SZKOLNYM MARYNARKI WOJENNEJ, DO AFRYKI)

Bezwieżdza, burzliwa, dżdżysta noc. Biskaj zaczyna się denerwować, burzyć. Spienione grzywacze coraz wścieklej wałęsają w burty okrętu, chluszczając w beznadziejnej złości kaskady zielonej, zimnej wody na pokład.

Okręt, przechylony na burtę, pod pełniami żaglami, gramoli się z fali na falę, zalewany co chwila od dziobu do rufy pianą i strugami deszczu. Wiatr gwizdże na różne tony, jak potępieniec.

Maszciska skrzypią, trzeszczą kliny, okręt drży pod uderzeniem każdej fali. Kurs na Sud-west, byle ten Biskaj przejść, ten czartowski kocioł, w którym djabli zawsze kręcą i dmuchają ze wszystkich stron naraz.

Języki fal krwawo błyskają w świetle lewej pozycyjnej; ktoś biegnie przez pokład, chlupocząc gumowemi

butami. „Ażeby cię...” przechylił, rym. Wyrznął w nadbudówkę: „Panie porucz...”, dalsze słowa giną, stłumione przez spadającą na pokład górę wody.

Załoga już śpi; to pierwszy kurs O. S. M. W. Młode wilczary wojennej marynarki w drodze do Afryki. W świetle wachtowej lampki smętnie i monotonna waha się hamaki: tu cicho i zacisznie.

Od czasu do czasu łupną drzwiczki od niezamkniętej szafki, lub przy większym przechyle pojedą z rumorem stoły i buty na drugą burtę, ale to nie przerwie snu podchorążackiego, snu zahartowanego nawet na wrzaski wachtowego.

Bractwo śpi setnie. Potężne chrapanie rozlega się jak echo; ten długi, któremu nogi z hamaku wylażą, dowodzi coś przez sen o japońskiej cztery-

staszóstce, na lewo od niego śpi blondyn o pucołowatej twarzy, opalonej na fioletowo; ten śni o kochance, bo uśmiecha się tak słodko, ciekawe tylko o której. O bo i ciekawe sny są tych marynarzy; nie jeden we śnie jest admirałem, lub maharadzą, nie jeden tuli w ramionach ukochaną, lub zmiata porządny niekonserwowy obiad, a są i tacy, którzy tworzą nowe kolonie, wynalazki, floty i podboje, a i tacy są, co sobie śpią bez snu, — co za proza. Wtem w ciszę podpokładu wdziera się przeraźliwy, świdrujący, groźny, a władczy gwizdek: „Służbowa wachta na pokład!” Głos gubi się we wściekłym gongu, jęku fal i skrzypie omasztowania. „Te, Edek! Wstawaj...” woła ktoś czujniejszy. Zbudzony admirał, czy kochanek przekłada nogi przez breg, złapał się szyny, dźwi-



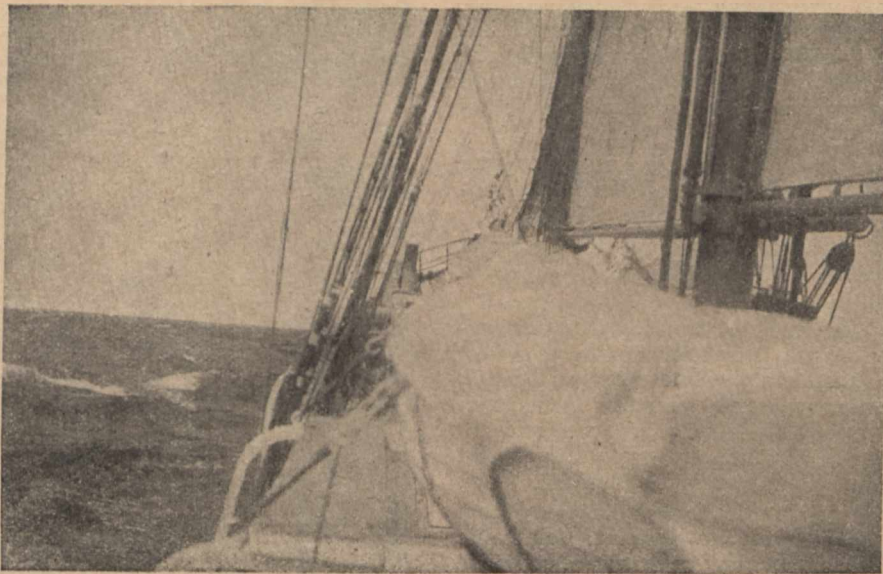
gnął, już na podłodze; dociągając paska i zapinając bluzę gramoli się przez stoły, ławki na pokład.

„Prędejl Prędejl!” nawołuje wachtowy; — tupot bosych nóg, ktoś zaklął: „Co za cholera stawia ławkę na...” — dalsze słowa utonęły w wyciu wichury. Jeden po drugim szybko po rozchybotanych schodach, czepiając się klamek i poręczy, wypadają na pokład. Deszcz wali jak z cebra, strugi wody przelewają się z jednej burty na drugą. Za każdym chybotem okrętu: „Odlicz!” Poprzez zawieję, poprzez skrzyp i zgrzyt, przebijają się przworowadzone do rzeczywistości przez zimną kąpiel młode głosy: „...191, 194, 195, 196, 197...” „Do związania topsli!” gwizd, jakby piorun uderzył. „Wachta” rzuca się do drabinek. Uderzeni parę razy przez falę, ślizgając się na zalanym falą pokładzie, czepiając się „wantów”, chwilami zawieszani nad ryczącą głębią, to znów leżąc na linach, gubiąc szczeble, pną się jeden po drugim na salinę do góry. A im wyżej, tem gorzej: tam na wysokości 8 metrów, to już nie to, co na pokładzie, trzeba się nawet mocno trzymać, bo rzuca do niemożliwości. Tu wiatr już hula swobodnie, niezatrzymywany przez fale, dmie bez przerw, rozdymając płuca, siekąc drobnymi ukłuciami niesionych z sobą kropel deszczu.

Doszli. „Fał-topsel puść!” Klaszcząc i waląc łopocącym płótniskiem, jak na czartowskim weselu, spada mokry topsel wdół na salinę do stęgi. Teraz rzecz najtrudniejsza: trzeba zwinąć ten olbrzymi płat płótna mokry, twarde, jak drzewo, wyrwyjący się ze zgrabiących rąk.

— Hej... Fra...anek, złap od maszty. Choroba, bo puszcze.

Uczepiony całym ciałem, obejmując płótno, jak kochanicę, ociekły potem, mokry, zdyszany podchorąży, klnąc i prosząc naprzemian, mocuje się z żaglem, podczas gdy drugi odplątuje sej-



O. R. P. „Iskra” na Atlantyku.

zing, który akurat, jak na złość gdzieś się zaczepił.

— Czekaj, czekaj, zaraz będzie, tylko ten wielorybi potomek będzie łaskaw się odczepić. Już, trzymaj!

Okręcając płachtę liną, balansując zonglersko własnym ciałem po wiązańiach i poprzeczkach salingu, czepiając się, jak małpy rękami i nogami, pracuje wesoło morską bracią.

Zwinięty, zasejzgowany, jak na przegląd. Podnieść, podeprzeć, przymocować do topwantu, to już fraszka, a teraz wdół.

Po chwili już zbiega bractwo pod pokład, gdzie czeka rozkoszny hamak. Przecież jeszcze zostało conajmniej dwie godziny boskiego snu do wachty.

— Halo tam! — wibruje głos oficera — dwóch ostatnich, sklasować liny. — W drzwiach robi się tłok, nikt nie chce być ostatnim, ale ktoś jednak musi. Chcąc, nie chcąc, wymyślając od

niekoleżeństwa, głupich kawałów i t. d. wyłażą maruderzy na pokład.

— Mało, że człowiek był na topslu, to jeszcze te przekłete liny układaj...

— Co tam podchorąży gderze, co?

— Ja nic, tylko, że mnie już niedługo ręce z zawiasów wylecą.

— Jak wylecą to pojadamy. Jak tam? Wszystko w porządku?

— W ślubnym panie poruczniku.

— No to dobrze, zmiataj pod pokład.

Za chwilę niknie z oczu zasypiającemu podchorążemu morze i straszny oficer wachtowy w zadużej winceradzie i sudwestce, ociekającej wodą, pokład i cały okręt, a nieświadoma myśl zaczyna błądzić po różowej krainie snu: więc naprzód umyć się w słodkiej wodzie, a potem łóżko i spać, a potem, potem jeszcze spać, spać i spać, aż do a — a — a — i zasnąć.

ABRAMOWSKI  
młynier-pułkownik.

## PIERWSZA LOTERJA FANTOWA LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Jak najszersza popularyzacja idei morskiej, jak najżywsze zainteresowanie społeczeństwa tym problemem, w którego pomyslnem rozwiązaniu leży nie tylko już wzrost dobrobytu i rozmach jednostek, ale mocarstwowe stanowisko Państwa Polskiego — oto zadanie, które przez lat dziesięć Liga Morska spełnia w miarę swych sił i możliwości, a zawsze z wiarą w wielkość idei i z żarliwością wyznawcy.

Dzięki temu, że starania nasze trafiły na grunt podatny, liczymy dzisiaj 118 oddziałów o sile przeszło 20.000 członków. Pismo nasze „Morze” rozchodzi się w 35.000 egzemplarzy i jest miesięcznikiem ilustrowanym o największym nakładzie w Polsce.

Wszystko to jednak kropla w morzu.

Wieloletnie odcięcie Polski od wybrzeża sprawiło, że pomimo niezaprze-

czalnego oddźwięku społeczeństwa na odzew morza, pomimo zasadniczego zrozumienia wartości ekonomicznej i politycznej morza dla kraju, idea morska w społeczeństwie naszym nie osiągnęła jeszcze tego stopnia wzięcia się w przekonania i sposób myślenia jednostki, jaki ze względu na swą doniosłość winna uzyskać.

Niemiec z najbardziej południowego miasteczka Wirtembergji, Anglik z najzaciszniejszej wioski szkockiej morzem żyje, morzem oddycha, morze rozumie, Hiszpanowi mniejszą się wydadaje droga przez ocean do Buenos Aires, niż do sąsiedniego Paryża, Włoch w Sardinji, w Dalmacji, w Trypolisie nie więcej odczuwa swe odsunięcie od Rzymu, niż u nas mieszkanięć od Warszawy. Na każdy krok w życiu tych ludzi oddziaływa morze swym frachtem, swym pożywie-

niem i produkcją, swym komunikacyjnym szlakiem.

U nas inaczej.

U nas dla szerszego ogółu morze jest zawsze egzotyka, o której się wie, którą się uznaje, ale która żadnego wpływu na życie niema. A i u tych, do których idea polskiego morza doszła w ten, czy w inny sposób, wymaga ona ciągłego podsycańca i pielęgnowania.

Liga Morska i Rzeczna pracuje w tym kierunku niezmiernie. Korzysta z wszelkich środków, jakie są w jej szczupłym zakresie dostępne, — byle dla idei morskiej zdobyć nowych zwolenników, byle jej zrozumienie w coraz to nowe wszczepić środowisko.

Ostatnim z takich środków, a bynajmniej nie podrzędnym, jest loteria fantowa.

Nie zysk, zazwyczaj zawodny w



tych wypadkach, ale propaganda jest tu celem głównym. Nie dorażnych kilka tysięcy, ale dotarcie jak najgłębsze do takich jednostek, dla których dotąd idea morska zupełnie obcą była, to zasadniczy cel loterii.

I dlatego na loterję Ligi nie można patrzeć tylko, jak na jeden więcej sposób zdobycia pieniędzy.

Cała jej organizacja dostosowana została do głównego celu -- propagandy.

Więc wartość handlowa fantów wynosi około pół miliona złotych. Jest to suma trzykrotnie większa od tej, jakiej wymagają przepisy Generalnej Dyrekcji Loterii. Bo nie o przepis tu chodzi, ale o to, by wygrywający stał się propagatorem idei morskiej.

Więc jakość fantów też pod tym względem została dobrana. Olbrzymią ilość drobnych wygranych stanowią będą wydawnictwa, w jakikolwiek sposób z morzem związane. Większe fanty, (podobno nie może być loterii bez samochodu!) -- uwzględniają przede wszystkim sport wodny: łodzie motorowe, żaglówki, 40 łodzi kanadyjskich stoją na czele najcenniejszych wygranych.

Ale prawdziwą atrakcją loterii, i to szczęśliwie tak zgodną z ideologią Ligi, stanowi 160 miejsc wycieczkowych do Sztokholmu i Kopenhagi. Pięć dni na polskim okręcie, zwiedzenie ślicznych miast skandynawskich, pięć dni oddychania morskiem powietrzem, zalecanem jako najlepsza kuracja -- i to wszystko bez kłopotów paszportowych i bez kosztów, to naprawdę miła wygrana.

Czy człowiek, który zdobył sposobność bezpłatnego zobaczenia morza -- a iluż takich będzie na tych 160 miejsc, którym się to pierwszy raz w życiu zdarzy -- człowiek, który spędził na tem morzu kilka dni i zobaczył, że polskim statkiem także zagranicę zajadzie i to bez paszportowych zmartwień -- czy ten człowiek nie będzie na dłuższy czas żywą propagandą?

Dotąd, pomimo okólników, oddziały nie wykazały wielkiego zainteresowania loterją. Objaw ten polega zapewne na niedocenianiu wartości propagandowej tego przedsięwzięcia. Natomiast z zadowoleniem powitać należy fakt, że organizacja kolektury generalnej, jakkolwiek dopiero od niedawna rozpoczęła właściwą pracę, wydaje dobre rezultaty.

Ciągnięcie loterii odbędzie się 22 maja. Lista wygranych ukaże się 1-go czerwca 1929 r. Wygrane będą wydawane począwszy od 15-go czerwca 1929 r.

Losy można nabywać w Centrali Ligi Morskiej i Rzecznej (Elektoralna 2 i Królewska 9 m. 6) i w oddziałach, w Kolekturze Generalnej J. Dzierżanowski (Nowy Świat 64) i w kolekturach Loteryj Państwowych oraz w składnicach tytoniowych.

A. Z.



## LISTA PLACÓWEK SPRZEDAŻY LOSÓW I-EJ LOTERJI FANTOWEJ LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Augustów	Myszkowski B. A., Rynek Nr. 3.
Baranowice	Stacja Towarowa dom kolejowy Nr. 31. Oddz. L. M. i R.
Białystok	Cukierman Ł., Rynek Kościuszki Nr. 9.
"	Weidenbaum M., Kupiecka Nr. 33.
"	Wysocki Romuald, ul. Warszawska Nr. 74.
Bielsko na Śląsku	Münzer Józef, dom bankowy.
Brodnica n/Drwęca	Koczwarra Ildelfons, Rynek Nr. 17.
Brody	Handlowy Bank Spółdzielczy z. o. o.
Brześć n/Bugiem	Kasa Pożyczk. Oszcz. Prac. Skarb. Brzeskiej Izby Skarb.
"	Oddział L. M. i R. Szczepański J., ul. 3-go Maja 21.
"	Szczepański J., ul. 3-go Maja Nr. 21.
Bydgoszcz	Jankowski Stanisław, ul. Długa Nr. 1.
Chełm Lub.	Dobkowski M., ul. Piłsudskiego Nr. 15.
Chodzież	Wieczorek Marjan, Rynek Nr. 17.
Chojnice	Kunowski Antoni, ul. Dworcowa Nr. 17.
Chorzów	Fabr. Zw. Azotowych w Chorzowie, Oddział L. M. i R.
Chrzanów	Zarębski Kazimierz, ul. Henryka Nr. 418.
Ciechanów	Cajttak N., ul. Warszawska Nr. 38.
"	Inż. Al. Kwiatkowski, ul. Przasnyska Nr. 12a. Oddz. L. M. i R.
Cieszyn	Kulig Jan, Rynek Nr. 9.
Czerwionka, pow. Rybnik	S. Burzyk, Oddział L. M. i R.
kop. Dębieńsko	Prof. Inż. Ł. Głuszczyk, ul. Panny Marji Nr. 67, Oddział L. M. i R.
Częstochowa	Otrąbek A.
"	Fränkel Mina, ul. Mickiewicza.
Czortków	Warzecha E., Mostowa Nr. 7.
Dąbie n/Nerem	Bank Udziałowy Spółdzielczy, z. o. o.
Dąbrowa Górnicza	Goldman Izaak.
Drohiczyn Pol.	Pluciński Stefan, ul. Pocztowa Nr. 16.
Działdowo	Downarowicz Waldemar, Portowa 11.
Gdynia	Kminikowska L., ul. 10 Lutego.
"	Oddział L. M. i R.
Gostynin	Motyl J. M., Rynek Nr. 7.
Góra Kalwarja	Alter M. C., skrz. poczt. 50.
Grodno	Flatte N., plac Batorego Nr. 2.
Grodzisk Maz.	Dulewska K., ul. Kościuszki Nr. 31.
"	Światowicz Antoni, ul. Kościuszki Nr. 24. Oddz. L. M. i R.
Grudziądz	Krzywińska Stanisława, ul. Stara Nr. 11.
Inowrocław	Feigiel Mieczysław, Król. Jadwigi Nr. 15.
"	Knast Stefan, Księgarnia.
Janikowo, pow. Inowrocław	Paweł Wieszok, Oddział L. M. i R.
Kalisz	Kaplan L., ul. Złota Nr. 14.
"	Wieczyński J. Wyrob. tyt. i mater. piśmienne, Rynek 13
Kamień Koszyrski	Kimel Z. i Melamed B.
Katowice	Śląski dom handlowy, s. z. o.
Kępno	Kosterski St., Rynek Nr. 8.
Kobryń	Ranke Wiktor, Rynek Nr. 23, skrz. p. 34.



Kochłowice Śl.	Oddział L. M. i R.
Kielce	Chelemer J., Wesola Nr. 37.
"	Gabrysiewicz A., Sienkiewicza Nr. 27.
"	Kiebabczy, Sienkiewicza Nr. 16.
"	Opatowski B., ul. Leonarda 5.
"	Rosenblum J., Kilińskiego Nr. 3.
Koło	Szenfeld Moryc.
Kościąg	Brzeziński Hipolit.
Kraków	Bujański, Rynek Główny 39.
"	Holzer A., Kantor wymiany, Sukiennice 9.
Królewska Huta	Serling H. kolekt. „Klasówka”, Rynek Gł. Nr. 5.
Krzemieniec	Moj Franciszek, Wolność 47.
Lipno	Wakman I., Szeroka Nr. 100.
Lublin	Bank Spółdz. z Dobrzyńskiej, Spół. z n. o.
"	Goldkraut Sz. vel Zaba, Krak. Przedm. 48.
"	Lewandowski J., Krak. Przedm. Nr. 40.
"	Lewinson W., Kapucyńska Nr. 2.
"	Lubelskie Tow. Kred. Miejskiego, Powiatowa 7.
Lubliniec, G. Śl.	Oddział L. M. i R., Zmięród Nr. 3.
Lwów	Piotrowski A.
"	Baral O., Halicka Nr. 16.
"	Marczewski W., Szeptyckich Nr. 20.
"	Seiden M., pl. Goluchowskiego, kiosk kol. elektr.
"	Ulam Jakób, dom bankowy, ul. 3-go Maja Nr. 12.
"	Wittlin Oswald, Jagiellońska Nr. 7.
Łask	Oddział L. M. i R.
Łęczycza	Rydlewska Jadwiga, magistrat.
Łódź	Balcer Emil, Nowy Rynek Nr. 12.
"	Derfner Jan, ul. Piotrkowska Nr. 59.
"	Hirsberg J., ul. Piotrkowska Nr. 24.
"	Kasa Samopomocy Urzęd. Skarb. w Łodzi, ul. Zawadz-
"	ka Nr. 11, pokój 34.
"	Kołodziejski M., ul. Andrzeja Nr. 3.
"	Kowalewski Józef D/B, ul. Piotrkowska 46.
"	Kreutzerowa J., Radwańska Nr. 41.
"	Kunce Stefan, ul. św. Anny Nr. 19.
"	Mendelsohn S., Gdańska Nr. 5.
"	Oddział L. M. i R., Piotrkowska Nr. 92.
"	Zółtowski Jan i S-ka fabr. Merynos, Piotrkowska Nr. 51.
Mikolów Śląski	Bak Ryszard, Rynek Nr. 11.
Milanówek	Oddział L. M. i R., Rupniewski N., skarbnik.
Mińsk Maz.	Lipska Leokadja, Księgarnia.
Mława	Siudak Stanisław, Księgarnia.
"	Sędzia Tomkiewicz, Oddział L. M. i R.
Mysłowice	Wojtyła Stanisław, ul. Powstańców Nr. 15.
Nakło n/Notecia	Siudziński L., Rynek Nr. 365.
Niemce	Zygmański Józef, poczta Kazimierz k/Strzemieszyc, Oddz.
"	L. M. i R.
Nieśwież	Kulesza Jan.
Nowe-Miasto n/Drwęca	„Drwęca”, Drukarnia i Księgarnia, Sp. z o. o.
Nowogródek	Stolle Rudolf, „Źródło szczęścia” Zamkowa Nr. 10.
"	Urząd wojew., pokój Nr. 31, Oddział L. M. i R.
"	Oddział L. M. i R., Żółkiewskiego Nr. 6.
Nowy-Sącz	Fuks J., skrz. pocztowa 140.
Ostrowiec	Nerska Bronisława, Raszewska Nr. 36.
Ostrów Poznański	Z. Binentalowa, ul. Zamkowa Nr. 25.
Pabjanice	Kasa Pożycz. Oszcz. Urzędników Skarbowych, S. z. o.
Pińsk	Bassendowska J., Kaliska Nr. 10.
Piotrków	Gilewska Lucyna, Krakowska Nr. 42.
"	Malangiewicz Romuald, Skład galanterji.
"	Oddział L. M. i R., Słowackiego Nr. 23.
Pińsk	Oddział L. M. i R., Franciszkańska Nr. 2.
Plock	Będowski S.
"	Karski J., ul. Dominikańska Nr. 3.
"	Marienstrass M., Kolegjalna Nr. 10.
Płońsk	Małowski M. S., Pułtуска Nr. 8.
Poznań	Centowski Stefan, Al. Marcinkowskiego Nr. 5.
"	Kędziora A., ul. Sieroca Nr. 5—6, róg Nowej.
"	Linetta E., pl. Wolności Nr. 2.
"	Oddział L. M. i R., pl. Stawny Nr. 7.
"	Radomiński J., Al. Marcinkowskiego 14 przy Podgórnjej.
"	Zygarłowski F., ul. 27 Grudnia Nr. 12.
Pruszków	Kukliński F., ul. 3-go Maja Nr. 28.
Radom	Adler Jakób, ul. Lubelska Nr. 31.
"	Wajselfisch Markus, ul. Lubelska Nr. 29.
"	Rękosiewicz Feliks, Księgarnia.
Rawicz Pozn.	Wachs L. ul. 3-go Maja.
Rzeszów.	Nowakowski Antoni Inż., Prezes Ligi.
Sandomierz	Goldman W., skrz. poczt. Nr. 40.
Sarny	Rycerz Ludwik.
Siemiatycze	Francki St., skrz. poczt. 15.
Sieradz	Czechowski Wł., ul. 3-go Maja Nr. 8.
Sosnowiec	Gruner Al., Prezes L. M. i R., ul. Parkowa Nr. 1.
"	Gruszczyński E., Księgarnia „Wiedza”.
"	Wolski R., ul. Modrzejewska Nr. 11.
Stryj	Goldlust Jakób, ul. 3-go Maja Nr. 14.
Szarlej, G. Śl.	Glombica Paweł.

## WYCIECZKA OKRĘŻNA PO BAŁTYKU.

Wielkie zainteresowanie, jakie wywołały w ubiegłych latach organizowane przez P. P. „Żegluga Polska” na s. s. „Gdynia” wycieczki zagraniczne, oraz licznie wyrażane życzenia podróżnych skłaniają „Żegluga Polska” do zaprojektowania w czerwcu r. b. okrężnej wycieczki po Bałtyku, dającej możność zwiedzenia Rygi, Tallina (Rewla), Helsingforsu, malowniczych sch. Hangö, Abo, Mariehamn, Stockholmu i Kopenhagi.

Wycieczka ta rozpoczęłaby się dnia 5 czerwca i trwałaby do dnia 23 czerwca b. r. Czas ten wybrany został dlatego, iż jest to okres białych nocy, przy których kraje Północy posiadają niewypowiedziany, a tak swoisty urok, morze zaś bywa zwykle spokojne.

Aby zapewnić podróżnym jaknajwięcej wygód, ilość pasażerów będzie ograniczona w ten sposób, iż w żadnej kabinie nie będzie zasadniczo więcej niż 2 pasażerów, innemi słowy w kabinach 4-miejscowych, pozostawione będzie tylko po dwa miejsca sypialne.

Koszty tej 18-dniowej wycieczki wyniosą w zależności od kabiny od zł. 900.—, łącznie z wyżywieniem w drodze, oraz podczas postoju statku w portach. Kabin luksusowe mogą być za odpowiednią dopłatą urządzone na 1 osobę.

Wycieczki zagraniczne s. s. „Gdynia” nie wymagają posiadania kosztownego zagranicznego paszportu; utrzymanie na nim jest pierwszorzędne.

Osobom, które odbyły przynajmniej jedną wycieczkę zagraniczną na s. s. „Gdynia” w 1928 r., „Żegluga Polska” udziela zniżki w wysokości 7<sup>o</sup>o, osoby zaś, które odbywały wycieczki w latach 1927 i 1928, otrzymują zniżkę 15<sup>o</sup>o-wą.

W celu ułatwienia zwiedzenia najbardziej interesujących miejscowości, zostaną zorganizowane fakultatywne wycieczki lądowe za osobną niedużą dopłatą.

Ze względu na to, iż wycieczka zostanie zorganizowana tylko w tym wypadku, o ile zgłosi się odpowiednia liczba osób, przeto zgłaszać należy swój udział najpóźniej do dnia 15-go marca r. b.

Wszelkich informacji udziela P. P. „Żegluga Polska”, Wydział Pasażerski w Gdyni.

## DAIMON — NAJWIĘKSZA WYTWÓRCZOŚĆ BATERIJ ELEKTRYCZNYCH W EUROPIE.

Wytwórnia „Daimon” stworzyła przemysł baterij elektrycznych i elementów; ma 40-letnie doświadczenie w konstrukcji baterij i stoi na czołowym miejscu pośród fabryk tego rodzaju.

Fabryki „Daimon” znajdują się w Gdańsku, w Berlinie, w Kolonii i w Podmokly w Czechosłowacji. Zatrudniają one wiele tysięcy robotników i urzędników. Miljony baterij, jakie się corocznie rozchodzą po całym świecie, są dowodem, że ich wysoki gatunek zyskał ogólne uznanie.

Silne światło, wysoka pojemność, długi okres pracy, wysoka zdolność odnawiania się — oto główne zalety baterij kieszonkowych.

Baterie anodowe Daimona mają wysoką pojemność i dużą zdolność odnawiania się. Są najtańsze i najpewniejsze z istniejących.

„Daimon” jest jedyną fabryką, która wytwarza obok baterij kieszonkowych także żarówki i latarki pierwszorzędnej jakości.

Ogniwa suche i mokre Daimona są ogólnie znane z powodu wysokiej wydajności.







# KRONIKA

## MROZY NA BAŁTYKU.

W związku z nienotowaną od dłuższego czasu niższą temperaturą w Europie, Bałtyk pokrył się gęstą i grubą, pływającą krą. Brzegi obmarzły szerokim, sięgającym nieraz kilkunastu kilometrów pasem. W początkach lutego, z powodu wschodnich wiatrów, w zachodnim basenie Bałtyku zgromadziła się kora tak gęsta, że ta część morza zupełnie zamarzała. To samo stało się z Sundem i kanałem Kilońskim, wobec czego Bałtyk został odcięty od reszty świata. Z wyjątkiem kilku portów, jak Lipawa i Ryga, reszta pomimo pracy łamaczy lodu, zamarzała. Z Gdyni i Gdańska od 10 do 16 lutego nie wyszedł, ani nie zawinął, żaden statek, przyczem kilka parowców zamarzło w obliczu portu, zaledwie o parę mil od wejścia.

Statki polskie, z wyjątkiem „Niema” i „Wisły”, które w tym czasie znalazły się na morzu Śródziemnym, wszystkie zostały unieruchomione. Sytuacja ich w połowie lutego wyglądała następująco:



S/s „Wilno” zamarznęty w zatoce Kilońskiej — Luty 1929.



Tak wyglądał pokład s/s „Wisła” po lodowatej kąpieli na Bałtyku.

„Toruń” z powodu lodów w Sundzie i przerwy w nawigacji, w drodze ze Skien do Gdyni z ładunkiem nitratów zawinął do Skagen, gdzie stanął na kotwicy do czasu uruchomienia nawigacji.

„Kraaków” z powodu przerwy w ruchu przez kanał Kiloński zawinął do Cuxhaven.

„Wilno” minął 6.II kanał Kiloński i skutkiem zamarznienia Bałtyku stanął na redzie w Holtenau.

„Katowice” od 8.II czeka w Gdańsku na wyjście z ładunkiem węgla.

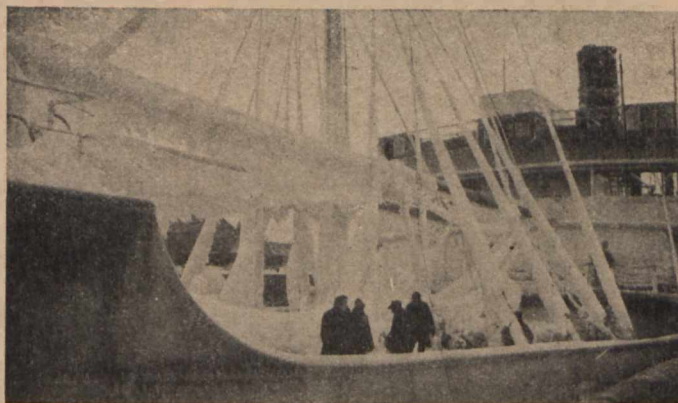
„Poznań” również czeka w Gdańsku. „Warta” po przeprowadzeniu oględzin w doku stoczni gdańskiej, ładuje węgiel w Gdańsku.

„Tczew” zamarzył w odległości 40 mil od Kielu, w pobliżu brzegu. Poważnie zagrożony przez napór lodu.

Podobny los spotkał setki innych statków, które w tym czasie znalazły się na wodach Bałtyku.

Celem umożliwienia pracy w Gdyni i w Gdańsku wynajęto i sprowadzono ze Szwecji łamacze lodów, przystosowane do pracy w warunkach zimowych.

Z powodu ostrości mrozów i przerwy w nawigacji towarzystwa okrętowe poniosły ogromne straty.



S/s „Wisła” w porcie gdyńskim.





Lody w Zatoce Kilońskiej — Luty 1929.

### WYPADEK ZE STATKIEM „BALTARA”

W dniu 12 stycznia r. b. angielski parowiec pasażerski „Baltara” (własność United Baltic Corporation) w drodze z Lipawy do Gdańska utknął podczas mgły na mieliźnie przed ujściem Żywej Wisły. Wobec panującej dnia tego i następnych zlej pogody i ciężkiej fali, przybyłym z Gdańska holownikom nie udało się zciągnąć statku z mieliżny. Wobec tego, że pod działaniem fal parowiec przechylił się, a jeden z kotłów zerwał się z fundamentów i przebił burte, poczęła się wdzierać woda. Zarządzono zwiezenie na ląd pasażerów i załogi. 14-go stycznia statek zarył się jeszcze bardziej w piasku i przelamał się na 2 części, tak że należy uważać go za stracony. Pasażerowie w liczbie 250 osób, którzy mieli wsiąść na Baltarę w Gdyni, dnia 13 stycznia odjechali koleją do Amsterdamu, gdzie zostali zaokrętowani na jeden z parowców Królewsko-Holenderskiego Lloyd'u, odpływający do Ameryki Południowej.

Godnem uwagi jest, że kapitan „Baltary” w maju roku ubiegłego w tem samym miejscu również podczas mgły osadził na mieliźnie parowiec „Baltanie”, który jednakże udało się uratować.

### ZATONIĘCIE POLSKIEGO KUTRA.

W dniu 7 stycznia, około południa, o 2 mile na północ od półwyspu helskiego, parowiec niemiecki „W. C. Frohne” najeżdżał na polski kuter rybacki „Kur 49”, który doznał tak ciężkich uszkodzeń, że na miejscu zatonął. Z pośród czterech ry-



P. T., mieszkanka Gdyni, bez względu na pogodę i temperaturę, codziennie używa plaży i kąpieli wśród lodów.

## WYKAZ WPŁYWÓW NA BUDOWĘ POMNIKA ZJEDNOCZENIA ZIEM POLSKICH W GDYNI

OD DNIA 19.XII 1928 R. DO DNIA 19.II 1929 R.

IMIĘ I NAZWISKO	Suma w złotych
Stan poprzedni . . . . .	108.501.50
Klub Bezpartyjnego Bloku, Sejm . . . . .	1.690.—
P. J. Rummel w Gdyni . . . . .	100.—
Warszawska Spółka Budowy Parowozów w Warszawie . . . . .	500.—
Zakłady Przemysłu Włókienniczego C. G. Schön, Sp. Akc. w Sosnowcu . . . . .	3.000.—
Tow. Akc. Fr. Martens i A. Daab w Warszawie . . . . .	500.—
Związek Zawodowy Papierni Polskich w Warszawie . . . . .	5.000.—
Polski Syndykat Naftowy we Lwowie . . . . .	33.000.—
Pracownicy Urzędu Pocztowego Katowice 6 . . . . .	6.—
Pracownicy Urzędu Pocztowego Wełnowiec . . . . .	3.50
Pracownicy Urzędu Pocztowego Czechowice . . . . .	3.—
Pracownicy Urzędu Pocztowego Bielszowice . . . . .	11.90
Pracownicy Urzędu Pocztowego Bieruń Stary . . . . .	3.—
Pracownicy Urzędu Pocztowego Strzybnica . . . . .	4.—
Pracownicy Urzędu Pocztowego Przepiszowice . . . . .	2.50
Pracownicy Urzędu Pocztowego Kopalnia Emmy . . . . .	4.70
Pracownicy Urzędu Pocztowego Bieruń Nowy . . . . .	4.50
Pracownicy Urzędu Pocztowego Siemianowice Śląskie . . . . .	14.65
Pracownicy Urzędu Pocztowego Kamienica na Śląsku . . . . .	2.50
Pracownicy Urzędu Pocztowego Zebrzydowice . . . . .	5.—
Pracownicy Urzędu Pocztowego Bytom Nowy . . . . .	5.10
Pracownicy Urzędu Pocztowego Kalety . . . . .	4.50
Pracownicy Urzędu Pocztowego Szopienice . . . . .	9.64
Pracownicy Urzędu Pocztowego Lubliniec . . . . .	20.—
Pracownicy Urzędu Pocztowego Szarlej . . . . .	38.—
Pracownicy Urzędu Pocztowego Katowice 2 . . . . .	12.—
Pracownicy Urzędu Pocztowego Czerwionka . . . . .	7.—
Pracownicy Urzędu Pocztowego Herby koło Lublińca . . . . .	4.—
Pracownicy Urzędu Pocztowego Mikołów . . . . .	25.—
Pracownicy Urzędu Pocztowego Strzygłowice . . . . .	2.—
Pracownicy Urzędu Pocztowego Paruszowice . . . . .	6.—
Pracownicy Urzędu Pocztowego Wisła . . . . .	7.50
Pracownicy Urzędu Pocztowego Cieszyn . . . . .	31.—
Pracownicy Urzędu Pocztowego Bielsk 2 . . . . .	13.—
Pracownicy Urzędu Pocztowego Chorzów . . . . .	3.—
Pracownicy Urzędu Pocztowego Olszówka Dolna . . . . .	5.—
Pracownicy Urzędu Pocztowego Pruchna . . . . .	12.—
Pracownicy Urzędu Pocztowego Skoczów . . . . .	18.—
Pracownicy Urzędu Pocztowego Woźniki . . . . .	3.50
Pracownicy Urzędu Pocztowego Rybnik . . . . .	6.40
Pracownicy Urzędu Pocztowego Pawłowice koło Żorów . . . . .	9.—
Pracownicy Urzędu Pocztowego Katowice 1 . . . . .	85.19
Pracownicy Urzędu Pocztowego Hajduki Wielkie . . . . .	6.40
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Koszęcin . . . . .	5.—
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Ruda Śląska . . . . .	14.—
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Dziedzice . . . . .	25.—
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Żory . . . . .	23.50
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Tarnowskie Góry . . . . .	24.50
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Jastrzębie Zdrój . . . . .	5.—
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Knurów . . . . .	5.—
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Aleksandrowice . . . . .	3.—
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Krzów . . . . .	4.—
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Dąbrówka Mała . . . . .	5.—
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Łagiewniki Śląskie . . . . .	11.—
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Katowice 3 . . . . .	4.—
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Chybie . . . . .	4.50
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Strumień . . . . .	3.—
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Królewska Huta . . . . .	53.60
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Łaziska Górne . . . . .	4.—
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Bielsko . . . . .	101.—
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Chropaczów . . . . .	3.—
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Świętochłowice . . . . .	9.50
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Nikiszowice . . . . .	3.—
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Wodzisław k. Rybnika . . . . .	22.—
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Mysłowice . . . . .	64.20
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Orzesze . . . . .	8.50
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Chebzie . . . . .	4.20
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Lipiny Śląskie . . . . .	3.—
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Istebna . . . . .	1.—
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Radziaków . . . . .	5.30
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Kochłowice . . . . .	4.—
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Orzegów . . . . .	2.—
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Jaworze . . . . .	6.—
Pracownicy Urzędu Pocztowo-Telegraficznego Katowice . . . . .	67.20
Magistrat m. Lublińca . . . . .	56.—
Pracownicy Urzędu Okręgowego Chebzie . . . . .	41.36



IMIĘ I NAZWISKO	Suma w złotych
Pracownicy Urzędu Okręgowego Chropaczów . . . . .	3.—
Pracownicy Urzędu Okręgowego Lipiny Śląskie . . . . .	8.—
Pracownicy Urzędu Okręgowego Szarlej . . . . .	15.—
Pracownicy Urzędu Okręgowego Hajduki Wielkie . . . . .	18.—
Pracownicy Urzędu Okręgowego Świętochłowice . . . . .	18.—
Magistrat m. Rybnika . . . . .	100.—
Pracownicy Sądu Grodzkiego w Rudzie . . . . .	99.75
Urzędnicy Starostwa w Bielsku . . . . .	94.—
Urzędnicy Kasy Głównej w Szopienicach . . . . .	37.—
Pracownicy Centralnej Szkoły Straży Granicznej, Góra Kalwarja . . . . .	85.35
Pracownicy Komisarjatu Straży Granicznej, Rybno koło Działdowa . . . . .	24.30
Powiatowa Komenda Policji Woj. Śląskiego, Bielsk . . . . .	41.20
Powiatowa Komenda Policji Woj. Śląskiego, Lubliniec . . . . .	24.30
Powiatowa Komenda Policji Woj. Śląskiego, Katowice . . . . .	186.60
Powiatowa Komenda Policji Woj. Śląskiego, Świętochłowice . . . . .	109.10
Powiatowa Komenda Policji Woj. Śląskiego, Królewska Huta . . . . .	57.10
Powiatowa Komenda Policji Woj. Śląskiego, Tarnowskie Góry . . . . .	40.20
Powiatowa Komenda Policji Woj. Śląskiego, Cieszyn . . . . .	32.80
Dyrekcja Policji Katowice . . . . .	41.80
Dyrekcja Policji Bielsk . . . . .	63.—
Dyrekcja Policji Królewska Huta . . . . .	51.50
Pracownicy Urzędu gminy Welnowiec . . . . .	15.80
Pracownicy Urzędu gminy Bielszowice . . . . .	39.50
Pracownicy Urzędu gminy Kamień . . . . .	20.50
Pracownicy Urzędu gminy Brzeziny Śląskie . . . . .	42.00
Pracownicy Urzędu gminy Hajduki Nowe . . . . .	27.—
Pracownicy Urzędu gminy Brzozowice . . . . .	22.—
Pracownicy Urzędu gminy Świętochłowice . . . . .	42.—
Pracownicy Urzędu gminy Hajduki Wielkie . . . . .	61.30
Pracownicy Kasy Gminnej Mała Dąbrówka . . . . .	26.—
Pracownicy Kasy Gminnej Łagiewniki . . . . .	32.50
Pracownicy Kasy Gminnej Szarlej . . . . .	64.—
Pracownicy Kasy Gminnej Godula . . . . .	11.—
Pracownicy Kasy Miejskiej Wodzisław Śląski . . . . .	73.50
Pracownicy Urzędu Kontroli Państwowej Katowice . . . . .	21.50
Pracownicy Wojew. Urzędu Budownictwa w Rybniku . . . . .	29.—
Pracownicy Wojew. Urzędu Kierownictwa Budowy Dróg Katowice . . . . .	8.—
Pracownicy Wojew. Urzędu Wydziału Bezpieczeństwa Publiczn. Katow. . . . .	10.45
Pracownicy Wojew. Urzędu Budownictwa Cieszyn . . . . .	44.50
Pracownicy Wojew. Urzędu Wydziału Zdrowia Publicznego Katowice . . . . .	14.—
Pracownicy Wojew. Kierown. Budowy Kolonji Robotniczych Katowice . . . . .	25.—
Pracownicy Wydziału Robót Publicznych Katowice . . . . .	42.—
Pracownicy Urzędu Okręgowego Brzeziny Śl. . . . .	16.—
Pracownicy Starostwa w Świętochłowicach . . . . .	42.—
Pracownicy Starostwa w Katowicach . . . . .	24.50
Pracownicy Śl. Urzędu Woj., Wydziału Administr. w Katowicach . . . . .	89.—
Wydawnictwo „Przemysł i Handel” w Warszawie . . . . .	1,000.—
Jego Eminencja Ks. Kardynał A. Kakowski . . . . .	200.—
Prezes Sądu Okręgowego w Cieszynie . . . . .	30.50
Pracownicy Sądu Grodzkiego w Skoczowie . . . . .	19.50
Pracownicy Urzędu Poczto-Teleg. w Jaworzu . . . . .	6.—
Pracownicy Kasy Gminnej Mała Dąbrówka . . . . .	26.—
Centralna Szkoła Straży Granicznej Góra Kalwarja . . . . .	85.35
Komisariat Straży Granicznej Rybno . . . . .	24.30
Szkoła Powszechna im. Adama Mickiewicza, Katowice II . . . . .	19.22
Miejskie Gimnazjum Męskie im. M. Kopernika, Katowice . . . . .	43.49
Kierownik Szkoły Ryszard Skarbisz, Katowice III . . . . .	21.33
Centrala Gosp. Przemysłu Budowl., Warszawa . . . . .	3,000.—
G. Josephy's Erben, Bielsko . . . . .	1,000.—
Pracownicy Urzędu Poczto-Teleg. Brzeziny Śląskie . . . . .	4.—
Pracownicy Urzędu Poczto-Teleg. Bystra na Śląsku . . . . .	3.—
Pracownicy Urzędu Poczto-Teleg. Ustronie . . . . .	12.50
Pracownicy Urzędu Poczto-Teleg. Brzeziny koło Rybnika . . . . .	2.—
Pracownicy Urzędu Poczto-Teleg. Brzezinka, pow. Katowice . . . . .	4.—
Pracownicy Urzędu Poczto-Teleg. Rydułtowy . . . . .	10.30
Pracownicy Urzędu Poczto-Teleg. Katowice IV . . . . .	4.05
Pracownicy Urzędu Poczto-Teleg. Katowice V . . . . .	3.—
Pracownicy Urzędu Poczto-Teleg. Łyski . . . . .	3.—
Pracownicy Urzędu Poczto-Teleg. Wapienica . . . . .	1.50
Pracownicy Urzędu Poczto-Teleg. Imielin . . . . .	2.—
Pracownicy Urzędu Poczto-Teleg. Golezów . . . . .	10.—
Pracownicy Urzędu Poczto-Teleg. Pszczyna . . . . .	25.—
Pracownicy Urzędu Poczto-Teleg. Nowa Wieś koło Królewskiej Huty . . . . .	12.82
Pracownicy Urzędu Poczto-Teleg. Tychy . . . . .	17.00
Pracownicy Agencji Poczto-Teleg. Rudzica . . . . .	5.—
Pracownicy Agencji Poczto-Teleg. Kończyce Wielkie . . . . .	1.—
Pracownicy Agencji Poczto-Teleg. Drogomysł . . . . .	5.—
Pracownicy Agencji Poczto-Teleg. Zabrzeg . . . . .	2.50
Starostwo w Cieszynie . . . . .	34.—
Kasa Gminna w Pawłowie . . . . .	8.—
Sąd Grodzki w Lublińcu . . . . .	19.50
Pracownicy Magistratu miasta Woźniki . . . . .	15.—
Pracownicy Gł. Komendy Woj. Śląskiego w Katowicach . . . . .	51.20



Nowy gmach poczty w Gdyni.

Fot. Z. Elżanowski.

baków uratowani zostali tylko trzech, czwarty — E. Miller z Helu, utonął. Parowiec po wypadku, nie troszcząc się zupełnie o rozbitków, podążył w dalszą drogę do Gdańska. Na pomoc pośpieszyli jedynie będący w pobliżu polscy rybacy.

Kapitan parowca „W. C. Frohne” po przybyciu do Gdańska złożył protest morski w sprawie zatopienia kutra, przy czym m. in. oświadczył, że podczas wypadku panowała nieprzejrzyta pogoda oraz istniały na morzu pasma mgły. Tymczasem zarówno urzędowe obserwacje jak i zeznania świadków stwierdzają, że na Helu i na wybrzeżu mgły nie było wcale.

#### FOKI W ZATOCE GDANSKIEJ.

Z Helu donoszą, że w połowie stycznia zjawily się w zatoce pomiędzy Helem a Puckiem duże ilości fok i morświń. Z powodu żarłoczności tych zwierząt, które plądrują nawet w zastawionych sieciach, rybacy narażeni są na znaczne straty.

#### EKSPORT CUKRU PRZEZ GDYNIĘ.

W pierwszej dekadzie stycznia załadowano po raz pierwszy jeden ze statków ładunkiem 1000 ton cukru. Eksport tego artykułu zapowiada się pomyślnie, gdyż jednocześnie awizowany był drugi statek po cukier. Cukier ten eksportowało Warszawskie T-wo Transportowe.



Gdynia. Szwedzki statek „Hermod” skuty lodem.



BUDOWA OLEJARNI W GDYNI.

W dniu 22 grudnia 1928 r. P. Minister Przemysłu i Handlu podpisał umowę z Olejarnią w Gdańsku o budowie olejarni w Gdyni. Olejarnia w Gdańsku przekształca się na polskie przedsiębiorstwo z siedzibą w Gdyni i na zasadzie tej umowy otrzymuje na 35 lat w dzierżawę plac oraz używalność 125 metrów nabrzeży obok łuszczarni ryżu. Budowa olejarni będzie ukończona w ciągu 15 miesięcy. Będzie ona przetwarzająca surowiec amerykański na olej i zobowiązała się przetwarzać 50.000 ton surowca rocznie. Przy swoich nabrzeżach olejarnia wybuduje w ciągu roku skład, który będzie mógł pomieścić 100.000 ton towaru. Cały obiekt ma kosztować około 1 miliona dolarów. Urządzenia olejarni po 35 latach przechodzą na własność Skarbu.

ABSORBCJA TOWAROWA GRANICY LĄDOWEJ I MORSKIEJ.

W broszurze „Polska na morzu”, zawierającej odczyt wygłoszony przez P. Ministra Przemysłu i Handlu w dniu 9 grudnia r. ub. w Poznaniu, między innymi znajdujemy nadzwyczaj ciekawe porównanie rozwoju ruchu towarowego przez granicę lądową oraz morską Polski. Z porównania tego wynika, że udział procentowy obrotu towarowego morskiego w stosunku do sumarycznego obrotu w handlu zagranicznym wynosił: w r. 1922 zaledwie 7,3, w r. 1924 — 13,1, 1925 — 16,3, 1926 — 27,1, 1927 — 35 i w roku 1928 — 38,0%. Liczby te mówią bardzo wiele, wykazują jak doniosłą rolę odgrywają Gdańsk i Gdynia w stosunku do całego życia gospodarczego Polski.

CHEMISCHE INDUSTRIE UND PAPIERFABRIK A. G. IN DANZIG.  
Chemiczne Zakłady Przemysłowe i Papiernia S. A. w Gdańsku.

Zakłady wybudowano w r. 1912/13. Są one wyjątkowo dogodnie położone na własnym terenie obszaru około 200.000 m. kw., bezpośrednio przy Kaiserhafen, z frontem wodnym 560 m. Nadto mają do dyspozycji jeszcze 80.000 m. kw. z 250 m. frontu wodnego do ewentualnego rozszerzenia.

Załadowanie i wyladowanie okrętów odbywa się bezpośrednio przy fabryce na własnym nabrzeżu z dźwigiem portowym i elektrycznym czepakiem o wydajności 100 ton towaru masowego na godzinę. Surowiec dostarczany jest na miejsce przeładunkowe za pośrednictwem kolejki linowej. Przewóz fabrykatów odbywa się przy pomocy elektrycznej kolejki wiszącej.

Dla przeładunków kolejowych fabryka rozporządza własnymi torami długości około 3 klm., które się łączą ze stacją Gdańsk-Kaiserhafen, położoną w najbliższym sąsiedztwie fabryki.

Wprowadzenie ostatnio najnowszych urządzeń technicznych zapewniło najwyższą jakościową i ilościową wydajność fabryki, która wyrabia:

Sztuczne nawozy, jak superfosfat, mieszanek nawozowe, superfosfaty amonowe w najlepszych gatunkach, suche, pełnowartościowe, dalej: siarczany, sól glauberską, kwas solny i siarkowy, kwas do akumulatorów, sól krzemowo-fluorowy i t. d.

Fabrykację papieru wstrzymano. Urządzenia papierni służą do innych celów.  
720.208. 730 II.

IMIĘ I NAZWISKO	Suma w złotych
P. W. Patka, Królewska Huta, ul. Redena	5.46
Urzednicy Komisarjatu Straży Granicznej, Zakopane	26.50
Urzednicy Komisarjatu Straży Granicznej, „Tatarów” w Worochcie	23.20
Urzednicy Komisarjatu Straży Granicznej, Rajcza	50.50
Urzednicy Komisarjatu Straży Granicznej, Czarny Dunajec	41.25
Urzednicy Komisarjatu Straży Granicznej, Muszyna	21.30
Urzednicy Komisarjatu Straży Granicznej, Krotoszyny Pomorskie	23.—
Urzednicy Komisarjatu Straży Granicznej, Lubawa Pomorze	38.50
Urzednicy Komisarjatu Straży Granicznej, Jaśliska pow. Sanok	18.—
Urzednicy Komisarjatu Straży Granicznej, Wysocki Niżny	23.40
Urzednicy Komisarjatu Straży Granicznej, Sławsko	24.—
Urzednicy Komisarjatu Straży Granicznej, Krościenko nad Dunajcem	30.66
Urzednicy Komisarjatu Straży Granicznej, Sniatyn	24.—
Urzednicy Komisarjatu Straży Granicznej, Kosów	30.—
Urzednicy Komisarjatu Straży Granicznej, Zebrzydowice	40.60
Urzednicy Komisarjatu Straży Granicznej, Dwernik	16.—
Urzednicy Komisarjatu Straży Granicznej, Ustroń	17.50
Urzednicy Komisarjatu Straży Granicznej, Worochta	2.—
Urzednicy Komisarjatu Straży Granicznej, Istebna	11.50
Urzednicy Podkomisarjatu Straży Granicznej, Jeleśnia	20.50
Urzednicy Podkomisarjatu Straży Granicznej, Osmołoda	13.—
Urzednicy Podkomisarjatu Straży Granicznej, Rafajłowa	21.50
Urzednicy Mazowieckiego Inspektoratu Okręg. Straży Gran. Ciechanów	33.—
Urzednicy Inspektoratu Straży Gran., Nowy Targ	6.20
Urzednicy Inspektoratu Straży Gran., Chorzele	133.75
Urzednicy Inspektoratu Straży Gran., Cieszyn	13.90
Urzednicy Inspektoratu Straży Gran., Rybnik	123.70
Urzednicy 3 Inspektoratu Straży Gran., Brodnica	14.50
Urzednicy 1/17 Komisarjatu Straży Gran., Cieszyn	28.44
Urzednicy 1/19 Komisarjatu Straży Gran., Gładyszów	22.—
Urzednicy 19 Inspektoratu Straży Gran., Stary Zagórz	23.—
Urzednicy 20 Inspektoratu Straży Gran., Stryj	9.50
Urzednicy 20 Inspektoratu Straży Gran., Kołomyja	4.50
Urzednicy Wielk. Okr. Inspektoratu Straży Gran., Poznań	612.34
Urzednicy Komisarjatu Straży Granicznej w Ludwikówce	25.—
Urzednicy 4/3 Komisarjatu Straży Granicznej, Łasin	51.25
Urzednicy 2/21 Komisarjatu Straży Granicznej, Żabie	42.30
Urzednicy Sądu Grodzkiego w Rybniku	36.50
Urzednicy Sądu Grodzkiego w Żorach	10.50
Urzednicy Sądu Grodzkiego w Cieszynie	19.—
Urzednicy Sądu Grodzkiego w Pszczynie	23.50
Urzednicy Sądu Grodzkiego Bielsko	10.50
Urzednicy Sądu Grodzkiego Wodzisław G. Śl.	11.—
Urzednicy Sądu Grodzkiego Królewska Huta	33.—
Urzednicy Sądu Grodzkiego Katowice	58.50
Urzednicy Sądu Grodzkiego Tarnowskie Góry	5.50
Urzednicy Sądu Grodzkiego Mysłowice	6.—
Urzednicy Zam. Wydz. Sądu Okręg. Rybnik	8.—
Urzednicy Zam. Wydz. Sądu Okręg. Tarnowskie Góry	6.—
Urzednicy Prokuratury przy Wydz. Karnym w Rybniku	16.—
Prokuratorja Okręgowa w Cieszynie	9.50
Prokuratorja Sądu Okręgowego w Katowicach	27.85
Pracownicy Więzienia Karno-Słedcz. w Rybniku	17.—
P. inż. Karol Duszaneek, Ustroń	10.—
Wydział Zamiejscowy Sądu Okr. w Królewskiej Hucie	11.50
Związek Koksowni sp. z ogr. odp. Katowice	422.—
Pracownicy Magistratu m. Mikołowa	29.70
Pracownicy Magistratu m. Bieruń Stary	12.50
Pracownicy Urzędu Gminnego i Okręgowego Nowa Wieś	104.50
Pracownicy Urzędu Gminnego i Okręgowego Nowy Bytom	35.50
Pracownicy Sądu Apelacyjnego w Katowicach	87.—
Pracownicy Wydziału Powiatowego Katowice	35.70
Pracownicy Wydziału Powiatowego Tarnowskie Góry	9.—
Pracownicy Powiatowej Kasy Komunalnej Świętochłowice	56.60
Pracownicy Starostwa w Rybniku	61.50
Pracownicy Wydziału BG Śląsk. Urzędu Wojew. Katowice	17.50
Pracownicy Wojewódzkiego Urzędu Budownictwa Tarnowskie Góry	6.50
Pracownicy Wydziału Kom. Śląsk. Urzędu Wojew. Katowice	27.—
Pracownicy Starostwa w Lublińcu	81.—
Pracownicy Kierownictwa regulacji rzek Katowice	21.50
Pracownicy Specjalnej Kasy Poborowej Sądu Grodz. w Mikołowie	18.50
Pracownicy Więzienia Karno-Słedczego w Cieszynie	23.50
Pracownicy Więzienia w Mysłowicach	29.—
Bezimiennie	11.50
Pracownicy Straży Gran. przy Urzędzie Celnym w Krakowie	17.—
Pracownicy Wojew. Kier. Szkół Techn. Zawodowych, Katowice	26.—
Szkoła 4 im. Jana Sobieskiego, Katowice	7.50
Szkoła Powszechna im. Henryka Sienkiewicza, Siemianowice	11.—
Miejskie Liceum Żeńskie w Pszczynie	31.50
Katolicka Szkoła Powszechna w Piasecznie	15.—
Państwowe Gimnazjum w Katowicach	177.75
Szkoła Powszechna 2 w Szopienicach	5.—
Szkoła im. Kopernika, Siemianowice	6.—



IMIĘ I NAZWISKO	Suma w złotych
Szkoła 2 w Nikiszowcu . . . . .	11.10
Szkoła 2, Katowice 3 . . . . .	11.—
Szkoła 3 w Królewskiej Hucie . . . . .	10.85
Szkoła Powszechna Nr. 13 w Królewskiej Hucie . . . . .	18.87
Szkoła Powszechna w Bytkowie . . . . .	15.—
Szkoła I w Piekarach Wielkich . . . . .	10.—
Szkoła w Brzezinach Śląskich . . . . .	10 50
Szkoła 4-letnia Handlowa w Rybniku . . . . .	22.66
Szkoła 8 w Królewskiej Hucie . . . . .	14.05
Szkoła 4 im. Jana Kochanowskiego, Katowice 3 . . . . .	13.—
Szkoła Ewangelicka im. Mikołaja Reja, Siemianowice . . . . .	21 85
Szkoła Miejska Handlowa, Katowice . . . . .	19 22
Gimnazjum Państw. z językiem wykł. niemieckim, Bielsk . . . . .	81.—
<b>R A Z E M . . . . .</b>	<b>164.499.75</b>

#### RYBOŁÓWSTWO MORSKIE W R. 1928.

W r. 1928 rybacy polskiego wybrzeża złowili ryb morskich 2.322.000 kilogramów o wartości 3.287.000 złotych. W liczbie tej złowiono: fląder 752.384 kg, szprotów 550.100 kg, śledzi 253.500 kg, pomuchli 204.510 kg, łososi 198.420 kg, węgorzy 122.100 kg, kwapów 51.410 kg, skarpi — 50.480 kg, szczupaków 40.825 kg, płotek 29.200 kg, mielnic i troci 25.455 kg, makreli 23.500 kg, knurhanów 3.500 kg, brzon (siei) 2.125 kg.

Rok 1928 odznaczał się stosunkowo pomyślnymi połowami łososi i makreli, a niepomyślnymi połowami węgorzy.

#### KURS ŻEGLARSKI Y. K. P.

Yacht Klub Polski, podobnie jak w latach ubiegłych, uruchomił w tym roku kursy wiedzy żeglarskiej, odbywające się co środę w godz. 17—19 w sali konferencyjnej M-stwa Przemysłu i Handlu. Dowodem rosnącego zainteresowania się żeglarstwem jest fakt, że na pierwszej prelekcji w dniu 16.I było 60 osób.

#### RUCH PORTOWY GDYNI W GRUDNIU R. UB.

W grudniu r. ub. ruch okrętowy pomimo niekorzystnego wpływu świąt dorównywał już prawie normie przedstrejkowej. Na wejściu zanotowano 98 statków morskich o łącznej ładowności 90.462 n. t. r. Przywieziono 10.618 t. towaru, w tej liczbie 7.361 t. żelazta, 1.100 t. ryżu, 1.100 t. tomasyny, 800 t. kamieni, 92 t. śledzi, 41 t. wina, 47,5 t. drobnicy, 60 t. żelaza, 17 t. ekstraktu drzewnego. Pasażerów przyjechało 65.

Opuściło port 86 statków morskich o

łącznej ładowności 80.560 n. t. r. Wywieziono towarów 153.091 ton, w tej liczbie węgla eksportowego 143.781 t., węgla



S/s „Wilno” w Zatoce Kilońskiej — Luty 1929.

okrętowego 8.279 ton, soli 906 t., nasion wyki i innych oraz ziół leczniczych 103 t.

Pasażerów wyjechało 2.827, w czym na parowcu „Krakus” do Ameryki Południowej 855, na parowcach „Pologne” i „Virginie” do Havru (jako portu przesiadania) 1.302 i na par. „Orlando” do Ameryki Południowej via Amsterdam 670.

#### RUCH PORTOWY GDYNI W R. 1928.

Zgodnie z przewidywaniami, ruch portowy Gdyni w roku 1928 wyraża się nieomal 2.000.000 ton obrotu towarowego.

Poniższe zestawienie daje obraz rozwoju ruchu okrętowego oraz towarowego w latach ostatnich łącznie z rokiem ubiegłym:

Pomimo wzrostu obrotów Gdyni o przeszło 1 milion ton, ruch towarowy sąsiedniego Gdańska wzrósł również o imponującą liczbę 500.000 ton, osiągając liczbę 8.485.801 ton przywiezionych i wywiezionych towarów, w porównaniu do 7.897.614 ton z roku poprzedniego i do 5.300.301 t. z r. 1926.

Najpoważniejszy udział w obrocie towarowym Gdyni bierze oczywiście węgiel, którego wywóz przez ten port w r. 1928 kształtował się następująco:

Podczas gdy średnia ilość wywożonego miesięcznie z Gdyni węgla wynosiła w r. 1927—73.938 ton, średnia ta w roku 1928 osiągnęła 145.818 ton.

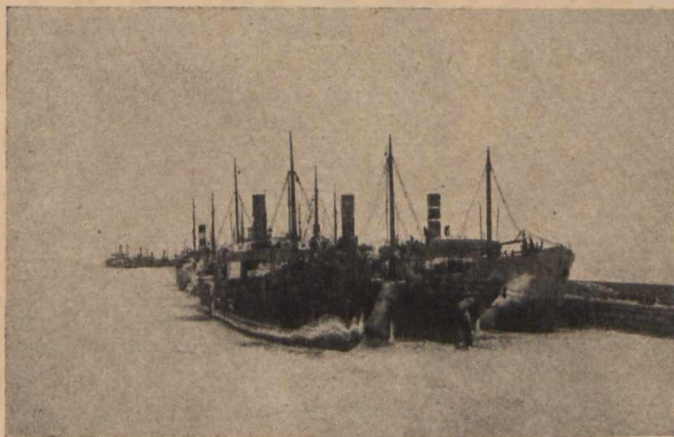
#### RUCH PORTOWY GDYNI W STYCZNIU

Zapowiadający się rekordowo w początkach stycznia, ruch portowy Gdyni w trzeciej dekadzie, z powodu trudności na-

wigacyjnych powstałych na skutek lodów, zmalał, dając jednakże w ciągu całego miesiąca poważną liczbę 106 statków morskich na wejściu o łącznej ładowności 90.625 ton.

Przywieziono na statkach 11.424,5 ton różnych ładunków, w czym saletry 6.424 t., żelazta 3.694 t., tytoniu 728 t., kamieni 380 t., bawełny 102 t., drobnicy 39 t., śledzi 23 t., likierów 21 t., kawy 7,5 t. i szmat 6 ton. Pasażerów przyjechało morzem 6.

Odplynęło z portu 118 statków, wywożąc 202.915 ton, w tej liczbie węgla eks-

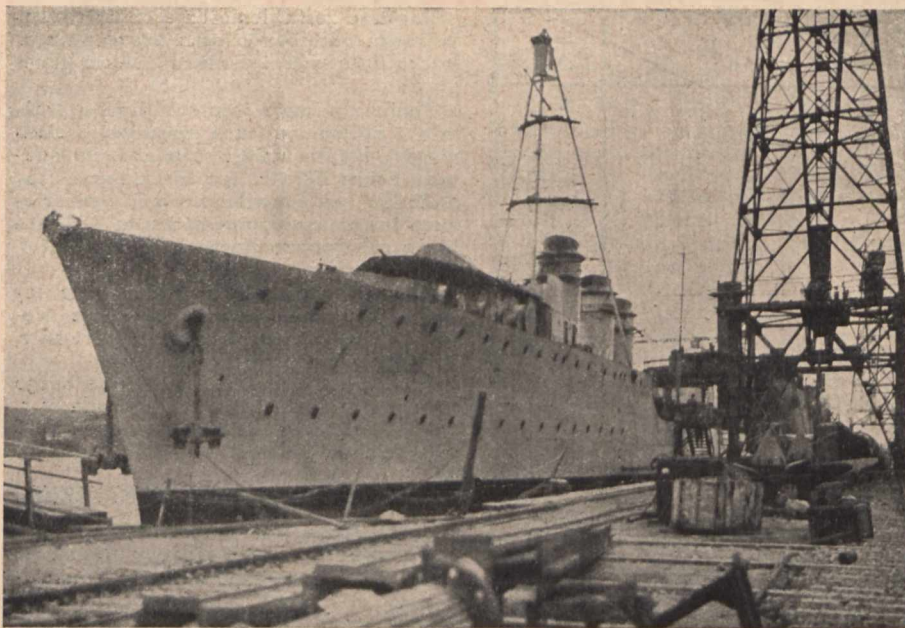


Unieruchomione w lodzie statki przy łamaczu fal w Gdyni. Fot. Z. Elżanowski.



Port Gdyni pod lodem. W oddali szwedzki łamacz lodów wylamuje przejście dla statków. Fot. Z. Elżanowski.





*Konrtorpedowiec „Wicher”. Stan w dniu 1.1.1929 r.*

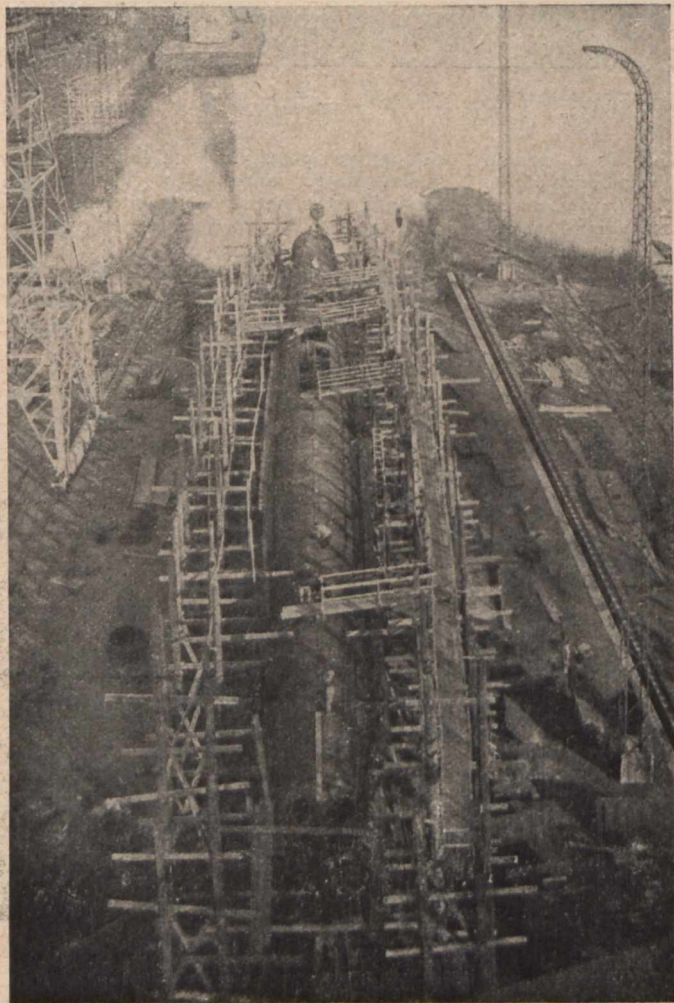
portowego 188.826 t., węgla statkowego 9.358 t., cukru 3.773 t., soli 813 t., nasion 112 t., mebli 20 t., wyki i koniczyny 11 t., maszyn 5 t. i wódek 1 tonę. Pasażerów wyjechało morzem 1.857 na parowcach: „Virginie” do Havru 753, „Pologne” do Havru 568, „Światowid” do Ameryki Południowej 526.

Obrót towarowy Gdyni w styczniu wyraził się bardzo poważną liczbą 214.339,5 ton.

#### Z KOŁA STUDENTÓW - POLAKÓW TECHNIKI OKRĘTOWEJ W GDAŃSKU.

W związku z dziewiątą rocznicą objęcia w posiadanie morza polskiego „Koło” odbyło w dniu 10 lutego uroczyste Zebranie Naukowe w czytelni Domu Akademickiego we Wrzeszczu.

Zebranie zagałi prezes „Koła” kol. Bielawski Bolesław, podkreślając doniosłość obchodzonej rocznicy i jej specjal-



*Łódź podwodna „Żbik”  
Stan budowy  
w dniu 31 I 1929.*

ne znaczenie dla „Koła”, jako dla zrzeszenia tych, którzy całkowicie powiązali swą przyszłość z morzem. Ilustrując zdobywcę Polski na morzu w ciągu lat dziecięciu, zaznaczył, iż przytłaczająca większość ich przypada dopiero na ostatnie trzy lata, co przypisać należy temu, iż dopiero w tym czasie u steru spraw morskich stanęli ludzie sprężysti, przekonani całkowicie o słuszności swych poczynań i pomysłnym ich wyniku. W zakończeniu oznajmił prezes zebraniem o fakcie przystąpienia do „Koła” w charakterze członków seniorów byłych wychowanków wydziału okrętowego Politechniki Gdańskiej pp. inżynierów: Fojuta, Rosochowicza i Potyrały, co z jednej strony wzmocniło znaczenie „Koła”, z drugiej zaś odkryło przed „Kołem” nowe pole działania, mianowicie organizowanie przy „Koło” wszystkich polskich inżynierów morskich i ludzi morza, co w przyszłości dać mogłoby podwaliny pod instytucję, obejmującą całokształt polskiej myśli morskiej z punktu widzenia naukowego.

Następnym punktem programu był odczyt seniora „Koła” inż. Fojuta, radcy Portu p. t. „Tabor pływający i warsztaty mechaniczne Rady Portu”. W serdecznym wstępie prelegent przedstawił traktowanie studjów technicznych wogóle, a w szczególności okrętowych przez społeczeństwo polskie za czasów zaborców, gdy jednostki, poświęcające się temu kierunkowi, uważano za szaleńców, straconych dla społeczeństwa. Rozpoczynając swe studja krótko po utworzeniu Politechniki Gdańskiej, prelegent był wraz z p. inż. Łęgowskim pierwszym Polakami na wydziale okrętowym tutejszej politechniki. W odczycie swym zobrazował prelegent specyficzne zadania laboru pływającego portu i urzędzeń mechanicznych, kładąc nacisk na trudności, z jakimi związana jest budowa statków specjalnych, przeznaczonych dla służby portowej i rzecznej. Dlatego też prelegent zalecał gorąco studującym, by w studjach swych większą zwracali uwagę na tę gałąź budownictwa okrętowego. W dyskusji nad odczytem zabierali głos pp.: inż. Rosochowicz, inż. Potyrała oraz prezes Ligi Morskiej i Rzecznej w Gdańsku, dr. Pancecki, który, będąc jednocześnie członkiem honorowym „Koła”, podkreślił potrzebę wzajemnego uzupełniania się instytucji czysto propagandowej, jaką jest „Liga” a naukowej, jakim jest „Koło”.

Na zakończenie zabrał głos kol. Olgierd Jabłoński, który, nawiązując do uroczystego momentu Zebrania i zasług, położonych około rozwoju polskich spraw morskich przez p. Ministra Kwiatkowskiego, zaproponował zebraniem wysłanie następującego telegramu:

„Koło Studentów Polskich Techniki Okrętowej przy Politechnice Gdańskiej, zgromadzone wraz z gośćmi z okazji 9-ciolecia objęcia w posiadanie morza na Uroczystym Zebraniu Naukowym, zasyła Panu Ministrowi wyrazu czci i najwyższego uznania, jako Temu, który inicjatywą twórczą i ofiarną pracą wydzwignął polskie sprawy morskie do poziomu, odpowiadającego mocarstwowemu stanowisku Państwa”.

Część nieoficjalną uroczystości wypełniła skromna herbatka, urządzona przez „Koło” we własnym klubie, na cześć swych Członków Honorowych i Seniorów.

#### ŚLADAMI GERBAULTA.

Do Algieru przybył amerykański yacht żaglowy „Sturdy”, kierowany przez kapitana marynarki handlowej, Edwarda Millera, który w dniu 31 sierpnia r. ub. wy-



ruszył samotnie w podróż naokoło świata. Drogę do Gibraltaru dzielny żeglarz przebył w 45 dni. Aż do wysp Azorskich miał on pomyślne wiatry i piękną pogodę. W dalszej jednak podróży wypadło walczyć z bardzo silnymi burzami, które jednakże zostały szczęśliwie pokonane.

Następnym etapem podróży kpt. Millera jest Malta. „Sturdy” ma ożaglenie typu „sloop”, mierzy 12 mtr. długości, 3,50 mtr. szerokości i 1,30 mtr. głębokości. Prócz tego posiada pomocniczy 16 konny silnik spalinowy.

#### CZASOPISMA I KSIĄŻKI NADESŁANE.

Ukazał się Nr. 1 czasopisma „Ryba”, poświęconego zagadnieniom praktycznego rybactwa oraz propagandzie spożycia ryb. Na treść numeru złożyły się m. in. artykuły: „Jakość a nie ilość” J. Borowika, „Niedomagania transportu kolejowego” Fr. Lubeckiego, „Walka o polski rynek rybny” A. Liczkowskiego, „9 lat rybactwa morskiego” A. Hryniewieckiego, i wiele innych. Pismo jest wydawane w Bydgoszczy nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej.

ROCZNIKI KORPORACJI STUDENTÓW UNIWERSYTETU POZNAŃSKIEGO „POMERANIA”. ROCZNIK III POD REDAKCJĄ BOLESŁAWA REDIGERA I JÓZEFA CZERSKIEGO. POZNAŃ 1928. STRON 186 + 14.

Ukazał się na półkach księgarskich tom III Roczników Korporacji „Pomerania”, wydawnictwa, zapoczątkowanego w roku 1926, rozwijającego się z każdym rokiem coraz pomyślniej. Ostatni Rocznik przedstawia się szczególnie okazale, wydany bowiem został z okazji pięciolecia istnienia Korporacji i związanych z niem uroczystości, które — jak wiado-



REJESTR. MARKA OCHRONNA

## Produkty Smarne

*Dla każdego celu właściwy olej lub smar*

# VACUUM OIL COMPANY

CZECHOWICE \* WARSZAWA  
p. Dziedzice Kopernika 13

856.166 II

mo — uświetnił swą obecnością p. Minister Przemysłu i Handlu, Inż. Eugenjusz Kwiatkowski.

Całość zdobią liczne ilustracje oraz mapa portu Gdyni.

Redakcja III Rocznika spoczywała w rękę b. prezesa Korporacji Bolesława Redigera, inicjatora wydawnictwa Roczników, oraz Józefa Czerskiego.

Rocznik III Korporacji „Pomerania” winien się znaleźć na biurku każdego inteligenta, na półkach każdej biblioteki i każdej pracowni naukowej. Skład Główny: Księgarnia św. Wojciecha w Poznaniu.

#### SPROSTOWANIE.

W zeszycie grudniowym „Morza” do artykułu p. n. Z Warszawy na Gopło wkradło się kilka dotkliwych omyłek korektorskich, z których najważniejsze prostujemy.

W urywku z „Flisa” powinno być: *życzliwiec radził*, a nie *życzliwość radził*. W podpisie do zdjęcia kajaka na Gopło powinno być: *w Racicach*, a nie *„cukrowni w Kruszwicy”*.

Do *Objaśnienia do mapki* należy dodać: *Oplaty za słuźowanie na kanałach patrz w „Dzienniku Ustaw” z 1928 r. Nr. 61.*

# DZIAŁ OFICJALNY L. M. i RZ.

## ROZWÓJ PRAC LIGI W STYCZNIU I W LUTYM R. B.

Na czoło prac Ligi w pierwszych dwu miesiącach nowego roku wysuwają się przedewszystkiem zabiegi Zarządu Głównego o zorganizowanie planowej pracy dla Gdyni i wybrzeża, oraz przygotowania do konkretnych prac organizacyjnych kolonialnych, ze względu na projektowane wiece publiczne w sprawie rewindykacji praw Polski do części kolonij niemieckich.

Sekcja pracy dla Wybrzeża i Gdyni postanowiła m. in. przystąpić do ufundowania Biblioteki Miejskiej w Gdyni. Listę ofiarodawców otworzył p. minister przemysłu i handlu inż. E. Kwiatkowski, ofiarowując na ten cel wszystkie dotychczasowe swoje dzieła. Liga Morska i Rzeczna ofiarowuje z swej biblioteki wszystkie dzieła beletrystyczne i swoje wydawnictwa. Sekcja opracowała następnie projekt

statutu spółdzielni, która ma zająć się wybudowaniem schroniska turystycznego w Gdyni. Projekt tego statutu rozesłany został oddziałom przy okólniku.

Program kolonialny L. M. i R. ma następujące linje wytyczne: dążyć do stworzenia takiego stanu rzeczy, aby rodacy nasi, którzy zmuszeni są do wyjazdu z kraju w celach zarobkowych, nie byli rozsypani po świecie, lecz żyli gromadnie — polską tworząc masę, aby rodacy nasi na obczyźnie byli zabezpieczeni narodowo, kulturalnie i oświatowo, a w miarę możliwości posiadali pełnię praw obywatelskich; osiągnąć tereny pod własną, niczem nieskrępowaną ekspansję.

Dla osiągnięcia tego celu Liga Morska i Rzeczna dążyć będzie do:

a) uzyskania dla Polski 10% kolonij niemieckich z tytułu należnej nam suk-

cesji, z uwagi na to, że Poznańskie, Pomorze i Śląsk narówni z resztą dzielnic b. cesarstwa niemieckiego przyczyniły się do eksploatacji kolonij przez Niemcy. Szereg rodaków naszych służyło w niemieckiej armji i służbie kolonialnej; podatki, wyciskane z ziem b. dzielnicy pruskiej, przyczyniły się również do gospodarczego opanowania kolonij przez Niemców;

b) współpracy z Francją na terenie jej kolonij w formie kondominjum gospodarczego (równouprawnienie pod względem walutowym, celnym, przemysłowo - handlowym i t. p.);

c) przeprowadzenia penetracji terenów, na których są możliwości gospodarcze i klimatyczno-zdrowotne dla osiedlenia się polskiego rolnika i polskiego przemysłowca.



Przygotowania do pływby wachlarzem Wisły, o której pisaliśmy w poprzednim numerze „M o r z a”, postępują również szybko naprzód, tak, że Zarząd Główny spodziewa się udziału w tym pięknym wyczynie sportowym następujących flotylli:

1. Flotylla Przemszy. Zorganizowanie jej poleca się Oddziałom Zagłębia węglowego pod ogólnym kierunkiem Rady Okręgowej Z. W.

2. Flotylla Górnej Wisły powinna wyruszyć z Oświęcimia, gdzie rozwinię pracę w tym kierunku Oddział Krakowski.

3. Flotylla Skawy z Wadowic. Zorganizowanie jej należy również do Krakowskiego Oddziału.

4. Flotylla Wawelska. Kraków i Wieliczka.

5. Flotylla Dunajca. Zorganizowaniem jej zajmą się Oddziały w Tarnowie i w Nowym Sączu. Ten ostatni mógłby powołać do życia flotyllę Popradu ze St. Sącza.

6. Flotyllę Nidy zorganizują Oddziały Kieleckie.

7. Flotylla Wisłoki winna powstać staraniem Oddziału w Mielcu, który zainteresuje tą sprawą Jasto i Dębice.

8. Flotylla Wisłoka — organizatorów jeszcze brak (Krosno, Rzeszów, Łańcut nie mają Oddziałów).

9. Flotylla Sanu — organizację powierza się Oddziałowi Lwowskiemu.

10. Flotylla Wieprza — organizuje Lublin.

11. Flotylla Kamiennej — organizują Skarżysko i Ostrowiec.

12. Flotylla Pilicy — powierzona zostaje Łodzi i Radomsku.

13. Flotyllę Bugu — zorganizują Oddziały w Brześciu.

14. Oddziały w Pińsku, Słonimie i Baranowiczach dołożą wszelkich starań, by powołać do życia flotyllę Piny, Prypoci, Szczary i wysłać je rzekami i kanałami.

15. Flotyllę Hańczy, Narwi zorganizują Suwałki, Augustów, Łomża i Białystok, o ile możliwości i Grodno.

16. Flotylla Bzury należy do Łowicza.

17. Flotylla Drwęcy do Brodnicy.

Nadto w pływbie winny wziąć udział miasta nadwiślańskie. Flotyllę zatem własne wystawić winny:

18. Sandomierz 19. Puławy 20. War-



Bal Ligi Morskiej i Rzecznej p. n. „Ostatki”, urządzony 12.II.1929 w sali Rady Miejskiej w Warszawie

szawa 21. Płock 22. Włocławek 23. Toruń 24. Bydgoszcz 25. Grudziądz 26. Świecie.

Konkretyzuje także w tempie szybkim swą działalność Stołeczny Okręg L. M. i R., który powołał kilka sekcji, mających za zadanie usprawnienie propagandy na terenie Okręgu, nabycie własnego lokalu, wybudowanie przystani i t. d. Sekcja propagandowo-odczytowa przygotowała 26 odczytów na tematy morskie i emigracyjne i rozesała do Oddziałów Okręgu wezwania do urzędzenia prelekcji przynajmniej raz w miesiącu.

Przegląd prasy stołecznej i prowincjonalnej wskazuje stale wzrost zainteresowania morzem i Ligą, co znów niewątpli-

wie przyczyni się do żywszego zainteresowania jak najszerszych mas społeczeństwa tem pierwszorzędnym zagadnieniem, jakim jest sprawa pracy polskiej dla nas na morzu.

#### NOWE ODDZIAŁY.

Zarząd Główny zatwierdził następujące nowe Oddziały w ostatnim okresie: „Kolo Skarbowe” L. M. i R. w Warszawie, w którym do Zarządu wybrano pp.: W. Oстера na prezesa, B. Kamińskiego na wiceprezesa, St. Gałęckiego na skarbnika, E. Wierchonia na sekretarza i A. Kurpiewskiego.

W Nałęczowie, gdzie do Zarządu wchodzi pp.: ks. kan. Kostnowski, ks. I. Budny, Gąsowska, Piórowa, Szybowiczowa, Pióro, Korzeniowski, Szybowicz i Jakowska.

W Wąwolnicy, gdzie do Zarządu wybrano pp.: dr. A. Rostworowskiego, S. Tomaszewskiego, A. Millera, H. Źndziłową i S. Janiszewskiego, J. Ochalskiego, F. Patnowskiego, W. Koziejowskiego, Sieczeczowicza I. i J. Szewczyka.

W Helu, w Maczkach, w Wielkiej Wsi, w Brześciu n/Bugiem, w Zakładach Amunic. „Pocisk”, w Korporacji „Ankora” w Warszawie i przy IV gimn. Miejskim m. st. Warszawy.

#### KOCHŁOWICE.

W dniu 23-go stycznia b. r. odbyło się walne zebranie członków Oddziału. — Po sprawozdaniu ustępującego Zarządu i wyrażeniu absolutorium przez Komisję Rewizyjną, przystąpiono do wyborów nowego Zarządu, który wybrano w następującym składzie: pp.: Bielewicz — prezes, Paprotny — wiceprezes, Maliczak — skarbnik; do Komisji Rewizyjnej weszli: p. inż. Totleben i ks. wik. Kuboszek.

#### CZĘSTOCHOWA.

W dniu 12 stycznia w salach hot. „Polonja” urządził Oddział bal p. n. „Mare nostrum”; w ładnie udekorowanej sali zebrało się około 250 osób. — Ogólną uwagę zwracały emblematy Ligi i artystycznie wykonane witraże.



Zarząd Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej w Skarżysku.





Bal morski p. t. „Mare Nostrum”, urządzony przez Oddział L. M. i Rz. w Częstochowie w salach hotelu „Polonia” w dniu 12.I.1929.

#### GWOŹDZIEC.

W dniu 26 stycznia odbyło się Walne Zebranie Oddziału. — Sprawozdanie z działalności Zarządu złożył p. Dyr. Światalski. — Po udzieleniu absolutorjum ustępującemu Zarządowi wybrano nowy w następującym składzie: prezes Leon kniaz Puzyna, wiceprezes Dr. T. Maliszewski, sekretarz i skarbnik p. Dyr. W. Światalski; jako członków Zarządu wybrano pp.: M. Bohdanowiczową, prof. J. Girzejewskiego, J. Hajduka, J. Lagsteina, Cz. Smarzewskiego, K. Stasika i S. Żurawskiego. Do Komisji Rewizyjnej weszli pp.: S. Smoka, J. Zielski i F. Zaczekowski.

#### NOWY SĄCZ.

Dnia 4 stycznia b. r. odbyło się zebranie organizacyjne „Koła młodzieży L. M. i R.” II Gimnazjum w Nowym Sączu. — Zebranie rozpoczął protektor Koła prof. Krzanowski Antoni zajmującym wykładem „O ważności Morza” — Następnie odbyły się wybory do Zarządu Koła. — Prezesem został Kaz z 8 kl., sekretarzem Tadeusz Piotrowski z 8 kl., oraz Śliwa skarbnikiem z 7 kl.

#### SOSNOWIEC.

Na wystawie ruchomej „Prób i Wzorów przemysłu krajowego” zorganizował Oddział swoje stoisko, które obejmowało: łódź żaglową płaskodenną, komplet flag alfabetu morskiego, wydawnictwa morskie, fotografie wybrzeża oraz statków, kilka modeli żaglowców, przybory sportu wodnego i t. d. — Podczas trwania wystawy prezes Oddziału p. Gruner wygłosił odczyt na temat: „Polska a Morze”, oraz wyświetlano film „Dzień Marynarza Polskiego”.

#### LUBLIN.

Ze sprawozdania za rok 1928 wynika, że Oddział najżywszą działalność rozwija w 3 kierunkach: propagandy, organizowania imprez i Sekcji Matek Chrzestnych. — Propaganda znajduje swój wyraz w rozpowszechnianiu „Morza” przedewszystkiem wśród młodzieży szkół średnich i młodzieży uniwersyteckiej. —

Akcja odczytowa rozwija się również pomysłnie. Sekcja imprez zorganizowała w roku sprawozdawczym 1 koncert i 2 poranki przy współudziale dyrektora Towarzystwa Muzycznego p. Ramuła. — Imprezy przyniosły dochód w sumie zł. 218 gr. 95. — Sekcja Matek Chrzestnych opiekuje się działką i na święta Bożego Narodzenia i Wielkiej Nocy zbiera upominki dla swych pupilów.

#### LIKWIDACJA ODDZIAŁÓW.

Uchwałą Zarządu Głównego z dnia 28.1 b. r. zostały uznane za nieistniejące następujące Oddziały: w Chełmie Lubelskim, w Starogardzie, w Pruszkowie, w Gniewie, w Prużanach, w Wilejce, w Zamościu, w Kościerzynie i w Trokach. —



Stoisko sosnowieckiego Oddziału L. M. i Rz. na „Wystawie Ruchomej Prób i Wzorów Przemysłu Krajowego”. Obok stoiska prezes Oddziału p. A. Gruner.

Uchwała ta ma znaczenie raczej formalne, gdyż wymienione Oddziały nie egzystują w istocie od 2 lat.

#### PLYWBA WACHLARZEM WISŁY.

Na pierwszym konstytuującym posiedzeniu Sekcji Pływby uchwalono w ogólnych zarysach następujące jej zasady: Pierwsza pływba ma się stać rewją turystyczną sił wodnych Polski i wielką demonstracją naszego sportu wodnego na rzecz morza. — Wzdłuż dróg wodnych mają być ustanowione punkty zborne, do których przybywać można z osobną, z których jednak wyrusza się razem na zarządzenie kierownictwa Pływby. — Zawodnictwo o szybkość jest wykluczone aż do ostatniego etapu (Grudziądź). — Z Grudziądza do Tczewa jest możliwy bieg konkursowy, do którego atoli staną łodzie oznaczonych klas, a więc: 1) składaki, 2) łodzie kanadyjskie, 3) żagłówki o 5 m. kwadr. żagla, 4) krótkowiosłowe czwórki turystyczne.

Komitet centralny Pływby wyznaczy terminy zbiórek na punktach kontrolnych, flotyllie poszczególnych dopływów ustalą same dni wyjazdów w ten sposób, by na miejscu być o oznaczonym czasie. — Nagrody przewidziane są narazie za: 1) długość odbytej drogi, 2) formę załogi i statku, 3) wzorowy dziennik okrętowy, 4) konstrukcję statku, 5) spostrzeżenia w czasie podróży. — Nadto nagrody dla całych grup za: 1) liczebność flotylli i 2) sprawność zbiorowego maszerowania.

#### STYPENDJA.

Zarząd Główny prosi wszystkie Oddziały o poinformowanie Centrali jaknajszybciej o swych poczynaniach w sprawie stypendjów dla uczniów Szkoły Morskiej. Dotąd zgłosiły następujące Oddziały swą pomoc dla naszych młodych marynarzy: Skarżysko — 50 zł. miesięcznie, Chorzów 50 zł. miesięcznie, Milejów 300 zł. rocznie, Huta Schellera zł. 14.50 gr. miesięcznie i Częstochowa zł. 20 miesięcznie. — Przy sposobności zaznaczamy, że każdy Oddział L. M. i R. winien przeznaczyć w swym budżecie miesięcznym choćby najmniejszą kwotę na fundusz stypendjalny.



### LOTERJA.

Zarząd Główny zwraca uwagę Oddziałów, że Loteria L. M. i R. ze względu na to, iż w liczbie wygranych ma przybory żeglarskie, wycieczki, wydawnictwa morskie i t. p. przedmioty, może się stać potężnym organem propagandy naszej. — Zalecone jest więc ze wszelki miar jak najwydatniejsze jej rozszerzenie.

### WYJAZDY.

W ostatnim okresie wizytował Dyr. L. M. i R. p. A. Uziębło Oddziały w Gdyni, w Bydgoszczy, w Łomży, Radomiu, Ostrołęce i Kielcach, i wygłosił odczyty w Sokółce i w Radomiu.

## NA PRZEDMIEŚCIU GDYNI (Chylonia)

SPRZEDAJE

### Parcele budowlane przemysł.

przy stacji kolejowej lub głównej szosie

T. B E Ł D O W S K I — C H Y L O N I A Tel. 1

171.—I-III.

# WZAPISUJECIE SIĘ DO LIGI M. i R.!

## ALBERT MEYER, GDAŃSK

„ALMEDA”

HURTOWNIA ARTYKUŁÓW GUMOWYCH  
DO PIELEGNOWANIA CHORYCH

APARATY ELEKTROLECZNICZE

ODDZIAŁY: HANNOWER - MALBORG (Prusy Wschodnie)

656—304

## Petersen & Helbig

Gdańsk. Dominikswall 9. Tel. 27304/05

HURTOWY SKŁAD ROWERÓW  
I CZĘŚCI ROWEROWYCH



GENERALNE ZASTĘPSTWO  
FIRM:

Opel, Stoewer, Victoria.

721—301



## Dziecko musi rosnać!

.... a to wyrosło na świetnie rozwiniętego malca. Niestety, matka nie mogła go sama karmić. Począwszy od trzeciego miesiąca dostawał

### MACZKĘ NESTLÉ'A

a teraz z prawdziwą przyjemnością skonstatować można jego wspaniały rozwój.



### NESTLÉ'A MACZKA DLA DZIECI

zawiera nie tylko najlepsze szwajcarskie mleko alpejskie, sproszkowany suchar pszeniczny, poddany procesowi zamiany na sól i wskutek tego niezwykle łatwo strawny, oraz sole mineralne, mieszczące się w mleku, a niezbędne do tworzenia się kości, lecz także na skutek dodania specjalnych bogatych w witaminy ekstraktów wywiera wpływ przeciwrzywczy, to znaczy przyczynia się do uchronienia dziecka przed chorobą angielską.



831-318







# PIONIER KOŁONIALNY

## ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOŁONIALNYCH

SEKCYJA ARTYSTYCZNA

### LINJA ROZWOJOWA NOWOCZESNEJ EMIGRACJI POLSKIEJ

Jednym z najbardziej zasadniczych problemów państwowości polskiej jest sprawa emigracji.

Masowa, gospodarcza emigracja polska istniała już przed wojną w okresie I Rzeczypospolitej i w okresie niewoli; szła ona równolegle w dwóch kierunkach, a mianowicie w kierunku europejsko-kontynentalnym i zamorskim.

W czasach I Rzeczypospolitej emigracyjna prężność Polski rozwijała się zasadniczo w kierunku południowo-wschodnim, a częściowo tylko północnym i północno-wschodnim. W tym okresie mocarstwowa polityka polska szła równolegle z ekspansją emigracyjną.

W okresie porzobiorowym, gdy straciliśmy możliwość prowadzenia własnej polityki mocarstwowej i państwowej wogóle, europejska emigracja polska poszła po linii najmniejszego oporu, zamykając się w ramach gospodarstw państwowych państw zaborczych. I tak, jesteśmy świadkami masowych ruchów emigracji polskiej w kierunku ziem ukraińskich i rosyjskich, przyczem bazą i rezerwoarem emigracyjnym dla tego kierunku jest tylko Kongresówka (byłe Królestwo Polskie). W zaborze niemieckim rozwija się na ziemiach polskich emigracja na zachód i do centrum Niemiec, potrzebujących robotnika rolnego i przemysłowego. W Austrii element polski idzie masowo z zachodniej do wschodniej połaci byłej Galicji.

W okresie, bezpośrednio poprzedzającym wybuch wojny, jesteśmy świadkami ciekawego zjawiska masowej, lecz tylko częściowo, międzykordonowej emigracji polskiej. Była Galicja oraz była Kongresówka zaczynają swoim rezerwoarem emigracyjnym zasilać niemiecki rynek pracy. Emigracja polska do Niemiec ma, o ile chodzi o Polaków poddanych austriackich i rosyjskich, charakter sezonowy, co stało w bezpośrednim związku z polityką narodowo-ludnościową ówczesnych Niemiec.

Masowych ruchów emigracyjnych pomiędzy zaborem austriackim i rosyjskim, oraz z zaboru niemieckiego do pozostałych zaborów przed wojną nie stwierdzono. Brak tych ruchów tłumaczy się częściowo względami gospodarczymi, częściowo zaś polityką państw zaborczych.

Ziemie polskie rozwijały się, mimo niewoli, począwszy od połowy XIX w. w tempie stosunkowo szybkim. Niemniej rozwój tych ziem hamowany był przez akty podziału. Nie mieliśmy możliwości wytworzenia własnego gospodarstwa narodowego i dzięki temu gospodarcza emigracja polska przybrała granice i formy dużo rozleglejsze, niż to było dla Polski, jako narodu, pożądane.

Wszystko to, co nie mogło znaleźć pracy, czy to na ziemiach polskich, czy to wogóle w krajach państw zaborczych, wszystko to szło za morze. A było tych sił sporo, o czym świadczy choćby cyfra blisko 3 1/2 miliona samych Polaków w Stanach Zjednoczonych Ameryki, nie licząc emigracji rusińskiej i żydowskiej z ziem etnograficznie polskich. Przed wojną głównym terenem zamorskiej emigracji polskiej były Stany Zjednoczone. Ubocznymi terenami były: Kanada, Brazylja i Argentyna.

Z chwilą restauracji drugiej Rzeczypospolitej (1918 r.) stanęła państwowa polityka polska wobec 2 problemów. Primo — trzeba było ustosunkować się do dawnych, przedwojennych terenów polskiej imigracji, secundo — trzeba było dać warunki, które pozwoliłyby powojennym ruchom emigracyjnym stworzyć odpowiednie ramy, państwowym interesem Polski podyktowane.

Po wojnie warunki procesów emigracyjnych polskich gruntownie uległy zmianie.

Emigracja polska w kierunku wschodnim, poza wschodnie granice Rzeczypospolitej, została zahamowana tak przez Polskę, jak i przez Związek Republik Sowieckich. Decydującą rolę

odegrały tu obustronne względy gospodarcze, a w pierwszej linii polityczne. Rosja nie tylko przestała po wojnie być terenem emigracji polskiej, ale przeciwnie, stała się ona terenem masowej reemigracji tak Polaków, jak i niepolaków do Polski. Na skutek przewrotu bolszewickiego Polska musiała przyjąć około 3 1/2 miliona reemigrantów z Rosji.

Z drugiej strony Niemcy, na skutek wywołanego klęską wojenną kryzysu, zamknęły wrota swe dla emigracji robotniczej z Polski, a pozatem zaczęły prowadzić politykę likwidowania u siebie wszelkich, choćby od lat osiadłych, elementów robotniczych polskich, dawniej nawet obywatelstwo niemieckie posiadających. Polityka ta wywołała wśród emigracji polskiej w Niemczech pewne tendencje do reemigracji.

Pozatem Stany Zjednoczone Ameryki Północnej zamknęły prawie zupełnie wrota swe dla emigracji polskiej, któremu to zjawisku towarzyszyła w pewnych latach dość silna reemigracja z Ameryki do Polski.

W tych warunkach jasne jest, że Polska w pierwszych latach swej nowożydyskaney niepodległości, gdy przyszło jej goić ciężkie rany wojenno-gospodarcze i tworzyć nowe gospodarstwo społeczne z 3 rozdartych sztucznie przez więcej, niż wiek części, że Polska stanęła wobec bardzo ciężkiego problemu gospodarczo-politycznego. Trzeba było bowiem równocześnie rozwiązać problem masowej imigracji i problem masowej emigracji. Trzeba było znaleźć rozwiązanie, któreby nie rozsadziło ani gospodarstwa społecznego ani państwa.

Patrząc dziś na wyniki naszych wysiłków, możemy z dumą stwierdzić, że udało nam się wyjść z gospodarczo-populacyjnej matni, choć położenia Polski bynajmniej nie można dziś uznać za zadowalające z punktu widzenia polskiej racji stanu.

Po wojnie skierowaliśmy znaczną część emigracji polskiej do Francji i Belgji. Kraje te przed wojną prawie



że nie wchodziły w rachubę jako kraje imigracji polskiej. Dziś mają one około 800.000 imigrantów polskich. Imigranci rekrutują się tak z Niemiec, jak i z Polski. Ostatnio Niemcy zgłaszają coraz to większe zapotrzebowanie na polskiego robotnika.

Dzięki ostatnio (listopad 1927 r.) podpisanej konwencji emigracyjnej polsko-niemieckiej wyjechało w r. 1927 przeszło 90.000 robotników sezonowych polskich do Niemiec. Kanada i państwa południowo-amerykańskie co-

raz to szerzej otwierają swe wrota dla rolniczej imigracji polskiej.

Znaczenie polskiego imigranta, jako pierwszorzędnego robotnika i rolnika, otworzyło nam szeroko wrota do wszystkich terenów imigracyjnych, pragnących się rozwijać gospodarczo i ludnościowo. Ten stan rzeczy pozwala już od szeregu lat posługiwać się Polsce emigracją, jako atutem dodatnim i silnym w polityce międzynarodowej. Konkurencja narodów, potrzebujących robotnika polskiego, umożliwi tak pań-

stwu polskiemu, jak i robotnikowi polskiemu, wywalczyć należyte uznanie zagranicą dla polskich interesów.

A będzie to tem łatwiejsze, że polskie gospodarstwo społeczne staje się coraz to silniejsze, coraz to silniej krzepnie i że coraz to łatwiej staje się dla nas możliwe emigrację z Polski choćby czasowo wstrzymać, gdyby nie dawała się ona pogodzić z polską racją stanu oraz z interesem emigranta naszego.

G. Z.

## WYKORZYSTANIE DLA CELÓW NAUKOWYCH PRACY INSTRUKTORÓW SZKOLNYCH W NASZYCH ŚRODOWISKACH EMIGRACYJNYCH.

Od szeregu lat, bo prawie od chwili odbudowania Państwa Polskiego, nasze władze oświatowe roztaczają intensywną opiekę nad szkolnictwem polskiem na emigracji. Opieka ta znajduje swój wyraz między innymi w delegowaniu do różnych ośrodków naszej emigracji specjalnych instruktorów szkolnych oraz nauczycieli, którzy znajdują szerokie i wdzięczne pole do pracy organizacyjnej w najrozmaitszych krajach, czy to europejskich, czy też zamorskich, jak w obu Amerykach, w Azji wschodniej, i w innych miejscach, gdzie skupiają się znaczniejsze masy elementu polskiego.

Nie mam tu zamiaru omawiać zasadniczej strony działalności tych instruktorów, t. j. ich pracy oświatowej. Pragnąłbym natomiast zwrócić uwagę na pewne możliwości wykorzystania pobytu takich instruktorów i nauczycieli w krajach odległych dla celów naszej ekspansji kulturalnej, możliwości, które dotychczas, niestety, zupełnie jeszcze nie zostały wyzyskane. Mam tu na myśli dziedzinę badań naukowych lub prac o charakterze pomocniczo-naukowym, które dałoby się bez wielkich, jak sądzę, trudności przy tej okazji zapoczątkować i prowadzić.

Wiele krajów, w których znajdują się znaczne skupienia naszej emigracji, jak np. Brazylja, Argentyna, Mandżurja, a nawet Kanada, jest jeszcze bardzo słabo zbadanych pod względem przyrodniczym. W Brazylji świat zwierzęcy i roślinny jest najmniej poznany właśnie w południowych stacjach, gdzie mamy główne ośrodki naszego wychodźstwa. To samo dotyczy w Argentynie terytorjum Missiones, gdzie również znajdują się znaczne kolonie polskie. Tłumaczy się to po części tem, że obszary te leżą już poza podzwrotnikowemi, najbardziej niejako „egzotycznymi” częściami ładu południowo-amerykańskiego, i dlatego stanowiły narazie mniejszą atrakcję dla badaczy, jednak ze względu na pewną przejściowość swego charakteru przyrodniczego, są one z punktu widzenia naukowego bardzo ciekawe i obiecujące. Podobnie przedstawia się sprawa z Mandżurją, rów-

nież mało jeszcze tkniętą przez badania naukowe, a leżąca na południowo-wschodnich krańcach t. zw. w zoogeografii obszaru palearktycznego; jeśli chodzi o świat zwierzęcy Mandżurji, to zachodzą tam na siebie i przeplatają się wzajemnie elementy syberyjskie z jednej strony a południowo-azjatyckie, t. zw. orientalne z drugiej. W Kanadzie wreszcie tylko jej południowo-wschodnie połacie są dość dokładnie zbadane.

Wszystko to stosuje się też i do innych dziedzin wiedzy. Cały szereg zagadnień geologicznych i geograficznych czeka w tych krajach na zbadanie. To samo dotyczy językoznawstwa, etnologii, antropologii, stosunków społecznych i gospodarczych. Wreszcie sama emigracja w najróżnorodniejszych przejawach swego bytowania dostarczyłaby niewątpliwie niejednego ciekawego tematu do poważnych studjów, że wymienimy tylko dla przykładu takie kwestje, jak dzieje emigracji, jej udział w życiu społecznym i gospodarczym nowego kraju, jej język i t. d.

Badacze obcy, t. j. należący do świata naukowego tych krajów, w których znajdują się owe skupienia naszej emigracji, zrobili w tej dziedzinie stosunkowo niewiele, często nawet prawie nic. Tłumaczy się to po części może tem, że tereny, na które sprowadza się w ten czy ów sposób osadników, leżą zazwyczaj daleko od głównych ośrodków życia kulturalnego danego kraju, bywają narazie mało dostępne, stanowiąc jednym słowem pod wieloma względami „ziemię nową”. W niektórych z wymienionych krajów, jak np. w Chinach lub nawet w Brazylji, miejscowe życie naukowe przedstawia się wogóle jeszcze dość ubogo. To też tem większe pole otwiera się tam dla naszej ekspansji naukowo-badawczej. Zresztą badania naukowe na obszarach, gdzie skupia się nasza emigracja, możnaby słusznie postawić w tym samym rzędzie naszych najbliższych zadań kulturalnych, co badania naszego kraju ojczystego. Każda praca naukowa polska, dotycząca terenów, na których znajdują

się ośrodki naszego wychodźstwa, będzie zarazem stanowiła trwałą dowód wartości kulturalnej i intelektualnej naszego narodu.

Dotąd zrobiliśmy w tej dziedzinie niewiele. Mamy wprawdzie w dziejach naszej kultury poważny dorobek naukowy, dotyczący Syberji, Turkiestanu i niektórych innych okolic b. Imperjum Rosyjskiego, do którego najdalszych zakątków losy zapędzały naszych rodaków. Była to jednak praca w zupełnie swoistych warunkach nawiązana i prowadzona. Jeśli chodzi o dzisiejsze ośrodki naszej emigracji, to jedynie w stosunku do Parany dzięki zasługom ś. p. Tadeusza Chrostowskiego możemy się wykazać poważną pracą naukową.

Realizacja akcji, którą mam tu na myśli, nie byłaby, jak sądzę, zbyt skomplikowana, a nadto nie wymagałaby żadnych specjalnych nakładów materialnych. Wystarczyłoby, gdyby nasze władze oświatowe, przy wysyłaniu instruktorów szkolnych czy nauczycieli do ośrodków emigracyjnych, dawały pierwszeństwo kandydatom takim, którzy obok odpowiednich kwalifikacyj osobistych, pedagogicznych i społecznych mogliby się wykazać samodzielną pracą naukową w dziedzinie, w której mogliby i na emigracji prowadzić jakieś badania; w ostateczności możnaby wysyłać i takie jednostki, które, nie pracując osobiście na polu naukowym, stykają się jednak blisko z nauką i które mogłyby prowadzić pracę o charakterze pomocniczo-naukowym, np. w postaci planowego i fachowego gromadzenia materiałów naukowych do badań dla innych. Instancją, opinującą w jednym i drugim przypadku o kwalifikacjach naukowych kandydatów, mógłby być najwłaściwiej Departament Nauki i Szkół Wyższych Ministerstwa W. R. i O. P.

Nauczyciele, będący zarazem pracownikami naukowymi, wysłani w charakterze instruktorów szkolnych do środowisk emigracyjnych, znaleźliby niewątpliwie wolne chwile na badania naukowe w zakresie swej specjalności i nie należałoby się obawiać, by



mogło się to odbić ujemnie na głównych ich obowiązkach, t. j. na działalności oświatowej i pedagogicznej. Wszak i u nas w kraju nauczyciel, który chce i potrafi pracować naukowo, zawsze znajdzie na pracę taką

czas poza swymi zajęciami szkolnymi. Należy wreszcie podkreślić, że intensywne prowadzenie pracy naukowej w naszych środowiskach emigracyjnych miałyby donieść znaczenie dla podniesienia ogólnego poziomu

kulturalnego tej emigracji oraz dla nawiązania żywszej jej łączności z życiem intelektualnym ojczyzny.

Dr. T. JACZEWSKI

Kustoszą w Państw. Muzeum Zoologicznem.

## EKSPEDYCJA DO ANGOLI

(WRAŻENIA I SPOSTRZEŻENIA)

P. Franciszek Łyp, kierownik ekspedycji do Angoli, wysłanej z ramienia Ligi Morskiej i Rzecznej, Naukowego Instytutu Emigracyjnego oraz Polskiej Stacji Badań Tropikalnych nadesłał nam z drogi z Gwinei Portugalskiej korespondencję, którą drukujemy poniżej. Red.

W związku z czynaniami Ligi Morskiej i Rzecznej w sprawach kolonialnych wyruszyliśmy<sup>1)</sup> z Warszawy, celem zapoznania się i stwierdzenia warunków osadniczych w Afryce. Po krótkim zatrzymaniu się w Paryżu i uzyskaniu wiz kolonialnych, ruszyliśmy do Portugalji.

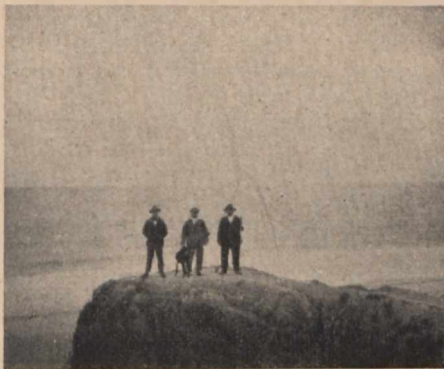
Święta Bożego Narodzenia spędziliśmy w Lizbonie. Dziwne to święta. Przeprowadzony w Portugalji rozdział kościoła od państwa i łączna z nim solidarność społeczeństwa, odjęły świętom charakter nastroju i uroczystości. Ot, dzień świąteczny jak każdy inny, niepoprzedzony specjalnymi przygotowaniem, które jednak w Paryżu zauważyliśmy. Czas piękny, słoneczny, niebo pogodne, drzewa w zieleni i ciepłota + 15° C w pokoju nieopalanym, wszystko to czyni wrażenie raczej święta wiosennego. Natomiast Nowy Rok obchodzi się uroczystie, albowiem jest to dzień, urzędowo uznany jako świąteczny. Republika idzie własną drogą i stwarza sobie sama tradycję z pominięciem tradycji, opartych o takie czy inne wierzenia.

Naród portugalski uważał się za skonsolidowany i spisty jednością narodową w tem błogiem przeświadczeniu, że nie ma w swem łonie narodowości na gruncie europejskim i że dla niego nie istnieje wizja mniejszości narodowej. Niespodzianie więc został zaskoczony wiadomością, że wśród jego 9-ciomiljonowej rzeszy europejskiej jest ponad 800 tys. obywateli portugalskich narodowości żydowskiej, których pradziadowie w czasie wielkiej inkwizycji, pod naporem przesładowania, pozornie przyjęli chrześcijaństwo, ale zachowali swe zwyczaje i obyczaje, pieczołowicie ich przestrzegając przez całe pokolenia i odprawiając obrzędy swe w ścisłej tajemnicy, nocami, w miejscach ustronnych.

Ogłoszenie republiki, zagwarantowanie wolności wyznań i obojętne do nich odniesienie się państwa, a równo-

<sup>1)</sup> Skład ekspedycji: Fr. Łyp, Jerzy Chmielewski, Bronisław Noiszewski i Tadeusz Pigłowski, który przez Marokko udaje się do Angoli.

tak zrosli się i zespolili z narodem portugalskim i takimi są obywatelami republiki portugalskiej, iż nie istnieje nawet w teorii, a tembardziej w praktyce wysuwanie kwestji żydowskiej ja-



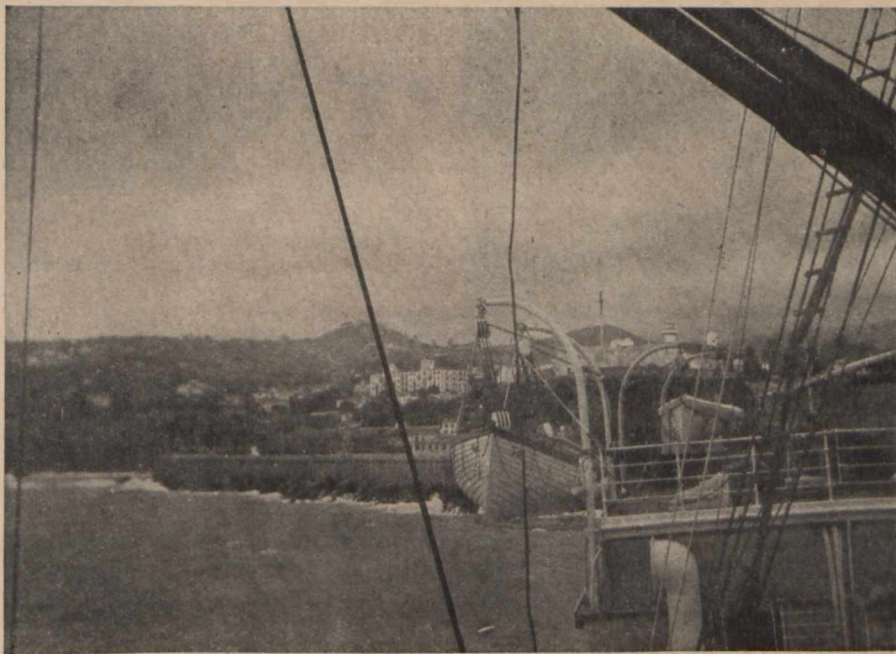
P Tadeusz Pigłowski, wraz z p. W. Terlo, b. senatorem oraz rządcą majątku „Pinheiro da Cruz” nad brzegiem Atlantyku pod Lizboną.

cznie powojenne wysunięcie się kwestji żydowskiej, jako kwestji narodowościowej, skłoniły żydów portugalskich do okazania swego rzeczywistego oblicza. W ciągu wieków żydzi ci tak zrosli się i zespolili z narodem portugalskim i takimi są obywatelami republiki portugalskiej, iż nie istnieje nawet w teorii, a tembardziej w praktyce wysuwanie kwestji żydowskiej ja-

ko mniejszości narodowej. Niemniej jednak faktem jest obecnie niezaprzeczalnym, że element żydowski obejmuje w Portugalji około 10% ludności.

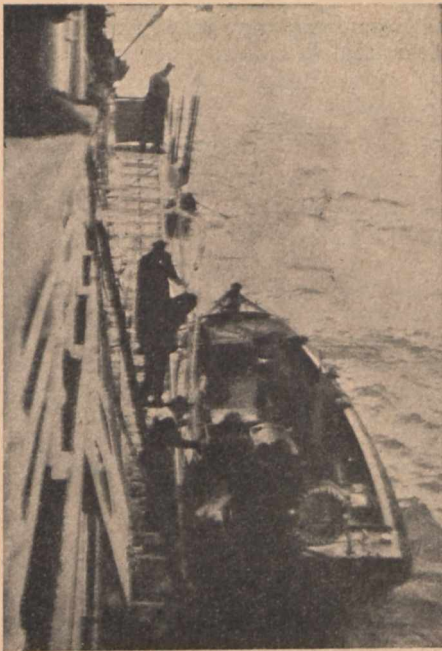
Złożyliśmy wreszcie wszystkie obowiązkowe wizyty i audjencje i zbrojni w plik listów rekomendacyjnych pożegnaliśmy 5 stycznia, skąpaną w promieniach słonecznych i rozsiadłą na licznych wzgórzach Lizbonę, ruszając na parowcu „Pedro Gomes” do Angoli.

Pierwsze zatrzymanie się, to Funchal na portugalskiej wyspie Madeirze. Port wogóle bez urządzeń, morze silnie rozkołysane, fala krótka, gwałtowna i wysoka, wysiadanie więc z parowca i wsiadanie odbywa się romantycznie. Łódź, rzucana falą, stara się przez kilka chociażby sekund utrzymać przy opuszczonym mostku parowca, choćby tylko na taki moment, aby można było wskoczyć w łódź, lub z łodzi na mostek. Pasażerowie wylegli na pokład i z wielkiem zainteresowaniem obserwują ruchy wioślarzy, którzy z wprawą, wchodzącą w zakres artyzmu i mistrzostwa podprowadzają do mostka, odrzucane falą łódzie, chwytają rzucane pakunki i iście bohatersko skaczących w łódzie pasażerów. Naturalnie, nie brak scen, to poważnych, gdzie pasażer zawisa nad wodą, kurczowo trzymając się poręczy mostka, podczas gdy łódź uciekła z pod niego, to znów



Port Funchal na Madeirze.

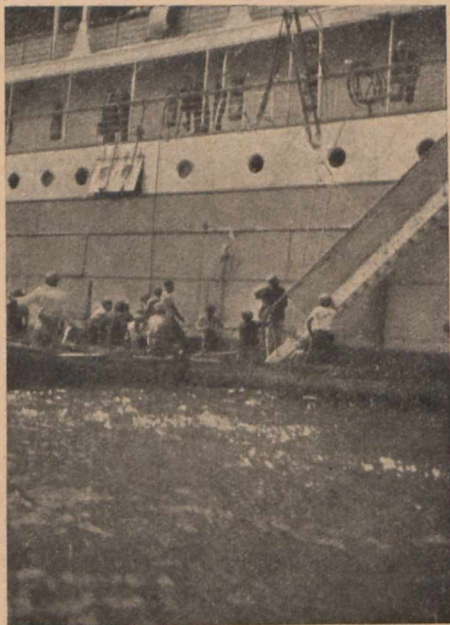




Jedna z pasażerek wysiada ze statku w Funchal.

scen humorystycznych — podawania sobie mniej bohaterskich pasażerek. Co chwilę więc rozlegają się na pokładzie wybuchy śmiechu z komicznie skaczących pasażerów i nagle znów cisza zalega w naprężonym oczekiwaniu: wpadnie pasażer do wody, czy nie wpadnie?

Wokół portu, góra półkolem rozsiadła, 1400 m. wysokości, pocięta kolejkami zębata, strojna jest w rozrzucone tarasami wille, od skalistego podnóża, oplókiwanego błękitną falą oceanu, aż do samego szczytu, uwieńczonego lasem i co chwilę przesłanianego mgłą. Jest to lotnisko, a raczej miejsce miłego zimowania, licznie odwiedzane przez turystów, przywabionych pięknym krajobrazem, łagodnym kli-



Łodzie u burty „Pedro Gomes” w S. Vincente.

matem i ciepłem słońca w porze zimowej.

W pięć dni później, po dość burzliwym morzu, wpływa nasz parowiec na spokojne i ciche wody Wysp Zielonego Przylądka, które w głębi swej mają podobno plantacje kawy, tytoniu, manjoku, trzciny cukrowej, bananów i t. p. roślin subtropikalnych. Nic jednak z tego nie widzimy. Miasto i port S. Vincente, otoczony nagimi skałami wulkanicznymi, ma wygląd swoisty, odrębny od miast dotąd spotykanych i pozbawiony jest zupełnie roślinności. Ale zato pojawia się tu nowość, a mianowicie ludność murzyńska o czarnych, lub ciemnobronzowych ciałach i głowach kędzierzawych, oraz wszędzie panujący kask na głowach białych. Czuć Afrykę i wielki szlak morski, po którym suną ładowne statki z bogactwem kolonij i wiozą w kraje nowe zdobycze kultury i techniki, na krótko zatrzymując się, aby zabrać świeżą rybę i żywność — to wzdłuż czarnego ładu odwieczny szlak, po którym płynie fortuna narodów, a na którym jeszcze, niestety, nie pojawiła się bandera polska.

Następnego dnia zatrzymujemy się



Na pokładzie „Pedro Gomes”. Siedzą od lewej p.p.: B. Noiszewski, Fr. Łyp i van Buyn — gen. inspektor plantacji holendersko-portugalskich w Angoli.

w porcie Praia na wyspie S. Thiago (jednej z wielu Wysp Zielonego Przylądka), również pozbawionej przy brzegach roślinności. Są tu dwie stacje radiotelegraficzne; jedna, mniejsza, obsługująca Wyspy Kanaryjskie, a druga potężna, jest łącznikiem pomiędzy Angolą a Lizboną i dla nas także w ciągu całej naszej podróży będzie łącznikiem z Europą.

Podróżnych jest na statku kilkudziesięciu, większość jednak to kupcy lub portugalscy urzędnicy, wracający do kolonij z urlopów. Jest i trochę cudzoziemców. Dwaj niemieccy misjonarze ze Zgromadzenia św. Ducha udają się do Angoli na wyżynę pod Huambo. Starszy jest weteranem wojny światowej, zna Polskę, brał bowiem udział w ofensywie na Rosję. Po wojnie poświęcił się stanowi duchownemu i w posłannictwie swem misjonarskim poznał już Afrykę Wschodnią. Powiada nam, że po ogłoszeniu republiki portugalskiej, rozkazem władz, zostali misjonarze usunięci z Angoli. Zaczęło się tam jednak szerzyć sekciarstwo o charakterze niepożądanym, usuwa-



W Praia (S. Thiago) na statek przybywa nowy pasażer — mul.

jąc się z pod wszelkiej kontroli. Wobec tego przywrócono prawa misyj, a z braku misjonarzy portugalskich, napływają misjonarze cudzoziemscy. Niemiec z żoną, były plantator na N. Gwineji udaje się do Angoli celem objęcia kierownictwa plantacji w dystrykcie Libollo, gdzie zainteresowany jest znaczny kapitał niemiecki, francuski i portugalski. Inżynier Szwed jedzie w towarzystwie Portugalczyka, plantatora, do Gwineji Portugalskiej, z zamiarem zakupu plantacji. Holender, były dyrektor plantacji kaczuki na Sumatrze, udaje się obecnie jako generalny inspektor przedsiębiorstwa plantacyjnego w Angoli, posiadającego terenów ponad 200 tys. ha, plantacje kawy i palm, fabrykę oleju i mydła, własną kolej, własny port morski, kilka parowców transoceanicznych i przystępuje obecnie do założenia własnego banku w Angoli. Kapitał przedsiębiorstwa holendersko-portugalski wynosi kilkanaście milionów dolarów, zatrudniając około 6



Członkowie ekspedycji (od lewej) p.p.: B. Noiszewski, Fr. Łyp i J. Chmielewski.



tys. murzynów i 150 Europejczyków. Jest i Anglik, inżynier, który pracował przy budowie kolei transafrykańskiej. Zna całą Afrykę, a podążając do Angoli twierdzi, że ze wszystkich, znanych mu kolonij afrykańskich, jedynie Angolę uważa obecnie za teren najodpowiedniejszy do założenia plantacji.

Są to wytrawni praktycy w sprawach kolonialnych, ludzie zamożni i oceniający każdego z jego wartości

materjalnej, rozwijają bowiem swą aktywność w kraju i w warunkach, gdzie obok woli białego człowieka decyduje o jego poczynaniach przede wszystkim kapitał, w wielu wypadkach kapitał nawet znaczny, zdolny stworzyć komórkę gospodarczą silną i w razie potrzeby odporną.

Pasażerowie 3-ej klasy obowiązani są złożyć kaucję na drogę powrotną, aby w razie niewytworzenia sobie warunków odpowiedniej egzystencji mo-

gli wyjechać z kolonji, w której wobec murzynów, nie mogą okazać ubóstwa i jako ludzie biali winni zachować autorytet.

Zbliżamy się do Gwinei, Ciepłotę mamy już znaczną—w kajucie +27° C (dnia 13.I), wszyscy więc przenoszą się na pokład, gdzie lekki, chłodny wietrzyk sprawia miłe wrażenie. Ocean spokojny, lekko zmarszczony, statek sunie gładko, jak po cichym jeziorze, a więc wszyscy czują się doskonale.

FR. ŁYP

## O ISTOCIE PRZEDSIĘBIORSTW KOLONIALNYCH

### II.

Aby zdać sobie sprawę z istoty współczesnych przedsiębiorstw kolonialnych oraz z istoty polskich przedsiębiorstw kolonialnych, musimy zdać sobie sprawę najpierw z istoty kolonij w dzisiejszym tego słowa znaczeniu.

W pierwszej części moich studiów kolonialnych, w rozdziale „O zasadniczych pojęciach polityki kolonialnej i kolonizacyjnej” (Bibl. Polska, 1928) pisałem:

„W najogólniejszym tego słowa znaczeniu nazywamy w naukach społecznych koloniami wszelkie z zamiarem trwałości tworzone, społeczne wyniki emanacji sił społecznych jakiegś zbiorowości na obcym dla niej terytorjum, o ile i jak długo wyniki te przedstawiają się jako zjawiska, której podmioty wykazują swoją zewnętrzną działalnością chęć zachowania trwałej łączności ze zbiorowością osiadłą, będącą źródłem tej emanacji”.

Powyżej podana naukowa definicja kolonij obejmuje wszelkie typy kolonij i dlatego rozbudowana została tak szeroko.

Popularnie powiedziawszy, kolonja jest nową zbiorowością ludzką, powstałą na skutek ekspansji innej, dawniejszej zbiorowości i to zbiorowości osiadłej (nie wędrującej), przyczem ta nowa zbiorowość ludzka bez względu na swój charakter uważa się za pochodną w stosunku do starej zbiorowości (macierzy) i działaniem swoim wykazuje chęć zachowania łączności z macierzą, terenowo gdzieindziej położoną, niż zbiorowość nowa.

W myśl powyższej definicji możemy mówić o kolonji lwowskiej w Warszawie, o kolonji warszawskiej w Grodzisku pod Warszawą, o kolonjach niemieckich w Polsce, o politycznych kolonjach francuskich w Algierze, Sudanie, Indochinach i t. d., o kapitałowych kolonjach angielskich i francuskich w Polsce i t. p.

Jak widzimy z paru przytoczonych tu przykładów ilość typów kolonij, które wszystkie mieszczą się w naszej definicji jest przebogata. Bogactwo tych typów wynika, stąd, że:

a) *charakter t. zw. macierzy może być najrozmaitszy* (np. miasto, wieś, państwo, naród, siedziba przedsiębiorstwa, zespół wyznawców jakiegś wiary, lub religji, stale osiadłych na pewnym terytorjum i t. d.);

b) *charakter ekspansji może być najrozmaitszy* (gospodarczy, idealno-kulturalny, polityczny);

c) *charakter związku nowopowstałej zbiorowości w stosunku do macierzy bywa też najrozmaitszy*, i co do typu, i co do siły, wiążącej kolonję z macierzą.

W wielkiej polityce światowej zasadniczą rolę odgrywają trzy typy kolonij: a) kolonje polityczne, b) kolonje narodowe, c) kolonje kapitałowe. Wielkie znaczenie tych kolonij wynika stąd, że w dzisiejszym ustroju społecznym świata trzy czynniki tworzą jakby zasadnicze filary nowoczesnego porządku świata, a czynnikami temi są: Naród, Państwo i Kapitał.

Jeśli np. Żydzi zaczęli napływać, dajmy na to z Rosji do Polski i będą tworzyli u nas zbiorowość o poczuciu odrębności, przyczem będą działalnością swoją wykazywali chęć zachowania łączności ze swymi dawniejszemi siedliskami w Rosji — wówczas będziemy mieli do czynienia z typową narodową kolonją Żydów rosyjskich w Polsce.

Jeśli Polacy będą analogiczną zbiorowość wytwarzali, dajmy na to, w Niemczech, lub we Francji, wówczas będziemy mieli do czynienia z narodową polską kolonją w Niemczech lub we Francji.

Jeśli byśmy dostali, jako Państwo, na własność np. Kamerun lub Togo, i gdy byśmy zorganizowali na tych terenach polską, macierzy podległą administrację, któraby uważała się za zrodzoną przez Polskę i utrzymywała z Rzeczpospolitą polityczno-administracyjną łączność — wówczas mielibyśmy przed sobą zjawisko typowej kolonji politycznej.

Jeśli wyobrazimy sobie, że jakiegś np. amerykańskiego przedsiębiorstwo kapitalistyczne nabyło lub zbudowało w Polsce jakiegś przedsiębiorstwo, podporządkowane przedsiębiorstwu macierzystemu, a czującemu się odrębnem od innych przedsiębiorstw w Polsce — wówczas mamy do czynienia z przykładem kolonji kapitalistycznej. Typów kolonij kapitałowych jest tyle, ile jest typów i celów przedsiębiorstw wogóle.

Nowoczesna, wielka polityka kolonialna nie musi być wcale zamorską i niezawsze teren macierzy i teren ko-

lonji muszą być od siebie oddzielone granicami państwowymi. Nawet w granicach jednego i tego samego państwa możemy obserwować kolonje kapitałowe i narodowe. Tak np. odnośnie tych ostatnich mogliśmy w Małopolsce za czasów zaborczych obserwować powstawanie kolonij polskich na etnograficznie niepolskich terenach, oraz kolonij ruskich na etnograficznie nieruskich połaciach ziemi.

Każdy nowoczesny Naród dąży do własnej państwowości, gdyż właśnie organizacja państwowa zabezpiecza największe możliwości rozwojowe dla Narodu, będącego gospodarzem państwa. Każdy o własne państwo oparty naród wzmaga w granicach swej możliwości swoje państwo, gdyż przez to wzmaga swe własne siły. — Każdy naród, oparty o ustrój kapitalistyczny, stara się w granicach swej możliwości ekspandować swojemi kapitałami poza etnograficzne i polityczne granice swoje, aby przy pomocy tego ważkiego narzędzia, jakim jest kapitał, podporządkować sobie możliwie największej obcych interesów.

Właściwym ośrodkiem współczesnego życia międzynarodowego są nie Państwa, a Narody. Państwa są tylko narzędziami Narodów. Dlatego też właściwy klucz do rozwiązania zagadek życia międzynarodowego tkwi w interesach narodów, które ekspandują w rozmaitych formach, między innymi i w formach kolonij ludnościowo-narodowych, państwowych i kapitałowych. Formy te nietylko nie wykluczają się, ale pozwalają się nawzajem bardzo łatwo łączyć ze sobą.

Gdybyśmy dostali Kamerun, jako kolonję polityczną, bylibyśmy zmuszeni zamienić w granicach możliwości tenże Kamerun również i na kolonję kapitałową polską i na polską kolonję ludnościowo-narodową.

Oczywista, nie wszystkich stać na tak wszechstronny rozwój. W polskiej ekspansji kolonialnej musimy się liczyć i z takimi wypadkami, w których ograniczamy się do kolonij kapitałowych i narodowych, lub tylko jednej z nich. Inna rzecz, w jakim stopniu celowe jest dla nas tworzenie kolonij niepolitycznych, które nie mają szans przetrwać się z czasem na polityczne. O tem pomówimy osobno.

Reasumując wyniki naszego rozu-



mowania, dochodzimy do wniosku, że, jeśli ośrodkiem nowoczesnego życia międzynarodowego są Narody i wytworzone przez nie Państwa, jeśli podstawą życia nowoczesnego są Narody, to z polskiego stanowiska za politykę kolonialną uznać możemy tylko tę ekspansję Narodu polskiego, która zabezpiecza temu narodowi wzrost sił przez podporządkowanie interesom polskim nowych, dotychczas niepolских terytorjów, przyczem podporządkowanie to winno dokonać się w granicach możliwości we wszystkich 3 powyżej wspomnianych formach kolonii, t. j. w formie kolonii politycznych, ludnościowo-narodowych i kapitałowych.

W związku z tem, za polskie przedsiębiorstwa kolonialne uznamy te tylko przedsiębiorstwa, które Naród polski zbliżają do korzystnych wyników ekspansji sił polskich. Przedsiębiorstwa, które powyższemu warunkowi w założeniu lub w praktyce zadość nie czynią nie są *polскими* przedsiębiorstwami kolonialnymi.

Jeśli więc jakieś przedsiębiorstwo, dajmy na to kolonizacyjne zamorskie, ekspeduje ludzi naszych z Chełmszczyzny do Argentyny, osłabiając przez to siłę Narodu polskiego w macierzy i, nie stwarzając żadnego przyrostu sił dla polskości za morzem (trudno uznać za celowe pchanie garstek Polaków na teren, który jak Argentyna jest dla nas beznadziejny) — to takie przedsiębiorstwo *nie jest polskiem* przedsiębiorstwem kolonialnym, choćby przedsiębiorstwo to było w Polsce zarejestrowane i od Rządu otrzymało subwencję i choćby 30% dywidendy przyniosło. Zysk dywidendowy nie pokryje bowiem straty w ludziach.

Jeśli jakieś przedsiębiorstwo kolonizuje Polakami wieś francuską, w której w ciągu kilkudziesięciu lat Polak beznadziejnie przepadnie w morzu francuskim, to takie przedsiębiorstwo nie jest polskiem przedsiębiorstwem kolonialnym, choćby w nazwie polskości tę podkreślało. Cała polskość tego przedsiębiorstwa będzie chyba le-

żała w posługiwaniu się ludzkim materiałem polskim, zużytym jako mierzwa pod wzrost obcego Narodu.

Wywożenie Polaków na przepaść, to nie jest polska polityka kolonialna. Nie każde więc „polskie” przedsiębiorstwo kolonizacyjne jest polskiem przedsiębiorstwem kolonialnym.

Jeśli by niemówiący po polsku przedsiębiorcy stworzyli przedsiębiorstwo, idei polskiej ekspansji narodowej służące i polską racją stanu podyktowane, to takie przedsiębiorstwo choćby z jedną 10-złotową akcją w rękę polskiem będzie bardziej polskie (mimo rejestracji zagranicą), niż w Polsce rejestrowane, ale w praktyce polską racją stanu niekierujące się przedsiębiorstwa.

Polskie nie będą też przedsiębiorstwa, które „rasą europejską” będą kolonizowały naprawdę, — dajmy na to Peru, — nie bacząc na to, czy kolonista jest w odpowiednim stosunku Polakiem lub też nim nie jest.

Za polskie przedsiębiorstwa kolonialne trudno uznać takie wypadki, w których fabrykant lub ziemianin polski opuszcza granice Polski po to, by nową wyszukać sobie ojczyznę i to ojczyznę wolną od „katastrof”. Takich przedsiębiorców, choć mogą w ogólnej akcji celowej być pożyteczni, nie uznamy za pionierów polskiej idei kolonialnej, choćby setki tysięcy hektarów ziemi zagranicą zakupili.

Przedsiębiorcą-pionierem kolonialnym jest tylko taki przedsiębiorca, który organizuje swe przedsiębiorstwo, jako składową część Narodu i Państwa Polskiego, który widzi w sobie jeden z czynników i funkcję rozwoju i potęgi, tak Narodu jak i Państwa Polskiego. Uciekinierzy i hurtowi eksporterzy polskiego materiału ludzkiego, skierowujący swój wysiłek na tereny widocznie beznadziejne z punktu widzenia ekspansji ludnościowych, politycznych lub kapitałowych sił Polski, przedsiębiorcami kolonialnymi polskimi nie są.

Jeśli ktoś zakłada w Polsce przedsiębiorstwo kolonizacyjne po to, by kolonizować np. Amazonas (w Brazy-

li), to można uznać przedsiębiorstwo takie za kolonialne polskie tylko w tym wypadku, jeśli przedsiębiorca ten nie będzie tam osadzał Polaków, lecz nie-Polaków i to tak, by wszelkiej stąd dla Polski uniknąć szkody. Przedsiębiorstwo takie, o ile będzie ono obliczone na zysk, będzie wówczas przedsiębiorstwem kapitalistycznym, tworzącem kolonję kapitałową polską w Amazonas. Nie zapominajmy jednak o tem, że niekażde przedsiębiorstwo, stwarzające kolonję kapitałową polską, jest celowe z punktu widzenia Narodu-Państwa. Kapitał kolonialny winien tak, jak cały kapitał w dojrzałych społeczeństwach demokratycznych, służyć interesom Narodu. Odwrotny stosunek trudno uznać za zdrowy.

Polski kapitał jest dziś tak ubogi, tak mały, że naprawdę nie stać nas na przedsiębiorstwa, wytwarzające kolonje kapitałowe, dające naszemu gospodarstwu narodowemu tylko dywidendy i to jeszcze... mocno nieraz wątpliwe.

Jeśli byśmy tolerowali, by dywidendy z naszych przedsiębiorstw kolonizacyjnych okupowane były eksportem polskiego materiału ludzkiego, idącego na przepaść — to wystawilibyśmy sobie sami najfatalniejsze świadectwo ubóstwa zdolności życia, jako naród i zdrowy i wielki.

Polskie przedsiębiorstwa kolonialne muszą mieć nietylko polskie podmioty własnościowe, ale i program działalności, podyktowany interesami ekspansji Narodu-Państwa Polskiego. Sam fakt, że Polacy są właścicielami przedsiębiorstw kolonizacyjnych nie przesądza jeszcze polskiego-kolonialnego charakteru danego przedsiębiorstwa kolonizacyjnego. O tej różnicy między przedsiębiorstwem kolonizacyjnym, a kolonialnym trzeba pamiętać i trzeba ją sobie tembardziej uświadomić, że konkretne prace zagranicznej kolonizacji wchodzą w Polsce na tory praktyczne.

Dr. GUSTAW ZAŁĘCKI

## AFRYKA FRANCUSKA

Związek Pionierów Kolonialnych pierwszy poruszył sprawę ewentualnego kondominjum gospodarczego z Francją na terenie jej kolonii. Myśl ta jest ze wszechmiar godna uwagi i ma wszelkie szanse urzeczywistnienia. Chodzi jedynie o to, aby nasza Sojuszniczka zechciała zrozumieć, że leży to w interesie obydwóch państw.

Francja ilościowo się zmniejsza. Każdy patriota francuski z trwogą patrzy w przyszłość, obserwując zmniejszającą się liczbę narodzin. Jeszcze lat 25 — 40, to znaczy jedno pokolenie, i ten ubytek może poważnie wstrząsnąć potęgą Francji.

W pierwszym rządzie da się jej to odczuć w olbrzymim imperjum kolonialnym, bo wszak Francja dzisiaj

jest drugą potęgą kolonialną w świecie.

Historja się powtarza, chociaż w zmienionej formie. Potęga imperjum rzymskiego została najprzód zaatakowana w odległych prowincjach, kiedy nie stało prawdziwych Rzymian do rządzenia i obrony tychże.

Jak nikłymi siłami ludzkimi Francja rozporządza w swoich kolonjach, pokazuje tutaj poniższa tabelka, zaczerpnięta z dzieła francuskiego p. Ludwika Cros'a pod tytułem: „L'Afrique Française pour Tous”, a więc w r. 1926 było w Zachodniej Afryce francuskiej, bez Algieru, Oranu i Constantiny (te prowincje muszą być zupełnie osobno traktowane) ogółem

Francuzów wraz z żonami i dziećmi 11.099.

2) w Afryce Podzwrotnikowej 2.112

3) w terytorjach mandatowych (dawne kolonje niemieckie Togo i Kamerun) 1.050

W tych 2-ch kolonjach liczono już wszystkich innych Europejczyków.

Biorąc powierzchnię tych krajów w porównaniu do Francji, to:

1) Zachodnia Afryka francuska jest dziewięć razy większa od Francji i posiada mieszkańców około: 13.000.000

2) Afryka Podzwrotnikowa cztery razy większa i posiada mieszkańców 3.200.000



3) terytorja mandatowe,  
równe Francji, mieszka. 3.700.000

A więc około 8-miu ty-  
sięcy Francuzów, nie licząc  
żon i dzieci, rządu 19.900.000  
tubylców.

Taki stosunek da się jedynie tylko  
wtedy utrzymać, jeżeli ludność tubyl-  
cza znajduje się na bardzo niskim po-  
ziomie cywilizacji.

Utrzymać w posłuszeństwie przy  
pomocy nowoczesnych środków wo-  
jennych możnaby ją w końcu, ale czyż  
te osiem tysięcy ludzi jest w stanie  
wykorzystać te wszystkie możliwości  
gospodarcze, jakie przedstawia kraj,  
zawierający wielkie bogactwa, o łącz-  
nej powierzchni czternaście razy więk-  
szej od Francji i około 20 milionów  
ludności?

Możliwość rozwoju nie da się tutaj  
nawet w drobnym ułamku wykorzy-  
stać. Że Francuzi zdają sobie z tego

sprawę świadczy choćby napis na cy-  
towanym powyżej dziele p. Cros'a.

„Quatorze colonies a mettre en va-  
leur” oraz ostatni rozdział tejże zaty-  
tułowany:

„Czuwajmy nad ratunkiem Impe-  
rium kolonialnego”, gdzie autor pisze:  
„My, Francuzi, nie umieliśmy wyrobić  
w sobie poczucia kolonialnego, a o-  
becnie, kiedy jesteśmy drugą potęgą  
kolonialną w świecie tego „poczucia”  
nam brak. Czy jest to obojętność?  
ignorancja, niezrozumienie? Czy też sy-  
stematyczny opór przeciwko każdemu  
wysiłkowi, ekspansji? Jednak tak jest  
niestety. Jest to pewien stan psychicz-  
ny. Przypuśćmy więc, że Francuzi nie  
są w stanie stracić z oczu swych wież  
lub bulwarów; w takim razie poco nas  
obciążają temi wszystkimi ziemiami i  
dalekimi wyspami? Czy nie mamy  
żadnego interesu stwarzania sobie blo-  
ku kolonij francuskich, któryby gotów  
był poddać się naszym wysiłkom? W  
obecnym stanie umysłów postawienie

sobie takiego pytania nie jest obojęt-  
ne”.

Jak widzimy z powyższego, są  
Francuzi, którzy zdają sobie doskona-  
le sprawę i wskazują na ten dziwny  
stan umysłów we Francji, nie docenia-  
jąc olbrzymiego skarbu, jakim są ko-  
lonje. My, Polacy, powinniśmy wyko-  
rzystać ten psychologiczny stan i  
wejść w pertraktacje z naszą Sojusz-  
niczką, gdyż tak w interesie Francji  
jak i Polski jest, aby w kolonjach u-  
sadowili się tak wypróbowani sprzy-  
mierzeńcy, jakimi jesteśmy my Pola-  
cy, nie zaś inny, wrogo do Francji  
usposobiony naród.

Punkt zaczepienia jest, należy tyl-  
ko pokierować mądrze sprawą, a re-  
zultaty mogą być bardzo obiecujące.  
Ale najważniejsze jest właśnie rozpo-  
cząć w tym kierunku pewne zabiegi,  
bo, jak mówi stare polskie przysłowie,  
„same gołąbki nie wpadną do gąbki”.

INŻ. J. OKSZA-GRABOWSKI

## NOWA ORJENTACJA PORTUGALSKA W SPRAWIE ANGOLI

P. Franciszek Łyp nadsyła nam  
w wyjątkach wywiad z mianowanym  
w listopadzie r. ub. nowym Wysokim  
Komisarzem Angoli, kom. Filomeno  
da Camara. Był on już gubernatorem  
kolonij portugalskich w Indjach, S.  
Thomé, ministrem Skarbu i dwukrot-  
nie, aczkolwiek oba razy krótko, gu-  
bernatorem Angoli.

Oto najważniejsze momenty z tego  
interesującego wywiadu:

— Jestem zdecydowanym przeciw-  
nikiem romantycznej koncepcji kolo-  
nizacji — mówił kom. Filomeno da  
Camara — wprowadzającej Państwo  
w zaufek bez wyjścia przez wydanie  
dekretu, który w taki entuzjazm wpra-  
wił p. Dr. S. Maia i którego zastoso-  
wanie — bez określenia czasu rozpo-  
częcia — podało do publicznej wia-  
domości pismo p. Dr. A. Cortesao<sup>1)</sup>.  
Dekret ten mógłby być doskonałym  
tematem dla jakiejś konferencji, albo  
tezy, ale nie odpowiada faktom i rze-  
czywistości. Jest to dekret kinemato-  
graficzny, jedna z wielu konwencji  
filmów amerykańskich, godne pożało-  
wania nieporozumienie między kolo-  
nizacją, którą można było przeprowa-  
dzić w pierwszej połowie XIX wieku,  
a tem, co należy robić obecnie. Weź-  
my, jako przykład, Amerykę Północ-  
ną. Koloniści, twórcy osad i miast,  
znaleźli się na kontynencie amerykań-  
skim wobec ciężkich warunków przy-  
rodzonych, które musieli opanować  
jedynie przy pomocy własnych rąk,  
bez maszyn, prawie bezbronni, w epo-  
ce lichych komunikacji, w embrional-

nym okresie wielkiego przemysłu, w  
którym to okresie człowiek był siłą  
roboczą i maszyną, wykonywującą  
pracę. Owca, wełna, krosna i zaduch  
wśród czterech ścian drewnianego  
domku, a zanim nastał porządek, na-  
pady, anarchja i jedyna władza „sze-  
rył”. Cały ów wysiłek, całe dzieło ko-  
lonizacyjne odbyło się poza udziałem  
rządu, poza kodeksami, poza dekre-  
tami — kolonizacja amerykańska prze-  
prowadzona niejako w cieniu, niewid-  
zialna dla oczu wielu, była niespod-  
zianką nawet dla samej Ameryki.  
Była to walka z przyrodą i walka z tu-  
bylcami. Kolonista amerykański i czer-  
wonoskóry byli od samego początku  
wrogami, prowadząc walkę na śmierć  
i życie. Czerwonoskóry zostali wyte-  
pieni bez litości, a po ogromnej pozo-  
dże pozostały tylko popioły i resztki  
plemion.

W miarę postępu, wielkich wyna-  
lazków, szybkiego rozwoju wielkiego  
przemysłu i cudownego zmniejszenia  
odległości, straciła kolonizacja swój  
prymitywny wygląd, swą twardość i  
surowość warunków, a wymaga nato-  
miast innych warunków i innych or-  
ganizacyjnych form, oraz innych gwa-  
rancji. Człowiek dzisiejszy wobec  
wspaniałego widoku wielkich fabryk  
już nie ma ochoty brać się za bary  
z przyrodą, ani też bytować bez da-  
chu nad głową. Kolonista dzisiejszy  
idzie tam, gdzie życie uśmiecha się do  
niego, w tereny uprawne i przesiąk-  
nięte kapitałem, gdzie można siać i  
mieć pewność zbioru. I to właśnie  
jest powodem emigracji do Brazylii,  
Argentyny, krajów Ameryki Północ-  
nej i t. p.

Pierwszym wielkim kolonizatorem  
Angoli powinien być kapitał portu-  
galski lub cudzoziemski. Inni koloni-  
ści przyjdą później i nie będą potrzeb-  
ne ani dekrety, ani biurokratyczne or-  
ganizacje.

Jest jeszcze jedna ważna różnica —  
której się nie widzi, lub nie chce wi-  
dzieć — pomiędzy kolonizacją Ame-  
ryki a kolonizacją Afryki. Koloniza-  
cja Ameryki wytępiła tubylców, pod-  
czas gdy kolonizacja Afryki potrzebu-  
je murzynów.

Cóż znaczy dla Ameryki, że biały  
służy białemu, lub też, że biali wyko-  
nywują prace najcięższe? Są bowiem  
braćmi jednej rasy i dążą do tych sa-  
mych ideałów. W Afryce jest jednak  
inaczej. Biały musi utrzymać godność  
swej rasy wobec murzynów. Biały nie  
może pracować u murzyna, ani też nie  
może mu okazać, że jest w biedzie.  
Ci koloniści, którym wszystko się o-  
biecuje, a nic nie daje, tworzą klasę  
„białych biedaków”, która we wszy-  
stkich kolonjach jest na najniższym  
szczeblu socjalnym. Taka kolonizacja  
mogłaby mieć u nas zastosowanie, gdy-  
byśmy, jak to jest w Australji, wy-  
parli tubylców. Ten wypadek jednak  
nie ma u nas zastosowania, tembar-  
dziej, że posiadamy tradycję, którą  
powinniśmy podtrzymać, to jest tra-  
dycję współpracy z murzynami, oby-  
watelami portugalskimi takimi samy-  
mi, jak każdy z nas. A pozatem słu-  
szna ta doktryna, uzyskująca grunt  
w Lidze Narodów, tolerancyjna i ludz-  
ka, zaczyna wchodzić w życie nawet  
w samej Ameryce.

— Cóż więc Wasza Excelencja u-  
waża za nierealne i fantastyczne w  
tym dekrete?

— Pan dr. A. Cortesao w piśmie,  
w którym dał odpowiedź panu dr. S.  
Maia stwierdził, że myśli tak samo,  
jak ja. Brak przygotowań na pomie-  
szczenia emigrantów, brak pieniędzy,  
„fantazje”, w tem wszystkim jeste-  
my zgodni.

— Jakże więc należy rozwiązać ten  
problem? Czy może na razie zwalczać  
emigrację?

— Tym, którzy sami ryzykują i e-

<sup>1)</sup> Mowa tu o dekrete w sprawie ko-  
lonizacji Angoli, o czem podało „Morze”  
w Nr. 11-tym z r. ub. w artykule p. t.  
„Portugalskie zamierzenia kolonizacji An-  
goli”, wyciągając trafne wnioski, że wpro-  
wadzenie w życie ustawy o koloniza-  
cji może nie dojść do skutku z powodu  
trudności technicznych i finansowych.



migrują poza jakąkolwiek organizacją biurokratyczną, udzieli Wysoki Komisarz Angoli wszelkiego możliwego poparcia. Lecz przede wszystkim należy rozwiązać problem kapitału. Jeżeli pojawi się kapitał, jeśli rzeki kapitału zaleją Angole, wtedy i emigranci pojawią się sami, bez przynęcania ich, 95% zdecydowanych osadników, a 5% emigracji sztucznej — oto ideał i zdrowy sens.

Dalsza część wywiadu obejmuje problem waluty angolskiej, która została w wartości swej zrównana z walutą portugalską. (1 dol. am. równa się 22.50 eskudów lub angolarów. 1 angolar równa się naszym czterdziestu groszom).

Ważną jednak jest końcowa część

wywiadu, w której Wysoki Komisarz Angoli tak się wyraża:

— Kolonie w naszej epoce, w epoce mandatów, mają atmosferę tak międzynarodową, jak jej nigdy nie miały. Przeminał już czas imperjalizmu, żelaznej rękawicy, kolczugi i miecza. Sztandar narodowy jest wprowadzić jeden, ale ziemia należy do tych, którzy chcą pracować, którzy wnoszą zdrowe ręce i kapitał.

— Port Lobito musi być połączony z Katangą i nikt nie może pomijać faktu, że odpowiada to rzeczywistości. Rozwój Konga belgijskiego jest ściśle związany z rozwojem Angoli. Z mej strony jestem gotów — i nie ukrywam tego — zastosować polity-

kę sympatii między obu koloniami, które graniczą ze sobą, łączy je bowiem braterstwo ducha łańciskiego, aspiracji i ideałów. Pójdę również drogą przyjaznej polityki w stosunku do wszystkich kolonii cudzoziemskich.

Powyższe oświadczenie odbiło się silnym echem w prasie portugalskiej i przyjęte zostało przez opinię publiczną z wielkim uznaniem, w tem przeświadczeniu, że powtórne powołanie p. Filomeno da Camara na stanowisko wielkorządcy Angoli, którą to godność piastował w r. 1918, dozwoli mu jako wybitnemu znawcy spraw kolonialnych, skutecznie rozwiązać obecne zagadnienia natury ekonomicznej i osadniczej Angoli.

## PRZEGLĄD KOLONJALNY

### REWOLTA TUZIEMCÓW WE FRANCUSKICH POSIADŁOŚCIACH AFRYKI ŚRODKOWEJ.

Do Europy nadeszła wiadomość, iż w końcu stycznia r. b. we francuskich posiadłościach Afryki Środkowej, a w szczególności w Kongo, wybuchło powstanie tuziemców. Powstańcy wzięli do niewoli szereg europejczyków w charakterze zakładników, oraz wystosowali do miejscowych władz kolonialnych ultimatum z różnymi żądaniami. Powstanie, o ile wiadomości o niem są prawdziwe, ma swe źródło w tak zwanej „kwestji pracy”. Francuzi budują poprzez swe posiadłości w Afryce Środkowej kolej żelazną Brazzaville - Ocean oraz w związku z budową tej kolei rozbudowują sieć dróg gruntowych. Celem wykonania budowy wprowadzono przymus pracy tuziemców, którzy całymi tysiącami są uprowadzani przez policję z wiosek i domów rodzinnych i transportowani przymusowo na miejsce budowy. Ten przymus pracy wywołał wroga postawę ludności tubylczej względem Francuzów. Pan Antonetti, generalny gubernator Afryki Środkowej, już oddawna zwracał uwagę rządu francuskiego na rozdrażnienie, jakie się dało zauważyć wśród ludności tubylczej.

Należy zauważyć, że na najbliższej sesji Międzynarodowego Biura Pracy będzie, między innymi, rozpatrywana kwestja stosowania przymusu pracy w kolonjach.

### WSPÓLNY FRONT ANGLO-FRANCUSKI W KWESTJACH KOLONJALNYCH.

W Paryżu powstał niedawno Komitet anglo-francuski dla studjów kolonialnych. Z tej racji rzymska „Tribuna” ogłasza kilka artykułów, w których zestawia szereg faktów, świadczących, że Francja i Anglja dążą do wytworzenia wspólnego frontu anglo - francuskiego w kwestjach, dotyczących międzynarodowej polityki kolonialnej. Fakty te są następujące: zawarcie przez Francję i Anglję kompromisu w sprawach morskich, podróżę marszałka Lyatey i generała Gouraud do Londynu i Indyj, i wreszcie utworzenie komitetu studjów kolonialnych w Paryżu. Właszcza utworzenie komitetu w najwyższym stopniu niepokoi opinię włoską. „Tribuna” oświadcza, że komitet jest tylko szyldem, pod którym kryje się właściwa praca, zmierzająca w kierunku wytworzenia wspólnego frontu

kolonialnego między Anglja a Francja. Dziennik włoski widzi w tym współdziałaniu wielkie niebezpieczeństwo dla międzynarodowej polityki kolonialnej, ponieważ siłą konieczności zmusi to pozostałe państwa kolonialne do przeciwstawienia Angli i Francji bloku państw, prowadzących politykę kolonialną ze Stanami Zjednoczonymi na czele.

### STULECIE PRZYNALEŻNOŚCI ALGERU DO FRANCJI.

W r. 1929 ubiega 100 lat od chwili, kiedy wojska francuskie po zdobyciu Algeru, opanowały cały kraj i włączyły go do afrykańskich posiadłości Francji. Rocznica ta będzie obchodzona we Francji, a szczególnie w Algerze niezwykle uroczysto. W tym terminie przygotowuje się szereg uroczystości, kongresów naukowych, artystycznych, sportowych i t. p. W samym Algerze odbędzie się około 60 kongresów.

Z tej racji prasa francuska podnosi zaślugi Francji na polu kultury i cywilizacji w Algerze. Posiadanie Algeru przez Francję, zdaniem dzienników francuskich, jest równoznaczne z odrodzeniem Algeru. Alger posiada w swej historii dwa wielkie okresy rozwojowe — pierwszy, to panowanie w Afryce starożytnego Rzymu; drugi — panowanie Francji, która w ciągu stu lat czyniła wysiłki, zmierzające do stworzenia dla ludności Algeru trwałych podstaw jej bytu materialnego oraz do zamienienia Algeru na kraj o wysokiej kulturze i cywilizacji. Francja, piszą jej dzienniki, może być dumna ze swego stuletniego dorobku w Algerze, a podczas uroczystości świat cały się przekona, jak żywotny jest francuski genjusz kolonizacyjny, i jak głębokie jest przywiązanie 6.000.000-owej ludności Algeru do metropolii.

### MIĘDZYNARODOWE BIURO PRACY A SPRAWY KOLONJALNE.

Międzynarodowe Biuro Pracy coraz częściej włącza do zakresu swych zainteresowań sprawy, związane z kwestją pracy w kolonjach. Na najbliższej sesji tego Biura będzie, między innymi rozpatrywana sprawa stosowania przymusu pracy w stosunku do tuziemców w Afryce. Z tego powodu prasa państw kolonialnych (Holandia, Francja, Anglja), uderza na alarm. Zdaniem tej prasy M. B. P. nie jest organem kompetentnym w sprawach kolonialnych; poza tem Biuro składa się z 56 członków - państw, między którymi 48 państw nie posiada kolonii. W ja-

ki więc sposób delegaci krajów niekolonialnych oceniać będą problemy socjalne, występujące w kolonjach? Dziennikarze państw kolonialnych obawiają się, aby M. B. P. nie stało się w przyszłości organem kontrolującym w stosunku do krajów, posiadających własne kolonie, na wzór Komisji Mandatowej, będącej z ramienia Ligi Narodów takim organem w stosunku do państw (Francja i Anglja), które na podstawie udzielonych im przez Ligę Narodów mandatów administrują czasowo byłymi koloniami niemieckimi. Obawy te trzeba przyznać, z punktu widzenia imperializmu kolonialnego są, oczywiście, słuszne. Jednak słuszność tych obaw będzie w znacznym stopniu podważona, jeżeli się zważy, że rządy w kolonjach polegają właściwie na eksploatacji terenów kolonialnych, a eksploatacja oparta jest na pracy ludności tubylczej — i właśnie tu M. B. P. ma dużo do mówienia i jest organem właściwym do rozstrzygania kwestyj, związanych z pracą w kolonjach. Zresztą M. B. P. zajmuje się między innymi reglamentacją międzynarodowego ruchu emigracyjnego. Kto wie, czy bliższe zbadanie przez Biuro możliwości gospodarczych w poszczególnych kolonjach oraz warunków pracy, nie przyczyniłoby się do rozszerzenia terenów emigracyjnych, zwiększających się obecnie z roku na rok, dla krajów o wysokim napięciu ruchu emigracyjnego.

### KORZYŚCI, JAKIE MA FRANCJA Z POSIADŁOŚCI W ŚRODKOWEJ AFRYCE.

Budżet Zarządu kolonialnego francuskiej Afryki Środkowej wykazuje następujące liczby:

#### Obrót handlowy we frankach.

Rok 1924	91.236.601
„ 1925	155.222.463
„ 1926	275.745.687
„ 1927	309.067.527
„ 1928 (1-y kwartał)	194.951.293

#### Obrót handlowy w tonach.

Rok 1925	280.481
„ 1926	332.808
„ 1927	401.136
„ 1928 (1-y kwartał)	260.835

#### Dochody skarbu francuskiego.

Rok 1924	9.823.730
„ 1925	15.711.053
„ 1926	24.057.209
„ 1927	28.106.733
„ 1928 (1-szy kwartał)	30.000.000



Rozwój gospodarczy kolonii postępuje szybko naprzód: budżet na r. 1929 jest preliminowany w wysokości 55.000.000 franków; w r. 1927 sprowadzono z Francji do kolonii 102 automobile, co wskazuje na szybko wzrastający postęp mechanizacji kraju. Największym dziełem, jakie jest przedsięwzięte na terenie Afryki Środkowej — to budowa kolei żelaznej Brazzaville — Ocean, która w roku przyszłym będzie już uruchomiona. Trasa tej kolei jest niezmiernie skomplikowana i trudna do wykonania pod względem technicznym. Długość wszystkich wiaduktów kolei wynosi razem 94 kilometrów, a jeden z podziemnych korytarzy, przez który będzie biegła trasa, posiada 141 kilometrów długości.

Stan szkolnictwa we francuskiej Afryce Środkowej przedstawia się w sposób następujący: czynnych jest szkół w miastach 11, szkół we wsiach 39, czyli razem 50 szkół, liczących 29 nauczycieli europejskich i 2985 uczniów.

Natomiast sprawa stanu liczebnego lekarzy w kolonjach francuskich pozostawia dużo do życzenia, pomimo że Francja posiada 4 instytuty medycyny tropikalnej, a mianowicie: w Paryżu, w Bordeaux, w Strasburgu i w Marsylii. Francja posiadała we wszystkich swoich rozległych kolonjach w r. 1928 — 1108 lekarzy. Liczba ta jest niezmiernie mała, jeżeli się zwąży, że lekarze ci są do usług ludności, liczącej, przeszło 100.000.000 głów. To też Francuzi starają się ułatwić lekarzom bytowanie w kolonjach. Lekarz, który się zgłasza do pracy w kolonjach otrzymuje 10.000 franków ryczałtowo na kosztą za instalowania się, roczna zaś pensja jego wynosi około 50.000 franków. Pełną emeryturę uzyskuje po 25 latach służby.

#### PROGNOSTYKI ZASADNICZEGO ZWROTU W POLITYCE KOLONJALNEJ HOLANDJI.

Indje Holenderskie składają się, jak wiadomo, z szeregu wysp, jak Sumatra, Jawa, wyspy Sunda, Borneo, Celebes i inne. Na wyspach tych mieszka ludność, należąca do różnych szczepów, o różnych językach, wierzeniach i pojęciach społecznych. Nazwa Indyj Holenderskich jest jedynie pojęciem geograficznym, same zaś Indje stanowią terytorjalną jednostkę polityczną, wytworzoną przez metropolję — Holandję. Pojęcie to nie istnieje natomiast w świadomości ludów, zamieszkujących wyspy, tworzące polityczną jednostkę kolonialną. W rzeczywistości Jawa jest zupełnie inna od Sumatry, a obiedwie te wyspy z kolei różnią się zasadniczo od Celebesu, lub Moluków. Narazie można mówić o spoiwości narodowej ludów, zamieszkujących te wyspy, ale spoiwość ta opiera się wyłącznie na wspólnym celu, polegającym na obronie interesów własnych przed imperjalizmem holenderskim. Z chwilą, kiedy imperjalizm ten przestanie działać lub istnieć i nie będzie zastąpiony przez inne mocarstwo kolonialne — jedność Indyj Holenderskich stanie się mirażem — prosto przestanie istnieć. Sprawą tą zajmują się żywo w chwili obecnej sfery rządowe w Hadze. P. Colijn, b. minister kolonii, przedstawił projekt, ujęty w specjalnej broszurze (Koloniale Vraagstukken van Heden en Morgen door H. Colijn, wydane przez N. V. Dagblatt en Drukkerij de Standaard, Amsterdam Voorburgwal 58 a 62), według którego Holandja powinna nawrócić od ogólnej polityki indyjskiej do polityki dostosowanej do właściwości lokalnych wysp, tworzących dzisiejsze Indje. Projekt przewiduje utworzenie w Indjach dwóch rządów dla Sumatry i

Jawy, ponieważ dwie te wyspy, z których pierwsza ma 10 milionów, druga zaś 35 milionów mieszkańców, reprezentują wszystkie właściwości i odrębności dzisiejszych Indyj. Obiedwie wyspy uzyskają pełnię autonomii i będą posiadały własne parlamenty, które z kolei wyłonią ciało ustawodawcze centralne, które powstanie częściowo w drodze nominacji przez rząd metropolji, częściowo zaś z wyborów.

Część tak powstałego parlamentu, złożona z posłów z nominacji, rządzić będzie wyspami pozostałymi, nie wtrącając się zupełnie do rządów na Sumatrze i Jawie.

#### PREMJE EKSPORTOWE W KAMERUNIE I W TOGO.

Rząd francuski postanowił udzielać plantatorom bawełny w Togo i w Kamerunie premij w wysokości 5% wartości eksportowanej przez nich bawełny.

## KRONIKA KOLONJALNA

### ZEBRANIE PIONIERÓW KOLONJALNYCH.

W dniu 25.II r. b. w lokalu redakcji „Morza” odbyło się Roczne Walne Zebranie Oddziału L. M. i R. im. Jana z Kolna (dawniej Związku Pionierów Kolonialnych).

Obrazy zagał i sprawozdanie z działalności wygłosił Prezes Oddziału, p. konsul K. Głuchowski.

Ustępujący Zarząd uzyskał od zebranych absolutorjum. Nowy skład Zarządu przedstawia się następująco:

Prezes konsul K. Głuchowski, v.-prezes prof. L. Kulczycki, sekretarz dr. W. Rosiński, skarbnik dr. J. Zaleski, oraz członkowie: pp. dr. Jan Rozwadowski, dr. G. Załęcki, prof. T. Hilarowicz, red. M. Pankiewicz i prof. J. Loth.

### PIONIERZY KOLONJALNI W ANGOLI.

Członkowie ekspedycji naszej do Angoli nadesłali pierwsze wiadomości po wyładowaniu w Lobito (główny port w Angoli).

Ekspedycja przystępuje do badania warunków geograficzno - klimatycznych Angoli, oraz rozejrzy się w możliwościach gospodarczych kraju.

Szczegółowych relacji z tego terenu spodziewać się należy za kilka tygodni. Raporty, nadesłane przez członków ekspedycji z podróży, zapowiadają pomysłne rezultaty naszej wyprawie penetracyjnej.

### PROGRAM KOLONJALNY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

Pod powyższym tytułem wyszła z druku broszura, wydana nakładem Ligi Morskiej i Rzecznej, zawierająca jej program kolonialny.

Każdy, kto interesuje się sprawami emigracji i polskiego osadnictwa zamorskiego, powinien zapoznać się z treścią tej broszurki. Nabyć ją można w administracji „Morza”. Cena 0.50 gr.

### ODCZYT O ANGOLI.

W dniu 22.II r. b. w Polskiem T-wie Geograficznym Prezes Ligi Morskiej i Rzecznej, p. K. Głuchowski, wygłosił odczyt publiczny o Angoli.

Prelegent w wyczerpującym referacie zapoznał licznie zebranych słuchaczy z warunkami ekonomicznymi, populacyjnymi i politycznymi tego kraju.

### NAFTA W GUYANIE HOLENDERSKIEJ.

Specjalna komisja rzeczoznawców wysłana przez rząd do Guyany znalazła w tej kolonii bogate źródła naftowe o podkładzie asfaltowym.

### WŚRÓD NOWYCH KSIAŻEK.

Tournan — Le nouveau regime douanier colonial, wydawnictwo Societe d'Edition Geographique, 184 Brd Saint Germain, Paryż cena 7 fr.

L. Barbier — Le Maroc agricole, wydawnictwo Librairie universitaire, 7 rue Danton Paryż — 158 stron.

Dr. Joyeux — Hygiene europejczyka w kolonjach (Hygiene de l'Europeen aux colonies), wydawnictwo Collin, 103 Brd Saint Michel, Paryż — 9 fr.

Annuario statistico della emigrazione italiana dal 1876 al 1925 — Commissariato Generale dell'Emigrazione — Rzym.

Dr. JAN ROZWADOWSKI

### PARANA JAKO GŁÓWNY TEREN MASOWEGO OSADNICTWA POLSKIEGO.

Naukowy Instytut Emigracyjny w porozumieniu z Sekcją Kolonialną Ligi Morskiej i Rzecznej zorganizował w dniu 25.II r. b. odczyt Prezesa Ligi M. i R., p. K. Głuchowskiego, na temat: „Parana jako główny teren masowego osadnictwa polskiego”.

Odczyt ten zgromadził kilkadziesiąt osób ze świata społecznego oraz przedstawicieli organizacji, które interesują się zagadnieniem naszej emigracji i kolonizacji.

Prelegent wypowiedział się za polityką koncentracji wychodźstwa polskiego, przestrzegając jednocześnie przed dorywczem i nieprzemysłanem kierowaniem emigracji na niezbadane tereny zamorskie. Parane, na której terenie mieszka już około 100 tysięcy polaków — prelegent stawia jako typowy teren masowego osadnictwa polskiego. Wychodźca nasz, jak wykazało życie, znajduje w Paranie warunki, do których może się przystosować o wiele łatwiej niż w jakimkolwiek innym kraju Ameryki Południowej.

### NASZA AKCJA KOLONJALNA.

W niedzielę dnia 24.III r. b. Oddziały L. M. i R. organizują na swoich terenach zebrania publiczne, które będą miały na celu uświadomienie szerokich warstw społecznych o naszej idei kolonialnej, oraz o znaczeniu dla Polski posiadania własnych obszarów kolonialnych.

### SKŁAD PODSEKCJI POLITYCZNEJ.

Ukonstytuowana przy Sekcji Kolonialnej L. M. i R. w mies. grudniu r. u. Podsekcja Polityczna składa się z następujących pp. członków: Poseł prof. dr. R. Błędowski, przewodniczący; dr. J. Rozwadowski, sekretarz, oraz p. p. prof. T. Hilarowicz, dr. G. Załęcki, konsul Mazurkiewicz, radca Małachowski, dr. Wróblewski, prezes K. Głuchowski, dyr. A. Uziembło, A. Ziemięcki, H. Sukiennicki, por. Zarychta, kapitan T. Cybulski i dr. W. Rosiński.

Drugie z kolei zebranie plenarne Podsekcji politycznej odbędzie się w miesiącu marcu r. b.





**TOWARZYSTWO HANDLOWE Sp. z o. o.**

# „TEHAG”

**Katowice, Matejki Nr. 1—3**

**Biuro sprzedaży wyrobów Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury, Towarzystwo Akcyjne**

Adres telegraf.: „TEHAG” — Katowice. Telefon N-ry: 2510, 2511 i 2512.

Konto żyrowe: BANK POLSKI, Katowice. Konto czekowe: P. K. O. Nr. 301.190 — Katowice.

## S P R Z E D A Ź

wszelkich wyrobów walcowni, a mianowicie: żelaza sztabowego, dźwigarów, szyn, blach, rur gazowych i kotłowych, blach falistych, bednarki, klozetów kopalnianych w wykonaniu czarnem i pocynkowanym.

259.168. I-III.

# DAKEM

**GDAŃSKO - KATOWICKIE TOWARZYSTWO DLA HANDLU  
ŻELAZEM I METALAMI**

SP. Z O. O.

## W KATOWICACH

SZYB „ALFREDA” Nr. telef. 488, 489 i 490. Adres telegraficzny: DAKEM.

BANK DREZDEŃSKI, ODDZIAŁ W KATOWICACH. ★ P. K. O. 302035

### SKŁADNICE WŁASNE:

SZYB „ALFREDA” poczta WELNOWIEC koło KATOWIC G./Śl. Telef. 2541.

Adres boczniczy: Stacja KOPALNIA KAROLINY,  
bocznica SZYB „ALFREDA”.

8391.182-II i IV



# KUNO SCHÜTZ

PRZEDSIĘBIORSTWO DO BUDOWANIA ULIC  
I ROBÓT PODZIEMNYCH

Katowice, ul. Drzymały 3.  
Telefon 1435.

POLECA SIĘ DO WYKONYWANIA ROBÓT  
W ZAKRES TEGO ZAWODU WCHODZĄCYCH

8390.181-II

Rok założenia 1906.

## KATOWICKI HANDEL ŻELAZA

SP. Z O. O.

Katowice, ul. Młyńska 37.

Telefon Nr. 13, 14 i 165. Adres telegr.: KATOFER.

KONTA BANKOWE:

Bank Polski. Bank Gospodarstwa Krajowego, oddział Katowice. Śląski Zakład Kredytowy, Katowice.  
P. K. O. Nr. 300 119.

ŻELAZO SZTABOWE, FORMOWE,  
BLACHY I RÓŻNE NARZĘDZIA

8400.191-II

---

# GÓRNOŚLĄSKA CENTRALA GAZOWA

## w Wielkich Hajdukach

---

Górnośląska Centrala Gazowa stanowiła już w pierwszej fazie swego rozwoju największą gazownię Górnośląskiego okręgu przemysłowego i w przeciwieństwie do niemal wszystkich innych zakładów po części zestarzałych, po części znacznie mniejszych, jest w swym założeniu, urządzeniu i sposobie ruchu zupełnie nowoczesną. Po wykonaniu ostatnio budowy drugiego bloku piecowego rozporządza ona urządzeniem retort wertykalnych na niemal 10 milionów m<sup>3</sup> gazu produkcji rocznej, która może być rozbudowana na podwójną ilość tejże produkcji. Także pomiary rurociągu ogólnej długości 140 km są na taką produkcję wystarczające. Dla wytwarzania gazu z węgla kamiennego stoi do dyspozycji 10 pieców pionowych po 10 retort systemu Towarzystwa Pieców Pionowych, Berlin.

Górnośląska Centrala Gazowa zaopatruje w gaz Katowice, Bogucice, Dąb, Wielkie Haj-

duki, Nowe Hajduki, Świętochłowice, Siemianowice, Chorzów, Wełnowiec, Hutę Jerzego, Lipiny, Chropaczów, Łagiewniki, Bykownię, Kochłowice, Halembę i Nową Wieś w gaz do gotowania, ogrzewania, kąpienia i dla oświetlenia, dalej Hutę Bismarcka, Hutę Baildon, Hutę Laury, Zakłady Hohenlohego oraz Śląskie Kopalnie i Cynkownie S. A. w Lipinach, jako też przemysł drobny w gaz dla różnych celów technicznych, a wreszcie także Koleje Państwowe w gaz ściśniony dla oświetlenia wagonów okręgu przemysłowego. Oprócz tego zakład wytwarza koks gazowy, smołę gazową, wodę amonjakową, grafit, oraz dostarcza nasyconą siarką i cynamem masę gazową. Produkty te znajdują zbyt po części w okręgu miejscowym dla pokrycia zapotrzebowania ludności, po części nazewnątrz, i to przeważnie w kraju.

---

8401.192-II



# RYSZARD KABUS

BUDOWNICZY

**Katowice**

ul. Plebiscytowa Nr. 37.

TELEFON NR. 30-72

Biura Katowice, ul. Wojewódzka 15.

Konto Bankowe: BANK ZW. SP. ZAROB.

WYKONYWANIE ROBÓT  
POD- i NADZIEMNYCH  
i WSZELKIE PRACE  
W ZAKRES BUDOWNI-  
CTWA WCHODZĄCE

**Specjalność:**

ROBOTY ŻELBETONO-  
WE i BETONOWE

Wykonał nową halę wystawową w parku Ko-  
ściuszki w Katowicach.

8396-187-II.

# WALCOWNIA METALI

Spółka Akcyjna

**DZIEDZICE**  
(Śląsk Cieszyński)

ODDZIAŁ W OŚWIĘCIMIE



wykonuje blachy, taśmy, pręty,  
druty, rury i profile z miedzi,  
miedzi, cynku, aluminium i ołowiu dla każdego przemysłu me-  
talowego najlepszej jakości, od-  
powiadające wszelkim wymogom  
nowoczesnej techniki.

DOSTAWY UWARUNKOWANE POD WZGLĘDEM  
WŁASNOŚCI WERKARSKICH I SKŁADU  
CHEMICZNEGO.

178-I.

## „KOM-DRO-BIT”

KOMPRESYJOWANE DROGI BITUMICZNE

SP. Z O. O. W KATOWICACH

produkuje we własnej wytwórni z surowców wyłącznie krajowych gotowy sztuczny  
materiał asfaltowy patentu D-ra inż. Dammanna.

ZASTOSOWANIE SZTUCZNEGO ASFALTU „KOM-DRO-BIT”:

1. **Jako nawierzchnia** drogowa, ułożona na zużytych drogach brukowanych (wszelkiego typu) lub betonowych.
2. **Jako nawierzchnia** chodników wszelkiego rodzaju w miastach i wsiach, oraz jako deptaków w miejscowościach kąpielowych.
3. **Jako nawierzchnia** drogowa, ułożona na istniejących już drogach szutrowanych.
4. **Jako nawierzchnia** dla dziedzińców szkolnych i koszarowych, garaży samochodowych, poseszy fabrycznych, dróg kolejowych, placów wyścigowych i sportowych, boisk, kortów tenisowych i t. p.

„KOM-DRO-BIT” jest najtańszym materiałem do budowy nowoczesnych nawierzchni drogowych, tak w mieście, jak i poza jego obrębem.

„KOM-DRO-BIT” jest materiałem trwałym, wytrzymałym na wszelkie uderzenia kopyt i kół oraz zachowującym zimą i latem tę samą elastyczność i odporność przeciw działaniu kół samochodowych.

„KOM-DRO-BIT” nakłada się na nawierzchnię drogową na zimno, nie wstrzymując zupełnie ruchu ulicznego, gdyż ten nawierzchnię sam najlepiej komprimuje.

„KOM-DRO-BIT” jest nawierzchnią silnie zbitą, elastyczną, tłumiącą wszelki hałas, o małym zużyciu, nie wytwarzającą tem samym kurzu i błota.

„KOM-DRO-BIT” nie wymaga przy ułożeniu nawierzchni żadnych maszyn i kwalifikowanych robotników.

„KOM-DRO-BIT” jest materiałem bezwonny i czystym oraz nieszkodliwym dla roślin i zwierząt.

„KOM-DRO-BIT” jest materiałem najbardziej pożytecznym do wszelkich robót konserwacyjnych drogowych.

„KOM-DRO-BIT” jest materiałem, sporządzonym wyłącznie z produktów krajowych.

Blizszych objaśnień, wskazówek oraz wyczerpujących prospektów informacyjnych udziela odwrotnie

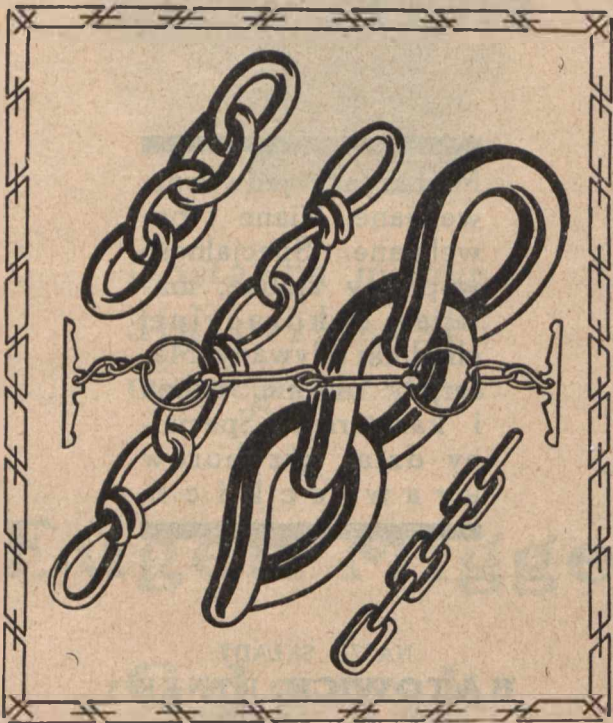
**Biuro techniczne: „KOM-DRO-BIT”**

Kompresyjowane Drogi Bitumiczne Sp. z o. o. w Katowicach, ul. Florjana 5. Telefon 73.

8393 194-II



ZJEDNOCZENIE  
POLSKICH FABRYK ŁAŃCUCHÓW  
SPÓŁKA Z OGR. ODP.



Katowice, Skrytka pocztowa 17.

8402.195-II i IV-VII

SPÓŁKA AKCYJNA  
„FERRUM”

KATOWICE-ZAWODZIE.

Tel. Katowice 22, 23, 375, 1485.

Reprezentacja w Warszawie: Reprezentacja w Krakowie:

**Juljan Brygiewicz**

**Dr. O. Kitaj**

Hortensja nr. 6.

Wygoda nr. 11.

Reprezentacja w Poznaniu:

Inżynier **S. Duchowski**

Pocztowa nr. 21.

**Fabryka drobnych wyrobów żelaznych:** czarne śruby, nakrętki, nity, podkładki w wykonaniu handlowym, jak również do celów budowy nawierzchni kolejowej.

**Odlewnia stali:** 3 piece martynowskie i 1 urządzenie bessemerowskie wytwarzają bloki i odlewy metalowe wszelkiego rodzaju i wszelkiej jakości o wadze sztuki do 10.000 kg.

**Fabryka osi:** osie do wozów ciężarowych, jak: osie prążkowane, osie z przyśrubowanymi kapturkami, osie z nakrętkami, osie ryskie, osie galicyjskie i osie kombinowane.

**Zakład do spawania na gazie wodnym:** dostarcza spawanych rur z żelaza kowalnego z nasuwkami i kołnierzami, oraz rurowych zbiorników o średnicy 300 do 3000 mm. i o wytrzymałości na ciśnienie do 200 atmosfer do kanalizacji wody, pary, gazu i t. p.

**Specjalność: Rurociągi turbinowe-wysokoprężne.**

8403-194-II.

„EBECO”

SP. Z O. O.

PIERWSZA POLSKA FABRYKA ROWERÓW  
I GRAMOFONÓW

**Katowice, ul. 3 Maja 34.**

WŁAŚCICIEL WŁ. STRZAŁKOWSKI

POLECA:

ROWERY, MASZyny  
DO SZYCIA, GRAMOFONY  
I PŁYTY GRAMOFONOWE, ORAZ  
WSZELKIE INSTRUMENTY  
MUZYCZNE. WIELKI  
WYBÓR.

★

~ ~ ~ DOGODNE WARUNKI SPŁAT ~ ~ ~

8399.190-II

RYBNICKA FABRYKA  
MASZYN



SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ PORĘKĄ  
RYBNIK. G. ŚL.

Maszyny górnicze, kolejki  
łańcuchowe i linowe, wciągi  
(lifty) ciężarowe i osobowe.  
Wagi wagonowe nośności  
do 100 ton, wagi wozowe  
nośności do 15 ton.

8389-159-II-VII.



# CONCORDIA-IMPORT -EKSPORT Sp. Akc.

## KATOWICE

SOKOLSKA Nr. 4.  
NR. TELEF. 205 i 566.  
P. K. O. 300.210.

Hurtownia  
towarów  
kolonialnych,  
aptecznych  
i drogeryjnych

8397-188-II.

# FA „TEXTYL” KATOWICE

Materiały jedwabne,  
wełniane, lniane i ba-  
wełniane. Specjalność  
wyprawy ślubne, ma-  
terjały dekoracyjne,  
chodniki i dywany. Ma-  
terjały męskie, sukna  
i kamgarny. Specjal-  
ny dział przyborów  
krawieckich.

NASZE SKŁADY:  
**KATOWICE, RYNEK 5**  
RÓG UL. ZAMKOWEJ.  
ul. 3-GO MAJA 10.

8394-185-II.

ZAŁOŻONY W 1874 R.

# Karol Schwerin

Katowice G. Śl., Rynek 4.

## DOM TOWAROWY

Sprzęty domowe i kuchenne.  
Szkło i porcelana. Towary ga-  
lanteryjne i zbytkowe. Wóz-  
ki dla dzieci. Zabawki.  
Łóżeczka dla  
dzieci.

★

Ściśle stałe ceny.

8395.186-II

# Posadzki Cortex i Xylolit

założyć można wszędzie.

Są ciepłe i zabezpie-  
czają przed ogniem  
i grzybem.

Tłumią hałas. Nie  
szkodzą im myszy,  
ani szczury.

Nie przepuszczają  
wody.

Wytrzymują ciśnie-  
nie 140 kg na cm. kw.

Płyty izolacyjne kor-  
kowe.

Drzwi hermetyczne  
do chłodni.

Masa krzemowa  
ciepłochronna.

## CORTEX

S. A.

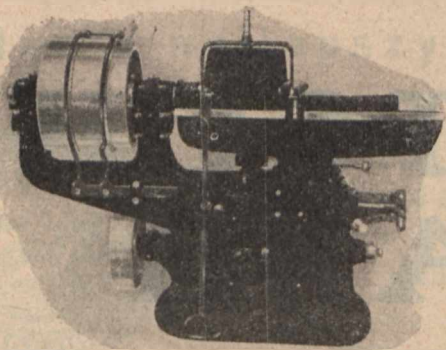
GDĄSK —  
NEUFAHRWASSER

WILHELMSTRASSE 21.

773-259.

TELEFON 35-362.





Dostawca maszyn  
dla przemysłu  
mięsnego i konserw



**Eugen Migge**

**Gdańsk**

Englischer Damm 15.

761-252.

Oskar  
Klammer



**GDAŃSK**

Paradiesgasse 35.

Telefon Nr. 261-63.

MIEJSCE ZAŁOŻENIA:

T O R U Ń, Bydgoska 84. Tel. 216.

Rok założenia 1898.

---

Hurtownia rowerów,  
maszyn do szycia  
i wszelkich części.

---

Na żądanie przesyłamy nasz bogaty  
cennik.

764-253.

**STANDING**

**FABRYKA LAKIERÓW i FARB**  
S. Z O. O.

**GDAŃSK - WRZESZCZ**

FRIEDENSSCHLUSS  
TELEFON 41698

POZNAŃ

KATOWICE

Adres teleg.: Standing Danziglangfuhr.  
Codes: A. B. C. 5 TH Edition Bentley's, Petersons.

BANKI:

BANK ZWIĄZKU SPÓLEK ZAROBKOWYCH,  
ODDZIAŁ GDAŃSK  
BANK ZWIĄZKU SPÓLEK ZAROBKOWYCH,  
ODDZIAŁ KATOWICE  
BANK ZWIĄZKU SPÓLEK ZAROBKOWYCH,  
ODDZIAŁ POZNAŃ



KREDITBANK IN DANZIG A.-G., DANZIG  
DANZIGER ALLGEMEINE VERKEHRSBANK A.-G.  
DANZIG-LANGFUHR



POSTSCHECKKONTO DANZIG 1938  
P. K. O. POZNAŃ 207-188  
P. K. O. KATOWICE 303-545.

838-193-II-III-IV.

**INDUSTRIE-LLOYD**

OBRABIARKI DO METALI.  
MASZYNY I NARZĘDZIA.  
DO OBRÓBKI DRZEWA.  
URZĄDZENIA ODLEWNICZE.  
URZĄDZENIA HUTNICZE.  
I WALCOWNICZE.

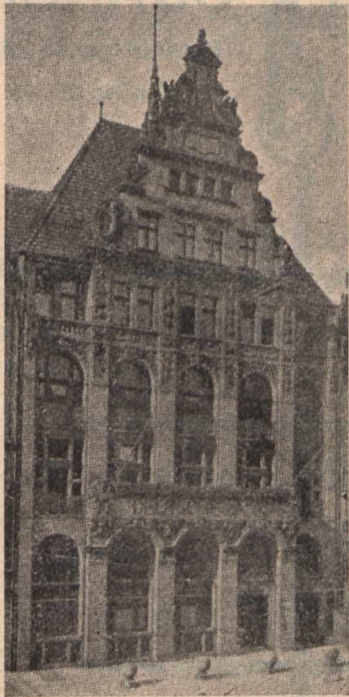
**INDUSTRIE-LLOYD Sp. Akc. GDAŃSK**  
**ODDZIAŁ KATOWICE**

RYNEK 11

TELEFON 12-38

8398.189-II i IV





# DEUTSCHE BANK

KAPITAŁ I REZERWY 227.500.000 Rm.



**ODDZIAŁ W GDAŃSKU**

LANGERMARKT 19.

826-264.

## **Commerz-und Privat-Bank**

Spółka Akcyjna

ROK ZAŁOŻENIA 1870.

**HAMBURG-BERLIN**

**Oddział w Gdańsku**

220 oddziałów.

120 kas depozytowych.

828-262.

## **Danziger Handels-und** **Industriebank**

(GDAŃSKI BANK DLA  
HANDLU i PRZEMYSŁU)

**G D A Ń S K**

HUNDEGASSE 56/57

Adres telegr.: HANDINDUS.

Telefon 256-41.

ZAŁATWIA WSZELKIE  
TRANZAKCJE WCHODZĄCE  
W ZAKRES BANKOWOŚCI

829-265.



Jedno z najlepszych!



ODZNACZONE

złotym medalem  
NA WYSTAWIE W POZNANIU  
wrzesień — październik  
1927 roku.

Wszędzie do nabycia!  
**Milch-Vertrieb Zoppot**

Właśc. E. VÖLZING

★ ★

ZOPPOT, Badestrasse 4.

Telefon 52196 i 52197

★

DANZIG, Schmiedegasse 5.

Telefon 260-37.

767-257 2-4



768-258

## Czy zna Pani już budynie deserowe Dra. Oetkera?

Jezeli nie, to prosimy spróbować

**Dra. Oetkera** Leguminę czekoladową z siekanymi migdałami  
**Dra. Oetkera** Gala-Budyń (kakaowy)  
**Dra. Oetkera** Budyń na sposób holenderski  
**Dra. Oetkera** Budyń na sposób turecki  
**Dra. Oetkera** Krem „Dibona” w proszku

Pani będzie zachwycona wytwornym smakiem tych potraw, nawet przy najwybredniejszych wymaganiach.

Poleca się także, szczególnie w porze letniej, nadzwyczaj orzeźwiający:

**Dra. Oetkera: Galaretki owocowe, galaretkę deserową Ambrozja i Dra. Oetkera „Czerwoną kaszkę”.**

Przy kupnie należy zwracać na nazwę „Dr. Oetker” i znak fabryczny „Jasna główka”.

Bezpłatną książeczkę z przepisami Dra. Oetkera nabyć można w każdym składzie, w razie wyczerpania zaś prosimy zająć wprost od

**Dra. A. Oetkera, Oliwa.**





---

---

# *DRESDNER BANK*

*ODDZIAŁ W GDAŃSKU*

---

*LANGERMARKT 12|13*

---

---

825-295.

# **Reinhold Brambach**

**Tartaki ● Czarnawoda ● Gotówiec ● Bukowiny ● na Pomorzu**

---

ROK ZAŁOŻENIA 1885

BIURO GŁÓWNE:

**GDAŃSK**

---

DANZIG — BRÖSEN

TELEFON 35376.



**SOSNA POLSKA W WYMIARACH NIEMIECKICH I ANGIELSKICH**

SPECJALNOŚĆ:

**WYBOROWY BUDULEC**

779-206.





**DANZIGER  
Automobil-Werke**

(Gdańskie Zakłady Automobilowe)

**Stielow & Förster**

G. m. b. H.

**Gdańsk**

Elisabethwall Nr. 7

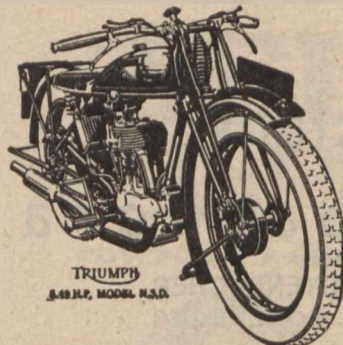
Konta bankowe: DANZIGER BANK für Handel und Gewerbe, A. G., R. Damme, Danzig.

Konto żyrowe: BANK VON DANZIG.

Pocztowe konto czekowe: POSTSCHECKKONTO DANZIG Nr. 418.

TELEFONY NR.: 28541 i 28542.

744-323.



TRIUMPH  
349 ML, MODEL U.S.A.

**TRIUMPH**

jest niezrównany pod  
względem  
jakości, wydajności i ceny.  
Stąd jego światowa sława.

GENERALNE ZASTĘPSTWO  
NA GDAŃSK I POLSKĘ

**Motorrad - Vertrieb**

**Paul Skierka**

**GDAŃSK, Kasernengasse Nr. 1 i 1c.**

Tel. 26970.

731-302.

róg Weldengasse.



**GOWADA**

Znakomity obcas gumowy!

**GOWADA**

Gowada—jest rękojmią najlepszej jakości towaru!  
RĘKOJEŚCI DO ROWERÓW  
KLEJ GUMOWY W TUBKACH, PUSZKACH I BAŃKACH.  
PŁYTKI I KLINIKI GUMOWE  
NAPIĘTKI

677-306

**Staatliche Bernstein Manufaktur**

(PAŃSTWOWA MANUFAKTURA BURSZTYNOWA)

G. m. b. H.

**Gdańsk**

LANGGARTEN 78. Tel. 277-89

SKŁAD GŁÓWNY W KRÓLEWCU. SATTLER-  
GASSE 6. TEL. PREGEL 451-05 i 451-06

**Naszyjniki bursztynowe**

**Galanterja bursztynowa**

**Cygarniczki bursztynowe**

Biuro sprzedaży na Polskę—Warszawa, Marszałkowska 111

725-305

**David Schkolnik — Gdańsk**

Adr. teleg. RUSSOBRIT — LASTADIE 30/32.

Telefon nr. 24169 i 22287.

**Import**



**Export**

Flaków solonych ame-  
rykańskich i angielskich,  
korzeni, towarów kolonialnych  
i chemicznych.

832-317.

**HERSSENS, ALBERTY & Cie.**

**Gdańsk — Danzig**

**Melzergasse 78.**

**SALETRA CHILIJSKA.**

Bezpośredni zastępcy  
największych Chilijskich  
Zakładów dostarczają  
zawsze na miejsce  
i terminowo.

778-260.





# Zakłady Lautenbachera

MARTIN LAUTENBACHER  
DAWN. CARL BODENBURG

RESTAURACJA i WINIARNIA  
HANDEL WIN

Gdańsk JOPENGASSE 6.  
TELEFON 28064



## Danziger Ratsweinkeller

znana historyczna osobliwość

WINIARNIA

SALE NA PRZYJĘCIA  
I UROCZYSTOŚCI

TELEFON 21519.

PIERWSZORZĘDNA KAWIARNIA



WŁAŚCICIEL

## Karol Taudien

MISTRZ CUKIERNICZY

GDAŃSK

LANGGASSE 57/58  
TELEFONY 24473 / 24477



ZOPPOT

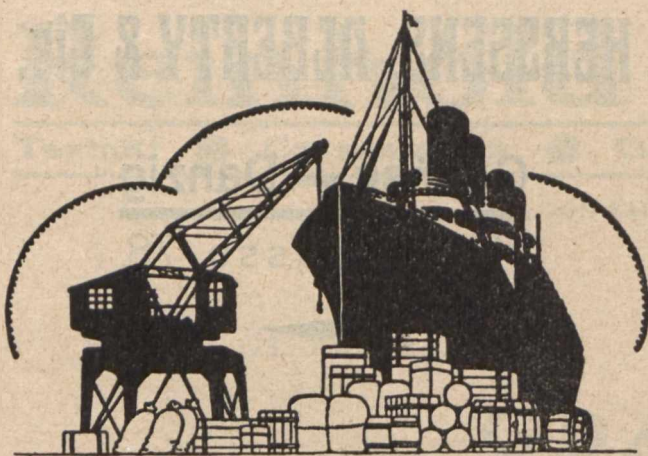
SEESTRASSE 47  
TELEFON 565.



**Fabryka marcepanów, ciast i wafli.**  
**Otwarta od 8 g. rano do 1 godz. w nocy.**

Pierwszorzędna dostawa i wysyłka na zamówienia.

766-256.



HURTOWNIA TOWARÓW KOLONJAL-  
NYCH i ARTYKUŁÓW SPOŻYWCZYCH

**A. FAST** G. m.  
b. H.

**DANZIG — GDAŃSK**

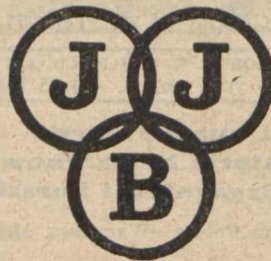
LANGGASSE 4.

TEL. 23.606, 23.607.

840-261.

## J. J. BERGER A. G.

ISTNIEJE ZGÓRĄ 80 LAT



FABRYKA

mydła do prania i proszku mydlanego.

Na składzie

najlepsze mydła toaletowe, płatki mydlane,  
i wszelkie wyroby mydlane.

**Gdańsk**

Hundegasse 58.9.

641-300.



**Wydawnictwa Morskie**  
NAKLADEM  
**INSTYTUTU WYDAWNICZEGO SZKOŁY**  
**MORSKIEJ W TCZEWIE (Pomorze).**

WYSZŁY:

	zł.
<i>K. Bielski.</i> Mechanika teoretyczna . . . . .	16.—
„ Prawidła wykonywania rysunków ma- szynowych . . . . .	1.—
<i>St. Dłuski</i> Dewiacja kompasu . . . . .	5 20
<i>A Garnuszewski.</i> Budowa okrętu I. . . . .	4 55
„ Teoria okrętu . . . . .	4 25
<i>A Hryniewiecki.</i> Zarys meteorologii. . . . .	5 20
<i>G. Kański.</i> Opisowy kurs Locji. . . . .	6.50
<i>A Ledóchowski.</i> Kurs nawigacji (wyd. II) . . . . .	6 50
„ Astronomia żeglarska . . . . .	7.—
Handel morski w praktyce . . . . .	5.—
Informator dla kandydatów na oficerów ma- rynarki handlowej . . . . .	3.—
Ustawa o służbie marynarza (tłum. Dr. So- wiński). . . . .	2.50

W DRUKU:

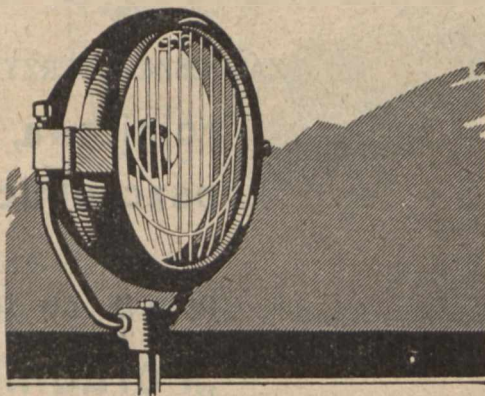
<i>K. Bielski.</i> Turbiny parowe . . . . .	
NADTO INSTYTUT WYDAWNICZY S. M. POLECA:	
<i>F. A. Ossendowski.</i> Na skrzyżowaniu dróg . . . . .	6 50
<i>J. Słowacki.</i> Pisma wybrane (według programu dla szkół średnich). . . . .	3.80

Podręczniki te nabywać można w Instytucie Wydawni-  
czym Szkoły Morskiej (Tczew, Pomorze — Konto czeko-  
we P. K. O. 39.602) oraz we wszystkich księgarniach.

**Koszty przesyłki poleconej 1. — zł.**

—314

**ZEISS**  
**REFLEKTORY**  
do statków, łodzi moto-  
rowych i samochodów.



Generalna  Reprezentacja

DOM HANDLOWY J. SEGALOWICZ  
**Warszawa, Szpitalna 3**

TEL. 57-54 i 57-55.

21-XII.

**PRZEGLĄD LOTNICZY**  
ORGAN LOTNICTWA WOJSKOWEGO  
**Miesięcznik**

WYDAWANY PRZEZ DEPARTAMENT LOTNICTWA i SEKCJĘ  
LOTNICZĄ TOWARZYSTWA WIEDZY WOJSKOWEJ

**Jedynе fachowe pismo, poświęcone zagadnieniom wiedzy lotniczej.**

**Przegląd lotniczy** zamieszcza artykuły omawiające: historję lotnictwa; współdziałanie lotnictwa z innymi rodzajami broni; organizację lotnictwa z punktu widzenia przyszłego użycia; wyszkolenie lotnicze; doświadczenia lotnicze z minionych wojen; zagadnienie uzbrojenia, łączności, radiotelegrafji, aeronawigacji, aerofotografji.

Lotnictwo Cywilne: przysposobienie lotnicze młodzieży; lotnictwo komunikacyjne.

Obrona przeciwlotnicza we wszystkich przejawach.

Balony, sterowce, balony zaporowe — organizacja i wyszkolenie.

Psychotechnika lotnicza. — Prawodawstwo lotnicze.

Przegląd lotnictwa państw obcych.

**„Przegląd Lotniczy” wychodzi 7 każdego miesiąca.**

WARUNKI PRENUMERATY:

Rocznie w Warszawie 24 zł. z przesyłką 26 zł; półrocznie w Warszawie 12 zł. z przesyłką 13; kwartalnie w Warszawie 6 zł. z przesyłką 7 zł. **Cena pojedynczego egzemplarza 2 zł. 50 gr.**

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI:

**Warszawa, ul. Puławska — Lotnisko.**

DEPARTAMENT LOTNICTWA. TEL. 520-70.

**Konto P. K. O. 17.944.**

251-II.III.



WIELKIE ILUSTROWANE TYGODNIOWE PISMO ROLNICZE

# „Poradnik Gospodarstw Wiejskich”

JEST NAJLEPSZEM, NAJTAŃSZYM PISMEM FACHOWYM DROBNEGO ROLNIKA

ZAMIESZCZA PRZYSTĘPNE ARTYKUŁY Z DZIEDZINY:

rolnictwa, hodowli, ogrodnictwa,  
pszczelnictwa i spółdzielczości.

DODAJE CO DWA TYGODNIE BEZPŁATNIE:

„Poradnik dla Gospodyń”.

PRENUMERATA KWARTALNIE WYNOSI TYLKO 3 złote.

ADRES: „PORADNIK GOSPODARSTW WIEJSKICH” WARSZAWA, UL. TAMKA 1.

KONTO CZEKOWE W P. K. O. 746.

—,250

## INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

poleca następujące książki i broszury:

	Cena		Cena.
J. Borowik — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego	zł. —.50	Józef Szczepański — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk.	zł. —.50
Dr. Fr. Bujak — Dziejowe znaczenie morza.	„ —.50	Józef Szczepański — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej.	„ —.50
Kazimierz Demel — Narzędzia i metody łowu ryb.	„ —.95	F. Trzapałko — Wskazówki dla wycieczek turystycznych z biegiem rzek.	„ —.30
Miljoner z Detroit — Czy chcesz zostać bogatym?	„ —.20	Adam Uzłembło — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu.	„ —.50
F. Rostkowski — 6 lat polskiej polityki handlowo-morskiej.	„ —.50	Adam Uzłembło — Liga Morska i Rzeczna w r. 1927.	„ —.50
F. Rostkowski — Państwo a żegluga i jej rentowność.	„ —.50	Adam Uzłembło — Praca Polski nad morzem.	„ —.50
F. Rostkowski — Realny program twórczej pracy Polski na morzu.	„ —.50	St. Wojciechowski — Flota handlowa w Polsce.	„ —.50
Inż. Al. Rylke — Morze — nowy teren pracy dla robotnika polskiego.	„ —.20	Marjusz Zaruski — Na yachcie „Witeź”	„ 1.50
Edward Słoiński — Zaślubiny Polski z morzem.	zł. 1 w opr. „ 1.50	Program kolonialny Ligi Morskiej i Rzecznej.	„ —.50

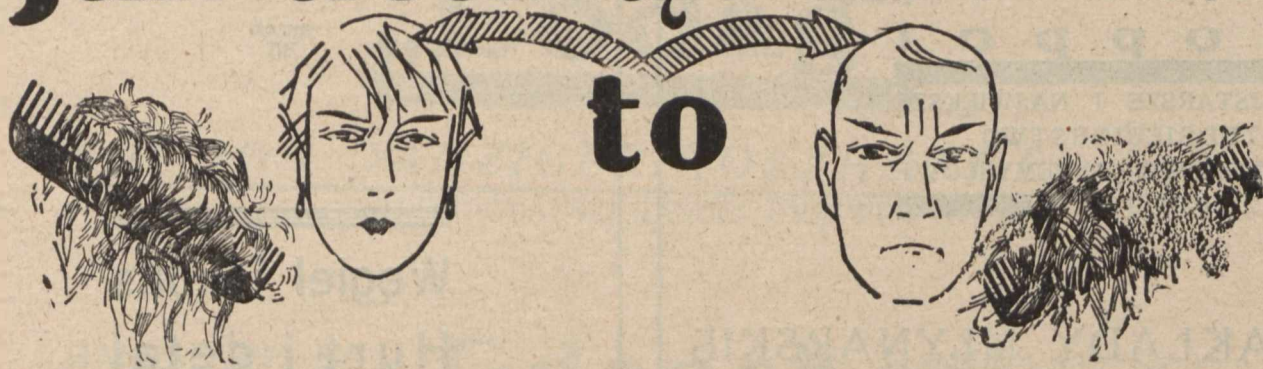
Do nabycia w księgarniach i w Instytucie Wydawniczym L. M. i R. w Warszawie, ul. Królewska nr. 9. m. 6.

U w a g a: Instytut Wydawniczy L. M. i R. wysyła wymienione książki i broszury za zaliczeniem pocztowym, dodając do ich ceny koszty przesyłki.

Przy większych zamówieniach — rabat.



# Jak usunąć można



przez D-ra ERNESTA ZIEGLERA

Kto chce się dowiedzieć, musi sobie zadać trud i przeczytać uważnie aż do końca to, co następuje:

Takie oto porównanie wyjaśni najlepiej, co się dzieje z podłożem porostu, na którym ilość włosów się zmniejsza:

Ręka, którą z powodu złamania zamknięto w gips i wykluczono z życia na sześć tygodni, po uzdrowieniu i zdjęciu gipsu jest jakby obumarła. Trzeba ją masować i lokalnie odżywiać (zapewnić dopływ krwi), aby powróciły dawne siły.

Korzeń włosa, przez lupież czy przetłuszczenie ograniczony w rozwoju, podobnie jak skrępowane gipsem ramię, zwolna obumiera — coraz rzadziej rosną włosy, coraz bardziej rozwija się łysina.

Pierwszy zatem moment działania jest ten, by usunąć zacieśnienie korzeni włosowych, a tem samym stworzyć zasadnicze warunki możliwości odzicia martwiejących korzeni.

Drugi moment, to doprowadzenie osłabionych korzeni do pełnej produkcji.

Ale to bardzo trudno. Do ręki — według wyżej przytoczonego przykładu — *dostęp jest otwarty; do korzenia włosa nie!* I tu była ta wielka przeszkoda, o którą przez czas długi rozbijały się wszelkie próby.

Srodek, przewyższający wszystkie inne, ten, który rzeczywiście oznacza wielki postęp, znalazł się dopiero przez odkrycie zastosowania Silvikrinu (DPR).

Po tym zabiegu tworzy się z oczyszczonych włosów trwałe rozczyń, który tak działa na skórę, że zawarte w niej pieńki włosowe dostają się do włosowej warstwy twórczej. Ich działalność na podłożu jest specjalnie dodatnia z powodu zawartości siarki organicznej, która wykazuje zawsze wyjątkową wartość przy przetłuszczeniu i zrogowaceniu.

Prof. Uniw. Dr. med. Polland, prof. Dr. med. Lipiawsky, Radca zdrowia Dr. med. Abel i wielu innych lekarzy zakomunikowało wyniki swoich badań. W prasie lekarskiej ukazały się poważne naukowe prace, a wielki postęp, dokonany w zakresie kosmetyki przez zastosowanie „pełnego leczenia Silvikrinem” został bez zastrzeżeń uznany.

Wobec nadzwyczajnych wyników „pełnego leczenia Silvikrinem” było już rzeczą bezpośrednio wskazaną zrobić bogate w siarkę pieńki włosowe

## PODSTAWĄ ŚRODKÓW LECZNICZYCH.

Woda do włosów, której należy codziennie używać — to *Silvikrin płynny*. Puder do mycia głowy, którego należy używać co tydzień — to *Silvikrin-Shampooon*.

Pierwszorzędnego znaczenia jest fakt, że te środki kosmetyczne wzmacniają energię wzrastania włosów, a przeszkadzają zrogowaceniu i powiększaniu się zbiorników tłuszczowych.

Pielęgnowanie włosów Silvikrinem płynnym i Silvikrin-Shampooon'em utrzymuje wspaniałe, łatwe do uczesania a gęste włosy aż do późnego wieku.

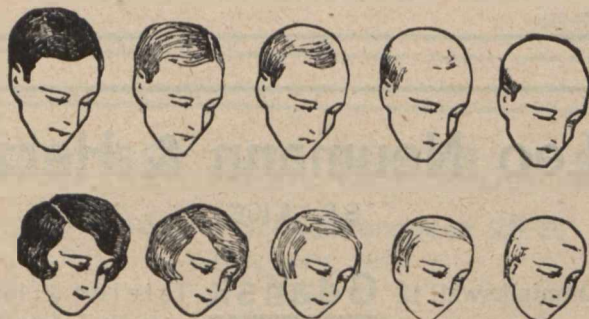
Wiadomości, zawarte w książeczce „Włosy, ich wypadanie i ponowne odrastanie” mają dla każdego dbającego o siebie człowieka podstawowe znaczenie. Gdyby te wiadomości i ich praktyczne zastosowanie stały się dobrem ogółu, byłby widok człowieka łysiego albo o rzadkim zarostie — według twierdzenia dra med. Perlmana — rzad-

kością. Prosimy zwrócić uwagę na niżej podane tablice porównawcze.

Bez żadnych kosztów otrzymać można wspomnianą książeczkę oraz próbkę Silvinkrin-Shampooon. Już ta próbka da pojęcie o wyjątkowej wartości preparatów Silvinkrinowych w rzędzie kosmetyków. Należy tylko wypełnić załączoną u dołu kartę bezpłatnego zapotrzebowania. A to *nie kosztuje, prócz drobnego wysiłku, który się sownicie oplaci.*

## Tablica porównawcza.

### a) Zanik włosów.



W pierwszym wypadku po większej części już jedno „pełne leczenie Silvikrinem” przyprowadza podłoże włosów do pożądanego stanu. W wypadku drugim często już po zastosowaniu drugiej paczki „pełnego leczenia Silvikrinem” osiąga się cel. W wypadku 3, 4 i 5 należy zastosować metodyczną kurację Silvikrinem według przepisów Dra Lipljawskiego.

### b) Pielęgnowanie włosów.



LUdzie OZNACZAJĄ WIEK BliźNIEGO WEDŁUG GĘSTOŚCI WŁOSÓW!

## BEZPŁATNY KUPON.

Należy przesłać w otwartej kopercie z 5 groszową marką pod adresem:

Zakłady Silvkrin, Gdańsk 300, Gr. Schwalbengasse 2.

Proszę o nadesłanie bezpłatnie:

1. Książeczkę „Włosy, ich wypadanie i ponowne odrastanie” (56 stron).
2. Prace naukowe pierwszorzędnych lekarskich powag
3. Próbę bezpłatną „Silvikrin-Shampooon”.

Imię i Nazwisko \_\_\_\_\_  
Miejscowość \_\_\_\_\_ Ulica \_\_\_\_\_  
Poczta \_\_\_\_\_



# F. Frantzius

FRANTZIUSSTRASSE 51/55.

## Z o p p o t

NAJSTARSZE I NAJWIĘKSZE  
PRZEDSIĘBIORSTWO  
HANDŁOWO - PRZEMYSŁOWE  
W ZOPPOTACH

ZAKŁADY MŁYNARSKIE

## B u d u l e c

FABRYKA

OBRÓBKI DRZEWA

MATERJAŁY OPAŁOWE

654-271.

# B RACIA SIELMANN

Rok założenia 1905.

Tel.: 21836, 21837.



Węgiel i koks  
Hurt i detal

BIURA I SKŁADY:

## G D A Ń S K

Langgartenwall 3  
RÓG WESSELSTRASSE

844-307.

# Leo Neumann & Herz

SP. AKC.

Dominikswall 12 Gdańsk Telefon 21145

B e r l i n Z ü r i c h M a n c h e s t e r

TOWARY WEŁNIANE i BAWEL-  
NIANE WŁASNEJ PRODUKCJI

STALE NA SKŁADZIE:

Wszelkie rodzaje to-  
warów łokciowych,  
materiały na podszew-  
ki, materiały luksusowe,  
i specjalnie wielki  
wybór materiałów wio-  
sennych.

846-294.

# „Der Lachs“

NAJSTARSZA  
FABRYKA LIKIERÓW  
W GDAŃSKU

założona anno 1598



GODNY OBEJRZENIA ŚREDNIOWIECZNY  
LOKAL PROBIERNI

## Gdańsk

Breitgasse 52

649-269.



# „Lodag“

LONDON-DANZIGER HOLZHANDEL A. G.

(LONDYŃSKO-GDAŃSKI HANDEL DRZEWEW S. A.)

HANSAPLATZ Nr. 13  
TELEFON OGÓLNY Nr. 227-41

## Gdańsk

HANSAPLATZ Nr. 13  
ADRES TELEGR: „Lodag“.

CODES: ZEBRA CODE 3 rd. EDITION  
RUDOLF MOSSE CODE  
RUDOLF MOSSE CODE DRZEWNY

**Drzewo okrągłe**  
**Slipry**  
**Materiał tarty.**

631-229.

**Danzig-Skandinavische Holzindustrie, G. m. b. H.**  
Gdańsk, Weichselmünde (Holzhof)

Adres telegr.: Skandiholz      Telefon 27925

DAB  
BUK  
JESION  
KLON

SHIPPING MARKS:

**Dafi**

I. Dafi zielony  
a/s „ czerwony

OAK  
BEECH  
ASH  
MAPLE

posiada stale na składzie większe ilości drzewa  
twardego wszelkich gatunków, okrągłego i tar-  
tego, starannie sortowanego.

667. 211

**DANZIGER HOLZ-KONTOR, A. G.**

**GDAŃSK, Milch Kannengasse 28 29**

Telefon 26081, 26082

**Tartak i skład z połączeniem kolejowym i wodnym**

Telef. 284-65      Nehrunger Weg 6      Telef. 284-65

Eksport sliprów i podkładów wszelkiego rodzaju, dębiny  
w stanie okrągłym, plansonów, i innych gatunków drzewa  
liściastego

Materiał tarty, klepki i t. p.

661-223

**Grandt & Schumann**

MAKLER DRZEWNY — TIMBER BROKERS

Eksport i import wszelkich iglastych i liściastych  
gatunków drzewa w stanie okrągłym i tartym

O R A Z

slipry, podkłady, słupy telegraficzne, kopalniaki  
i plansony.

**GDAŃSK**

STADTGRABEN 8

TELEFON: 22197, 22198.  
782-205.

ADR. TELEGR. GRANDT S

**W. Wyszomirski Exportbois**

Sp. z o. o.

**Gdynia**

**GDAŃSK—Ketterhagergasse 1.**

Adres telegr.: EXPORTBOIS—DANZIG

Codes: Zebra 3 rd edit., Bentley's

**Tartak Piotrowo, Poznańskie**

**Eksport twardych materiałów drzewnych**

**Specjalność dębina**

**Obrzynany materiał**

**Fryzy parkietowe**

**Bloki**

651.272



## DANZIGER OELWERKE

G. m. b. H.

### GDĄŃSK—Neufahrwasser

TELEF. 35087, 35088.

TELEGRAMY: OELWERKE DANZIG NEUFABRWASSER

OLEJ LNIANY,  
RZEPAKOWY  
I POKOST  
LNIANY

MAKUCHY LNIANE,  
RZEPAKOWE I MA-  
KUCHY MIELONE

669-209.

SP. AKC. FABRYKI OLEJÓW  
I TŁUSZCZÓW ROŚLINNYCH

### „J. D. POTOKA SYNOWIE” BĘDZIN-MAŁOBĄDZ

WYRABIA: Połokol, jadalny tłuszcz kokosowy. Olej kokosowy dla celów mydlarskich. Olej lniany I-a i techniczny. Olej rzepakowy jadalny i techniczny. Olej rycynowy medyczny i techniczny.

POLECA: Wyborną paszę dla bydła: Makuchy odolejone lniane, rzepakowe i kokosowe. Oraz śrut rycynowy jako bardzo skuteczny nawóz azotowo-fosforowo-potasowy.

687-2.7

## F. Lüdecke, A. G. Gdańsk

Langgasse 40 Telef. 27981/82

HURTOWNIA PAPIERU

IMPORT

EXPORT

Dostawa tylko dla przemysłu  
graficznego

BERLIN \* BREMA \* WROCLAW

646-225.

## SPRAWOZDANIE NAUKOWE.

Szkodliwe działanie kofeiny. Prof. W. Storm van Leeuwen, dawny konserwator Instytutu farmakologicznego w Utrechcie, obecnie profesor Uniwersytetu w Leiden, zadał sobie trud ustalenia szkodliwego działania kofeiny za pomocą szeroko zakreślonych doświadczeń na zwierzętach. Wyniki tych badań zostały ogłoszone w bardzo obszernej broszurze, zdobnej w ilustracje.

Dr. W. Pynappel, przewodniczący rady zdrowia w Hadze, w przedmowie swej do tej broszury, w słowach bardzo gorących podnosi jej zalety. Głosi on, iż prof. Storm van Leeuwen dokonał wielkiej pracy, którego badania, oparte na danych najbardziej źródłowych, postawić należy za wzór. Doświadczony ten farmakolog rozważał tu problemat, który posiada wybitne znaczenie dla zdrowia publicznego. Otworzył on laikom wrota swego warsztatu naukowego, dla nikogo nie były one tajemnicą, wskazał, jak przygotowuje on swe preparaty z mózgow koci i mięśni psów, demonstrował zaburzenia, występujące u psów w czasie snu po spożyciu kawy i wstrzykiwaniu kofeiny, objaśniając to rysunkami genialnie przez siebie skonstruowanego aparatu oraz krzywej, powstającej na tle niepokoju pod wpływem kofeiny, tworząc tą drogą systematycznie podstawę dla swych wysoce interesujących wyników.

Za daleko by to nas zaprowadziło, gdybyśmy chcieli wnikać tu w szczegóły. Atoli wyniki tych ba-

dań są bardzo ciekawe i zasługują na najbaczniejszą uwagę. Dr. Storm van Leeuwen mówi: „Działanie kawy i kofeiny (znanej trucizny nerwowej  $CH_{10}N_4O_2H_2O$ ) są równoznaczne”. Cechuje się ono:

1. Wpływem drażniącym na układ nerwowy.
2. Kołataniem serca i bezsennością.
3. Wzmoczeniem ciśnienia krwi i zawrotami głowy.

Doświadczenia, wykonane z pozbawioną kofeiny kawą HAG, szkodliwych tych dla zdrowia wpływów, nie ujawniły się.

Zasadniczym celem wspomnianych badań było rozwiązanie pytania, w jakich przypadkach spożycie kawy bywa wzbronione i spożycie kawy HAG, pozbawionej kofeiny, może być przez lekarzy dozwolone. Odpowiada na to Dr. Storm van Leeuwen, jak następuje:

„Spożycie kawy, zawierającej kofeinę, musi być wzbronione wszystkim osobom nerwowym, skarżącym się na bezsenność, kołatanie serca, drżenie rąk i t. p., następnie wszystkim chorym na serce, nerki i żołądek.

Co się tyczy spożycia kawy HAG, pozbawionej kofeiny, to tu wypada zaznaczyć, iż kawę HAG, wolną od kofeiny, można zalecać wszystkim chorym nerwowym, we wszystkich przypadłościach neurastenicznych, chorym cierpiącym na bezsenność, kołatanie serca i t. p.“

635-226



# Danziger Bank für Handel und Gewerbe

A. G.

**G d a ń s k**

Langer Markt 30



INSTITUCJA OPARTA O  
DARMSTÄDTER  
UND NATIONALBANK

K. a. A., BERLIN

837-266.

## Wilhelm Weiss & Co

GDĄSK, LANGERMARKT 41

Telefony: 24706, 24707. Adr. telegr. Webro-Danzig.

IMPORT SALETRY CHILIJSKIEJ, ŻUZLI THOMASA, SOLI POTASOWYCH I T. D.  
EKSPORT ZBOŻA, ROŚLIN STRĄCZKOWYCH,  
NASION OLEISTYCH, PASZY I T. P.

670.213

## „ATLANTIC”

TOW. TRANSPORTOWE Z O. O.

**GDĄSK, Hundegasse 94**

przyjmuje zlecenia transportów masowych wszelkiego rodzaju.

**Specjalność:** WĘGIEL. NAWOZY SZTUCZNE.  
RUDA. SZABER. CEMENT. WĘGIEL BUNKROWY.

Własny śpichrz z połączeniem kolejowem. Telefon zbiorowy Nr. 23272. Adres telegr. „ATLATRANSPORT”.

EKSPEDYCJA — SKŁADOWANIE — CLENIE

92-203.

## Ferdinand Prowe, G.m.b.H.

TEL. ADR. PROWE DANZIG. TELEFON ZBIOROWY 280-51.

### Maklerstwo okrętowe

Regularne linie okrętowe między Gdańskiem a Antwerpią, Flensburgiem, Hamburgiem, Kielem, Libawą, Szczecinem, i Amsterdamem wraz z portami na Renie.

### Ekspedycja

Składy w Gdańsku (miasto), Kaiserhafen, Neufahrwasser i Schellmühl, wszędzie połączenie kolejowe i wodne.

### Elewatory i śpichrze zbożowe

w Kaiserhafen i w Neufahrwasser, obydwie przy najgłębszej wodzie i z połączeniem kolejowem. Urządzenia do oczyszczania zboża.

### Przeładunek drzewa

Place składowe na drzewo 75.000 m. kwadr. przy Kaiserhafen.

**Bunkrowanie**

**Oddział w Gdyni**

87-241.

## Chemische Industrie und Papierfabrik A. G.

**G d a ń s k**

BIURO GŁÓWNE: REITBAHN 19/20.

ADR. TELEGR. CHEMIEWERK DANZIG, TELEFON 28946.

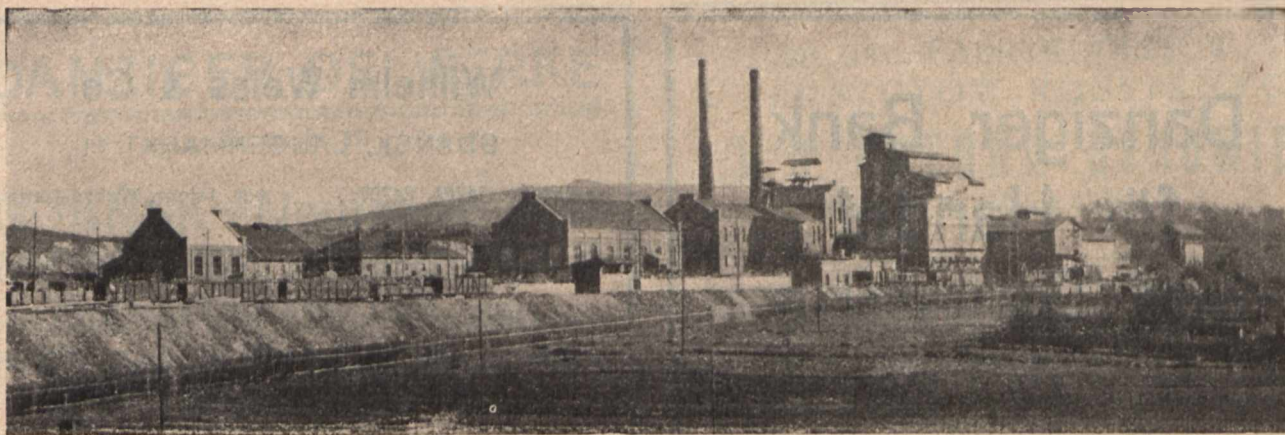
POLECA SWE PRODUKTY:

Superfosfat, superfosfat amoniakalny, w najlepszej jakości, suchy, pełnowartościowy i sypki (do rozsiewania maszyną); kwas solny, siarczany, sól Glauberska, kwas siarkowy, kwas do akumulatorów, sól krzemowo-fluorowy, w pierwszorzędnych, poszukiwanych gatunkach.



730-208.





## Sierszańskie Zakłady Górnicze S. A.

### W Zagłębiu Krakowskim.

Sierszańskie Zakłady Górnicze obejmują tereny górnicze o powierzchni 154,45 klm. kw. Tereny te grupują się w trzech oddzielnych kompleksach, a mianowicie: w kompleksie Sierszańskim, Tenczyńskim i Spytkowickim. Na terenach tych występują: węgiel kamienny, rudy cynkowe i ołowiane oraz rudy żelazne.

Zakłady posiadają dwie kopalnie węgla: „Artur” w Sierszy i „Krystyna” w Tenczynku, oraz jedną kopalnię rudy cynkowej i ołowianej „Andrzej” w Trzebionce.

Kopalnia „Artur” zatrudniała z końcem września ub. r. 1246 robotników, a kopalnia „Krystyna” — 428 robotników, razem Zakłady zatrudniały 1674 robotników i 73 urzędników wraz z dozorcami.

Obie kopalnie Sierszańskich Zakładów są wyposażone w nowoczesne urządzenia ruchowe, a mianowicie: Kopalnia „Artur” posiada sortownię z płuczką o sprawności 150 t. na godzinę, t. j. 2100 t. na 14 godzin, przesuwalnię 50-tonową, przetokowe urządzenie z liną bez końca, dwie wagi kolejowe na 50 i 30 t., dwa kompresory elektryczne, jeden na 10 000, drugi na 6 000 m<sup>3</sup>/godz. i kompresor parowy na 2 000 m<sup>3</sup>/godz., dwie maszyny wydobywcze o sprawności 2 450 t. na 14 godzin. Kopalnia „Artur” pobiera prąd z sąsiedniej Elektrowni Okręgowej Zagłębia Krakowskiego. Pobór prądu wynosił w 1927 r. 10.973.915 Kwg. przy maksymalnym obciążeniu 1935 Kw.

Cały ruch kopalni na dole dzięki kompresorom jest zmechanizowany tak w dziedzinie urobku węgla, jak i w dziedzinie przewozu podziemnego. Skalę mechanizacji charakteryzuje najlepiej długość rurociągów powietrznych powyżej 70 m/m średnicy, która wynosi ponad 8.500 m.

Kopalnia „Krystyna” posiada sortownię o sprawności 70 t. na godzinę, t. j. 980 t. na 14 godzin, przesuwalnię 30-tonową, wagę kolejową na 30 t. i kompresor parowy na 2.000 m<sup>3</sup>/godz. Kopalnia „Krystyna” pobiera prąd elektryczny również z Elektrowni Okręgowej w Sierszy. Pobór prądu w roku 1927 wynosił 1.530.425 Kwg. przy maksymalnym obciążeniu 225 Kw.

Cały ruch kopalni na dole jest zmechanizowany przeważnie w dziedzinie urobku węgla. Długość przewodów powietrznych powyżej 70 m/m, charakteryzująca rozciągłość mechanizacji kopalni, wynosi ponad 5.000 m.

W roku 1927 wydobyła kopalnia „Artur” 403.339 t. węgla,

kopalnia zaś „Krystyna” 79.555 t. węgla, czyli obie kopalnie razem 482.894 t. węgla.

Wymownym świadectwem zdolności wydobywczej Sierszańskich Zakładów jest wydobycie w miesiącu styczniu 1927 r. Wydobyte w miesiącu tym na kopalni „Artur” osiągnęło liczbę 51.393 t., odpowiadającą 616.600 t. wydobywania rocznego. Kopalnia rudy cynkowej i ołowianej „Andrzej” w Trzebionce, rozpoczęta w roku 1910, została wskutek nadzwyczaj silnych dopływów wody w roku 1913 zatopiona. Zakłady Sierszańskie noszą się jednak obecnie z myślą uruchomienia na nowo kopalni „Andrzej”.

Zakłady Sierszańskie stanowią ośrodek trzebińskiego okręgu przemysłowego. W szczególności znajdują u nich jedną z podstaw gospodarczych następujące zakłady przemysłowe:

#### 1. Elektrownia Okręgowa w Sierszy.

Istnienie Elektrowni oparte jest na otrzymywaniu z kopalni „Artur” taniego węgla i na dostawie Sierszańskim Zakładom prawie połowy wytwarzanej energii elektrycznej przy bardzo równomiernym obciążeniu, dzięki czemu Elektrownia może wytwarzać prąd po tanich kosztach, a tem samem stwarza zdrowe warunki dla rozwoju okolicznych przedsiębiorstw. Przewody wysokiego napięcia tej elektrowni sięgają obecnie na wschód do Krzeszowic i na zachód do Oświęcimia.

#### 2. Fabryka cementu w Górcie, Fabryka łupku asbestowego, górkitu, kamieniołomy i wapienniki w Górcie.

Wszystkie te przedsiębiorstwa leżą koło kopalni, a rentowność ich dzięki tanemu węglowi i tanemu prądowi elektrycznemu w poważnej mierze zależy od Sierszańskich Zakładów.

#### 3. Fabryka lokomotyw w Chrzanowie, która pobiera prąd z Elektrowni w Sierszy. Przedsiębiorstwo powyższe ma wyjątkowe znaczenie dla przemysłu wojennego, a w pewnych warunkach prowadzenie tego przedsiębiorstwa może być wyłącznie zależne od dostaw węglowych z Sierszy.

W końcu kopalnie Sierszańskich Zakładów, jako najdalej wysunięte na wschód ze wszystkich kopalń w Polsce i położone w rejonie krakowskiego obozu warownego, mogą mieć na wypadek trudności na granicy zachodniej wprost zasadnicze znaczenie dla zaopatrywania w węgiel Polskich Kolei Państwowych.

703.292.



## „Huta Hubertus”

(KATOWICKA SP. AKC. DLA GÓRNICICTWA  
i HUTNICTWA)

STACJA POCZTOWA ŁAGIEWNIKI ŚLĄSKIE, POWIAT  
ŚWIĘTOCHŁOWICE. STACJA KOLEJOWA CHEBZIE,  
BOCZNICA HUTA HUBERTUS.

TELEFON KRÓL - HUTA 360-365.

### W y r o b y :

*Koks, smoła, siarczan amonu, tolud, naf-  
talina, wszelkie oleje diegciowe, żelazo  
surowe, żelazo zlewne martynowskie, od-  
lewy stalowe o wadze sztuki do 5 ton,  
wyroby lane z żelaza, stali i metali wszel-  
kiego rodzaju, zestawy kołowe z paten-  
towanymi łożyskami wałkowymi do wóz-  
ków kopalnianych, wózki kopalniane, wóz-  
ki kolebkowe, wyroby kute, żuzle marty-  
nowskie, kołowroty, maszyny do cegielń,  
rury do posadzki, urządzenia walcowni,  
zwrotnice wszelkiego rodzaju, żorawie,  
konstrukcje żelazne wszelkiego rodzaju dla  
hal, śpichrzów, wież wodnych i t. p., zbiorn-  
iki wszelkiego rodzaju, generatory o rusz-  
tach obrotowych (syst. Rohmann'a), wie-  
że wyciągowe i separacje.*

418-312.

## Warszawskie Towarzystwo Kopalń Węgla i Zakładów Hutniczych

w NIEMCACH Sp. Akc.

Produkuje znany z dobroci węgiel ka-  
mienny z kopalń: „Kazimierz” i „Jul-  
jusz” w Zagłębiu Dąbrowskiem



ADRES ZARZĄDU:

WARSZAWA, ul. TR AUGUTTA Nr. 5.

ADRES ZARZĄDU ZAKŁADÓW:

POCZTA KAZIMIERZ  
KOŁO STRZEMIESZYC

689-276.

## WYTWÓRNIĄ PĘDNI, MASZYN i ODLEWNIĄ ŻELIWA

### Krawczyk i S<sub>-</sub>ka

ZAWIERCIE, st. dr. żel. Warsz.-Wied.

SPECJALNOŚĆ: CAŁKOWITE URZĄDZENIA  
PĘDNI (TRANSMISJI), poszcze-  
gólne części stale na składzie.

SPRZĘGŁA CIERNE SYSTEMU HILL'A.

URZĄDZENIA DO MECHANICZNEGO PRZE-  
NOSZENIA RÓŻNYCH MATERJAŁÓW:

przenośniki (elewatory) przenośniki (transporte-  
ry) silosy zbożowe, konwojery do węgla i t. p.  
Odlewy maszynowe i budowlane — żeliwne  
i brązowe.

Okna żelazne i lekkie konstrukcje.

Biurow w WARSZAWIE, ul. Krucza 16 m. 4.  
TEL. 105-17.

PRZEDSTAWICIELSTWA WE WSZYSTKICH  
WIĘKSZYCH MIASTACH RZECZYPOSPOLITEJ

685-275.

## ODLEWNIĄ STALI WOŹNIAK i S<sub>WIE</sub>

SOSNOWIEC, ul. ALEJA Woj. KIELECKIE  
WYRABIA

Odlewy stalowe, fasonowe we wszelkich  
gatunkach stali z rysunków lub modeli,  
wagi w sztuce do 10000 kg. w stanie  
surowym i obrobionym.

682-292

## Fabryka Kabli i drutu W BĘDZINIE

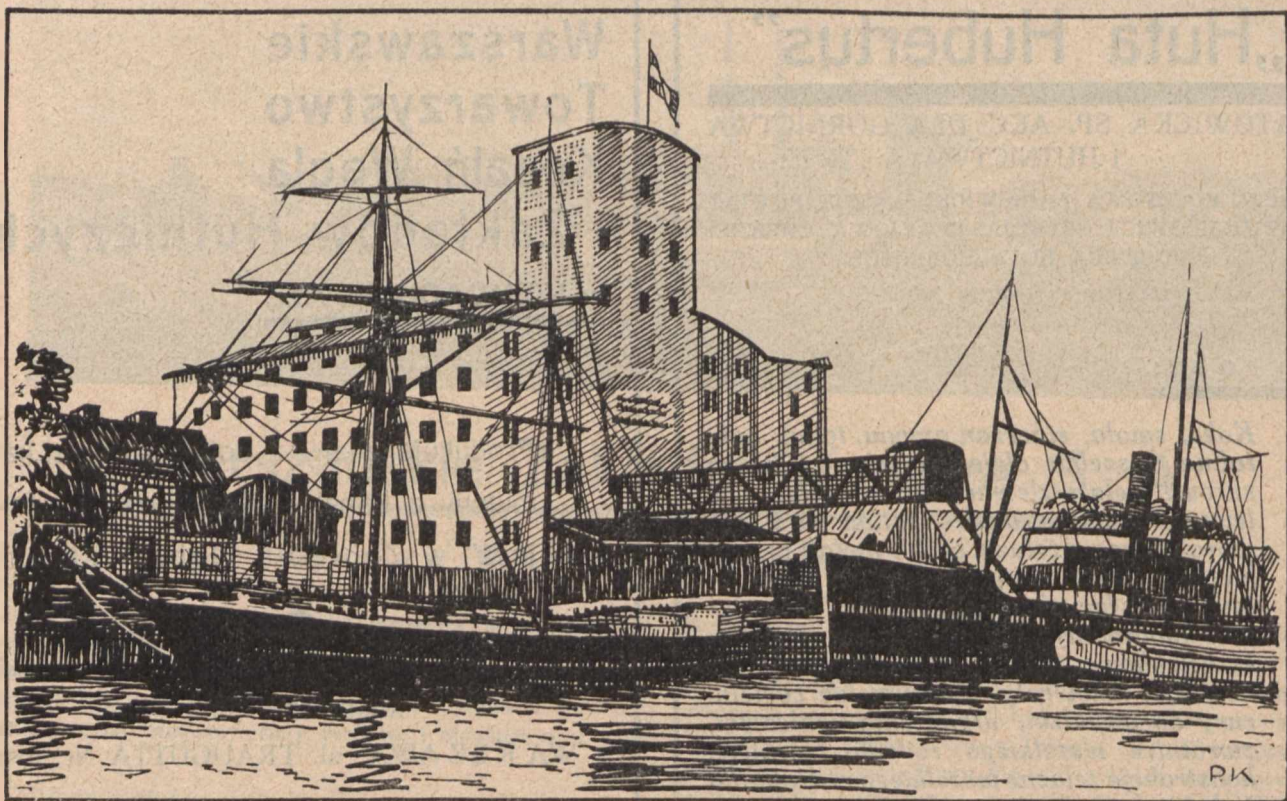
UL. SIELECKA 1. TEL. 4-95 i 60

Produkuje według norm Polskiego Komitetu Elektrotech-  
nicznego:

DRUT MIEDZIANY ELEKTROLITYCZNY, ORAZ  
GOŁE KABELE MIEDZIANE, PRZEWODNIKI ELEK-  
TRYCZNE WSZELKIEGO RODZAJU, SZNURY, DRUTY  
NAWOJOWE i t. p.

646. 278





**S. ANKER**

**Gdańsk, telefon 21451.**

100-323.

Hurtowy handel zbożem, paszą, nasionami i mąką.

## *Port Raiffeisen*

*z magazynem „Westpreussen” pojemności: 15.000 ton zboża*

*Właściciel: firma Landwirtschaftliche Grosshandelsgesellschaft z o. o.*

*Dzierżawca: firma Danziger Speditionsgesellschaft z o. o.*

## *Landwirtschaftliche Grosshandelsgesellschaft*

*z o. o.*

*GDAŃSK, ul. Krebsmarkt 7/8 — Adres dla telegramów: GROSSRAIFFEISEN  
ZAKUP wszystkich produktów rolniczych — SPRZEDAŻ wszystkich towarów potrzebnych  
w rolnictwie.*

*FILJE: Pelplin, Gniew, Starogard, Nowe, Grudziądz, Łasin, Działdowo, Lubawa, Nowe-  
wemiasło, Brodnica, Świecie n.W., Tuchola, Chełmno, Sępólno, Chojnice, Neu-  
teich, Tiegendorf, Simonsdorf, Kalthof, Gross Zünder, Sobbowitz.*

## *Danziger Speditionsgesellschaft z ogr. odpow.*

*GDAŃSK, ul. Krebsmarkt 7/8. — Adres dla telegramów: LAGEREI.  
Przeładowanie i magazynowanie zboża i towarów hurtownych.*

647-24A.



# J. W. Klawitter – Gdańsk

## NAJSTARSZA STOCZNIA GDAŃSKA

STOCZNIA STATKÓW  
DOK PŁYWAJĄCY  
PATENTSLIPS  
DŹWIG PŁYWAJĄCY



FABRYKA MASZYN  
FABRYKA KOTŁÓW  
KUŹNIA MIEDZI  
GISERNIA ŻELAZA,  
STALI i INNYCH METALI

PRZED STU LATY



Zakłady budowy okrętów

STAN  
OBECNY



Zakłady budowy maszyn i t. d.

SPECJALNE ODDZIAŁY: konstrukcyj żelaznych, urządzeń technicznych cukrowni, gorzelnii i suszarni, urządzenia kotłowni i t. d.

652.333

## C. Duncker i S-ka

T. z o. o.  
Asekuracje

### Gdynia

ADRES TELEGR.: STRAŻWODNA. TEL. NR 216.

KONTO BANKOWE: BANK GOSPODARSTWA  
KRAJOWEGO, ODDZIAŁ W GDYNI

Komisarz Hawaryjny

Hamburg.

Gdańsk.

## C. Duncker & Co

Assurans

### Gdynia

TELEGRAMADR. STRAŻWODNA. TELEFON NR 216.

BANKKONTO: BANK GOSPODARSTWA KRAJOWEGO. AVDELNINGSKONTORET i GDYNIA

Haverikommission

Hamburg.

Danzig.

629-332.

## „Polskarob“

POLSK-SKANDINAVISKA  
TRANSPORTAKTIEBOLAGET

### Gdańsk-Danzig

TEL. 269-46

TEL. 269-46

POLSKO - SKANDYNAWSKIE  
TOWARZYSTWO HANDLU  
i TRANSPORTU S. A.

TEL. 111

Gdynia

TEL. 131

PRZEDSTAWICIELSTWO - REPRESENTANT  
KONCERNU „ROBUR“

Katowice

746-284.



# Fabryka lin i drutu

## Fabriken för linor och tråd

dawn. **A. Deichsel**, Spółka Akcyjna, **Sosnowiec**  
ADRES TELEGRAFICZNY: DEICHSEL-SOSNOWIEC

*Liny okrętowe, stalowe, wszelkiego rodzaju liny konopiane*

*Liny wydobywalne o splotach okrągłych, trójkątnych i płaskich*

*Liny płaskie, pochylniane, wyciągowe, torowe*

*Liny nośne o konstrukcji kablowej, o splotie krzyżowym*

*Liny dla przemysłu naftowego*

*Liny pługowe, transmisyjne, lotnicze i pociągowe*

*Liny cienkie dla lamp łukowych*

*Sploty druciane*

*Druty żelazne, czarne, i ocynkowane*

*Druty stalowe od średnicy 0,2 mm do 10 mm o wytrzymałości do 270 kg. na 1 mm<sup>2</sup>*

*Siatki druciane, sita do żwiru i piasku, siatki ochronne, sita do sortowni, siatki do iskrochronów*

*Tkaniny żelazne z grubych drutów aż do średnicy 0,2 mm*

*Druty kolczaste*

*Skoble druciane*

*Transportery, Gurty*

*Liny konopne i łączniki do nich wszelkiego rodzaju,*

**LINY OKRĘTOWE**  
**FARTYGSLINOR**



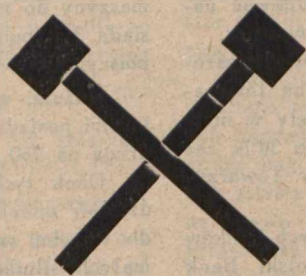
# GIESCHE

*Handelsgesellschaft m. b. H.*

*Towarzystwo węglowe z o. o.*

**GDAŃSK**

**GDYNIA**



*Kopalnia „Giesche”*

*„Kopalnia Kleofas”*

**WĘGIEL-KOL**



# Stocznia Gdańska.

Gdy po ukończeniu wojny i podpisaniu Traktatu Wersalskiego komisja reparacyjna przystąpiła do podziału obiektów, będących niegdyś własnością Rządu Pruskiego, Stocznia Gdańska stała się przedmiotem usilnych zabiegów zarówno Rządu Polskiego, jak i Senatu Wolnego Miasta Gdańska. I nie dziw. Była to przecie najpoważniejsza instytucja przemysłowa na terenie W. M. Gdańska, placówka wyposażona w najdoskonalsze i najnowocześniejsze urządzenia techniczne. Drugim obiektem, o który również zabiegaly obie strony, były warsztaty kolejowe na Troyl'u, niegdyś warsztaty naprawcze prusko-heskich kolei państwowych.

Stocznia Gdańska, założona w roku 1844 pod nazwą „Königlicher Korvetten-Depot-Platz”, rozszerzyła się szybko w wielką Stocznie okrętów wojennych i przez długi czas była ośrodkiem pruskiej marynarki. Tu zbudowano między innymi dwie olbrzymie korwety „Arcone” i „Gazelle”, tu po wojnie prusko-francuskiej wprowadzono konsekwentnie wszystkie najnowsze udoskonalenia techniczne, stąd wreszcie, aż do ostatnich lat przed wojną, wychodził na morze szereg bojowych statków, bądź nowo zbudowanych, bądź odremontowanych.

Spór o dziedzictwo tych zakładów po rządzie pruskim zakończył się decyzją komisji reparacyjnej, przyznającą zakłady po połowie Rządowi Polskiemu i Senatowi Gdańskiemu, z tym warunkiem, że żadna ze stron przez 50 lat nie będzie ich na własny rachunek eksploatowała. Stosownie do tej decyzji postanowiono utworzyć Towarzystwo Międzynarodowe i wydzierżawić mu zakłady na ten okres czasu, celem eksploatacji. Kilka firm angielskich i francuskich zgłosiło gotowość uczestniczenia, jednak pod warunkiem, że Rząd Polski zapewni Towarzystwu pewną część zamówień. Aby doprowadzić utworzenie Towarzystwa do skutku, Polska zobowiązała się oddawać na prawę taboru kolejowego oraz budowę nowych parowozów.

Na tej podstawie powstało w grudniu 1922 r. Międzynarodowe Towarzystwo Budowy Okrętów i Maszyn (The International Shipbuilding and Engineering Co. Ltd.). Wzięły w niem udział kapitały angielski i francuski w stosunku po 30%, zaś polski i gdański po 20%. Kapitału niemieckiego w Towarzystwie niema zupełnie.

Na kapitał polski złożyło się 7 najpoważniejszych banków polskich, między innymi na pierwszym miejscu Polski Bank Krajowy, który z czasem przekształcony został na Bank Gospodarstwa Krajowego. Oprócz akcji zwyczajnych zostały jeszcze wydane t. zw. akcje użytkowe, z których Rząd Polski otrzymał całą część, przypadającą na Polskę, a których dywidenda stanowi niejako czynsz dzierżawny za wynajęcie zakładów.

Rząd Polski jest zatem w Stoczni Gdańskiej trzykrotnie zainteresowany, a mianowicie: 1) jako współwłaściciel zakładu, 2) jako posiadacz akcji użytkowych, 3) jako posiadacz akcji zwyczajnych.

Międzynarodowe Towarzystwo buduje w pierwszym rzędzie, jako najważniejszy swój artykuł, wszelkiego rodzaju okręty dla żeglugi morskiej i śródlądowej. Do tego celu posiada trzy służyny, mogące pomieścić statki do 100 m. długości. Spuszczenie zbudowanych korpusów okrętowych na wodę odbywa się za pomocą wind i lin stalowych.

Z wyjątkiem precyzyjnych instrumentów nautycznych,

wszystkie urządzenia dla wyposażenia okrętów są budowane na Stoczni, a więc kotły i maszyny parowe, pompy, windy i t. p. Dla naprawy okrętów posiada Stocznia Gdańska trzy doki, zdolne podnosić okręty do 8000 ton. Oprócz tych trzech doków posiada Stocznia Gdańska do tego celu 5 pontonów pomocniczych. Przy ładowaniu cięższych przedmiotów, jak kotły, maszyny parowe, posługuje się Stocznia dwoma pływającymi dźwigami, z których jeden zdolny jest unieść 60 ton, drugi 125 ton.

Dla budowy urządzeń mechanicznych okrętów posiada Stocznia olbrzymie warsztaty mechaniczne, kotłarnię oraz kuźnię i odlewnię. Warsztaty mechaniczne znakomicie są wyposażone we wszelkiego rodzaju nowoczesne obrabiarki, przy pomocy których mogą być budowane maszyny największych rozmiarów, z dokładnością wymaganą dzisiaj od najlepiej urządzonych warsztatów.

W warsztatach tych buduje także Stocznia w wielkiej ilości silniki ropne Diesla od 12 do 1500 KM. Przed niedawnym czasem ukończyliśmy 800-konny silnik Diesla bez sprężarki dla Elektrowni Miejskiej w Kaliszu. Jest to jeden z największych silników bezsprężarkowych, zbudowanych dotychczas w Europie. Poza to budowane są w tych warsztatach również pompy wszelkiego rodzaju, jak nurnikowe i odśrodkowe, mechaniczne urządzenia dla cukrowni, jak również urządzenia dla fabryk gumowych i papieru.

W olbrzymiej kotłarni budowane są kotły parowe systemu Babcock & Wilcox i Stirling, oraz aparaty dla cukrowni, fabryk papieru i gumowych i innych gałęzi przemysłu. Kotłarnia wyposażona jest tak samo, jak warsztaty mechaniczne, w najnowocześniejsze urządzenia. Posiada 2 ciężkie hydrauliczne maszyny do nitowania według systemu Schuch'a. Odlewnia posiada 3 kopolaki i gruszkę besemerowską, wykonywuje odlewy maszynowe oraz dzwony kościelne wszelkich rozmiarów.

Kuźnia, wyposażona jest w najlepsze urządzenia. Między innymi posiada ona 2 prasy parowo-hydrauliczne, jedną na 500, drugą na 750 ton.

Obok tych głównych oddziałów pracuje cały szereg oddziałów mniejszych, a mianowicie: oddział budowy urządzeń do wyrobu sztucznego lodu i dla chłodni, oddział fabrykacji małych silników elektrycznych, przetworników, beczek żelaznych, narzędzi oraz oddział dla wyrobu tlenu i wodoru. Wspomnieć należy także o warsztatach konstrukcyjnych, w których wyrabiane są żorawie, urządzenia przeładownicze i t. d. Specjalnością dalej jest budowa kolejek wąskotorowych dla przewozu ładunków masowych.

Na przeciwległym brzegu Wisły w dzielnicy Troyl znajdują się warsztaty dla naprawy taboru kolejowego. Mogą one pomieścić jednocześnie podczas naprawy 43 parowozy oraz około 100 wagonów. Warsztaty te zostały wykończone w roku 1912 więc już przed wojną i zostały urządzone odpowiednio do ostatnich wymogów techniki i wyposażone w nowoczesne obrabiarki i urządzenia mechaniczne.

Łączny obszar zakładów Stoczni i warsztatów kolejowych obejmuje około 150 ha powierzchni, przyczem teren ten dotyka wód portowych na długości 4 klm. Na terenie tym znajduje się około 200 budynków, zajmujących powierzchnię 180 000 m<sup>2</sup>.



# THE INTERNATIONAL SHIPBUILDING AND ENGINEERING COMPANY LIMITED

## D a n z i g

(MIĘDZYJARODOWE TOWARZYSTWO BUDOWY OKRĘTÓW i MASZYN Sp. Akc.)

Skeppsvarvet i Danzig, som uppstått ur det forna Kejserliga varvet i Danzig, är ett av de äldsta varven vid Osternsjön och har sedan 1919 med begagnande av sin stora praktiska erfarenhet och utmärkta organisation med positiv framgång upptagit byggandet och reparerandet av handelsfartyg.

Varvet bygger sjögående fartyg av alla slag upp till en bärighet av ungefär 9.000 ton och till en längd av omkring 135 m. men i främsta rummet följande typer:

sjögående bogserbåtar på ungefär 700 HK,

lastångare av medelstorlek för transport av trä, träavfall, kol och malm,

mindre och medelstora fartyg för last och passagerare.

Alltsedan 1919 har man jämte ett visst antal pråmar och flodbogserbåtar o. dyl. likaledes byggt sjögående fartyg på sammanlagt omkring 18.000 ton och 19.700 HK. För fartygsbyggandet förfogar varvet över tre stapelbäddar.

Med undantag av navigationsinstrument tillverkar man på varvet alla slags fartygstillbehör såsom ångpannor, ångmaskiner, pumpar, hissar o. dyl. Varvet äger för detta ändamål stora mekaniska verkstäder, kopparslageri, smedja och gjuteri. Verkstäderna äro försedda med de modernaste maskiner och garantera det bästa utförande även med de högst ställda fordringar.

Vid sidan av byggandet av nya fartyg utför varvet reparationer i vidaste omfattning. En stor fördel vid utförandet av dessa arbeten är att varvet äger dockor i olika storlekar, nå-

got som möjliggör alla reparationer även av de största fartyg på kortaste tid. Varvet har en flytdocka med en bärkraft på 8.000 ton, en på 3.500 ton, en på 1.200 ton och tre pontoner på vardera 2.500 ton. Denna utrustning kompletteras av två flytkranar på respektive 60 och 125 ton. Dessutom äger varvet en stor flottilj pinasser, bogserbåtar och pråmar som hjälputrustning.

Det förtjänar vidare tilläggas, att varvet i sina förstklassigt inrättade mekaniska verkstäder icke endast tillverkar maskiner och ångpannor för fartyg utan dessutom bygger ångpannor av andra slag framför allt eldrörspannor för de högsta tryck med den största kapacitet liksom även ångturbiner och kolmaskiner av nyaste konstruktion. De på verkstäderna tillverkade kompressorlösa Dieselmotorerna upp till 800 HK vinna allt större förtroende. Utom de redan nämnda tillverkningarna förfärdigar man all maskinell utrustning för socker-, gummi- och vattenfabriker liksom för fabriker för framställning av konstgjord is och för kylanläggningar.

Oberoende av andra allmänna maskinbyggnadsavdelningar, vilka vi icke här skola beröra, har varvet även en specialavdelning för byggande av elektriska motorer, vilka redan i dag åtnjuta en ovanligt stor efterfrågan i olika länder. En specialavdelning av gjuteriet tillverkar kyrkklockor av specialbrons i olika storlekar.

Varvets och järnvägsverkstädernas område, som har en strandlängd av 4 km., uppgår till omkring 150 Ha, varav 180.000 kvm. upptages av byggnader.



# „ERICSSON”

POLSKA AKCYJNA SPÓŁKA ELEKTRYCZNA

**WARSZAWA**, Al. Ujazdowskie 47.

TELEFON 102 i 115.

ODDZIAŁ w ŁODZI, ul. Piotrkowska 79, tel 51.

## P O L E C A :

**Łącznice i aparaty telefoniczne**  
najnowszych systemów  
zwykle i automatyczne.

Urządzenia telefoniczne wszelkich systemów.

**Sygnalizacje:** kolejową, przeciwpożarową,  
alarmową, hotelową.

**Aparaty** radio-odbiorcze i części składowe.

**Zegary** elektryczne i kontrolne.

**Akumulatory** żelazo-niklowe „NIFE” dla  
wszelkich celów.

**Latarcki** elektryczne dla kopalń.

**Kable** telefoniczne obołowione i opancerzone.

**Przewodniki** gołe i izolowane, krzemo-  
bronzowe i HACKETHAL.

Druty dzwonekowe, nawojowe i cewkowe.

Materiały instalacyjne dla prądów słabych.

**Projekty, Kosztorysy i oferty na żądanie.**

# „ERICSSON”

POLSKA AKCYJNA SPÓŁKA ELEKTRYCZNA

**WARSZAWA**, Al. Ujazdowskie 47.

TEL. 102 OCH 115.

F I L I A L i L O D Z, Piotrkowska 79, tel. 51.

## REKOMMENDERAR:

Telefonväxlar och apparater enligt modernaste  
system LB - CB—och automatiska

Telefonanläggningar av alla system

Signalisation: järnvägs-, brandalarm- och hotell-

Radioapparater och delar

Elektriska klockor och kontrollur

Akumulatörer „NIFE” för alla ändamål

Gruvlyktor

Telefonkablar: armerade och oarmerade

Ringledningstråd samt emalj- och silkesisolerad  
tråd

Installationsmateriel för svagströmsanläggningar

**Projekt, Kostnadsförslag och offerter på begäran.**

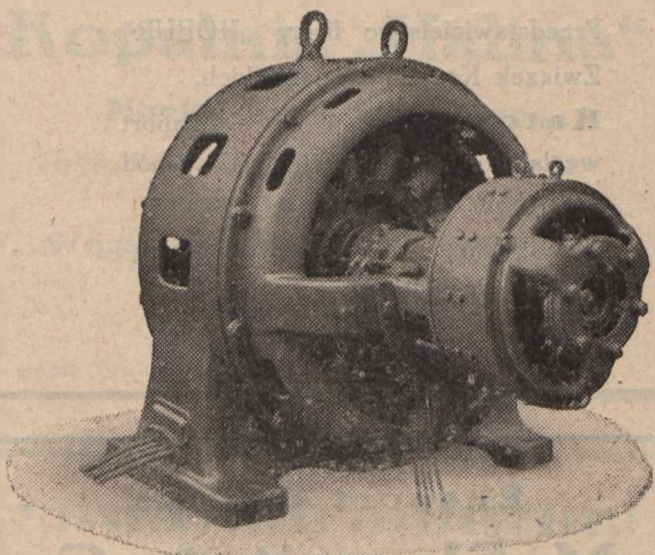


ALLMÄNNA SVENSKA  
ELEKTRISKA AKTIEBOLAGET  
VÄSTERÅS

GRUNDAD 1883

NORDEUROPAS STÖRSTA  
ELEKTROTEKNISKA FABRIK

AKTIEKAPITAL 75.000.000 Kr.



GENERATORY, MOTORY,  
TRANSFORMATORY, TUR-  
BOZESPOŁY, KOLEJE ELEK-  
TRYCZNE, ELEKTRYCZNE  
URZĄDZENIA WSZELKIEGO  
RODZAJU

PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ:  
TOWARZYSTWO ELEKTRYCZNE

**ASEA**

SP. Z O. O.

**Warszawa**

J A S N A 1.

320.

**BALTIC HARDWOOD COMPANY**

G. m. b. H.

Tel. 23484 **Danzig** — Langgasse 57/58  
Telegr. Adr.: Balthardco Danzig — Telegr. Adr.:  
Balthardco Danzig.

Prima dęby, buk, jesiony. Materiał w stanie okrągłym  
i tartym.

First quality timber: oaks, beeches, ashes. Round  
timber and sawn wood.

Specjalność: buk i dąb. — Speciality: logs and oaks  
for saw mills.

675-214.

**THE NORTHERN SHIPPING Co. Ltd.**

**Danzig**

**Chartering Agents & Shipbrokers**

Langermarkt 19.

TEL. 22957.

630-230.

**„PAM”**

POLSKA AGENCJA MORSKA

SP. Z OGR. ODP.

POLISH SHIPPING AGENCY

LIMITED

**Maklerstwo Okrętowe — Frachtowanie  
statków.**

**Sprzedaż węgla bunkrowego.**

CZŁONKOWIE MAKLESCY „BALTIC & INTERNATIONAL  
MARITIME CONFERENCE” W KOPENHADZE

AGENCI PAŃSTWOWEGO PRZEDSIĘBIORSTWA „Żegluga  
Polska” W GDYNI.

GLÓWNE BIURO: **GDYNIA**. ADR. TELEGR. PAM-GDYNIA  
TELEFON NR. 56, GDYNIA

FILJE: **GDAŃSK**, POSTGASSE 3/4, i **Nowy Port**.

**„PAM”**

POLSKA AGENCJA MORSKA

SP Z OGR. ODP.

POLISH SHIPPING AGENCY

LIMITED

**Shipbrokers — Chartering Agents  
Bunkercoal Suppliers**

BROKER MEMBERS OF THE „BALTIC & INTERNATIONAL  
MARITIME CONFERENCE” COPENHAGEN

AGENTS TO THE PAŃSTWOWE PRZEDSIĘBIORSTWO „Żeglu-  
ga Polska” GDYNIA

HEAD OFFICE: **GDYNIA**. TELEGR. ADDR.: PAM-Gdynia  
Telephone No. 56 Gdynia.

BRANCH OFFICES: **DANZIG** Postgasse 3/4, and **New-  
fairwater**.

90-316.



# Polnisch Skandinavische

## Transport-Handels G. m. b. H.

Danzig—Gdańsk, Brotbänkengasse 43

TELEFON 269-46.

Agents for Messrs. „ROBUR”  
Upper Silesia Coalmines Ltd.  
Katowice Coal Exports to  
Scandinavian and Baltic Countries  
Shipbroker & Chartering Agents  
Own Loading Places and Wharves.

Przedstawicielstwo firmy „ROBUR”  
Związek Kopalń Górnośląskich,  
**Katowice.** Eksport  
węgla do Skandynawji i na wschód  
HARTOWANIE I KLAROWANIE  
STATKÓW. Własne miejsca i urzą-  
dzenia przeładunkowe.

85-326.

### **Aktiengesellschaft für Holzinteressen Gdańsk — Weichselmünde**

Adres: Danzig, Postfach 46 Telefony: 21841, 23715

**Największe w Gdańsku  
przedsiębiorstwo przeładunkowe  
drzewa dębowego**

**TARTAK**

Przeładunek drzewa — Lombard drzewa

668-2 0.

**Eksport drzewa**

### **M. Slawoit A. G.**

Gdańsk, 7/8 Krestmarkt

**Własne tartaki w Kongresówce.  
Materiały tarte w niemieckich  
i angielskich wymiarach**

659-224.

### **BERGFORD**

**Holz-Speditions-und Lager-Gesellschaft  
m. b. H.**

Biuro: Gdańsk-Strohdeich Skrz. pocztowa Nr. 29.  
Telefony: Strohdeich — zbiorowy numer 22851 (Weichsel-  
münde 27283), Althof 24477. Adres telegraficzny: Bergford  
Danzig.

Przeładunek i dostawa drzewa wszelkiego rodzaju.  
250.000 m. kwadr. powierzchni składów lądowych.  
150.000 m. kwadr. powierzchni wodnej.  
600 m. bież. własnych nabrzeży.  
Możliwości przeładunkowe dla 10 parowców morskich  
jednocześnie.

**Największe przedsiębiorstwo  
przeładunkowe drzewa w Gdańsku.**

653 19A.

### **EUGEN RUNDE, G. m. b. H.**

**GDAŃSK**

**Węgiel górnośląski**

Zastępstwo na Pomorze i Wolne Miasto Gdańsk firmy

**„PROGRESS”**

Zjednoczone Kopalnie Górnośląskie Sp. z o. p.

**KATOWICE**

624-231



Francuska Spółka Akcyjna  
TOWARZYSTWO BEZIMIENNE KOPALNIA WĘGLA  
„Czeladź”

SOCIÉTÉ ANONYME DES MINES DE CZELADZ

PIASKI, poczta Sosnowiec

Roczna produkcja około 700.000 t.  
Węgiel długopłomienny

693-287.

Kopalnia węgla „ORION”

NIWKA-WOJ. KIELECKIE

Roczna produkcja 5000 ton

ZARZĄD

SOSNOWIEC-Dekierta 6.

TELEFON KOP. 107

TELEFON BIUR 98

688-275

Kopalnia „Halina”

Niwka koło Sosnowca

Węgiel kamienny o dużej sile

Kalorycznej

695-289.

Godulla Spółka Akcyjna

CHEBZIE G. ŚL.

TEL.: KRÓLEWSKA HUTA 340, 341, 342 i 343; RUDA  
77; KATOWICE 193 i 339.

PRODUKTY: WĘGIEL, KOKS, PRODUKTY UBOCZNE Z WĘGLA  
KAMIENNEGO: SIARCZAN AMONU, SMOŁA, DZIEGIEĆ,  
BENZOL; CEGŁY.

FIRMA SPRZEDAŻY WĘGLA: „Robur” Sp. z o. o. KATO-  
WICE, POWSTAŃCÓW 49.

FIRMA SPRZEDAŻY KOKSU I PRODUKTÓW UBOCZNYCH: „Car-  
bochemia” KATOWICE, POWSTAŃCÓW 5.

SPRZEDAŻ CEGŁY: „Godulla” Sp. Akc. CHEBZIE G. ŚL.  
702 308

PIERWSZA POLSKA FABRYKA HACELI  
„Podkowa”

Sp. z ogr. odpow.

Sosnowiec

Tel. 2-37

ADR. TEL. „PODKOWA SOSNOWIEC”

PRODUKUJE I EKSPORTUJE HACELE I SZKŁA  
DO OKULARÓW

694-288.

Tow. Akc. FABRYKI SZKŁA dawn. S. REICH i S-ka  
w ZAWIERCIU

Adres telegr. „SZKLARNIA ZAWIERCIE” telefon 10.

ZAKRES WYTWÓRCZOŚCI:

Wyroby ze szkła dętego jak: artykuły do oświe-  
tlenia naftowego, elektrycznego i gazowego  
w różnym wykonaniu, oraz szkło stołowe, gład-  
kie, trawione i szlifowane.

683 281

SP. Z O. O. „CHROM” W RADOMIU  
Przedmieście  
Młodzianów Nr. 1.

Telefon biura 129

Telefon biura 129

POLECA:

SKÓRY: CIEŁĘCE (BOXCALF) KOLOROWE  
CHROMOWE I CZARNE

PODESZWY I BUKATY

696-290.

RADOMSKIE TOW. ELEKTRYCZNE S. A.

R A D O M

ENERGJA ŚWIETLNA I DLA CELÓW  
PRZEMYSŁOWYCH

ul. Długa 16 :: :: :: Telefon 18.

697-291.



# SAUL FINKELSTEIN

GDAŃSK — DANZIG

Import śledzi — Hering Import

674-215.  
Telegr. Addr.  
Esfinkelstein Danzig.

Tel. 255-41, 255-42.

## Ernst Braun & Co

Import śledzi — Import av sill

Gdańsk — Danzig

638-243.

WEST-EXPORT, G. m. b. H.  
GDAŃSK — DANZIG

Gr. Wollwebergasse 27.

Generalne zastępstwo dla sprzedaży węgla Polskich Kopalń Skarbowych na Górnym Śląsku (Skarboferme) na Finlandję, Estonję, Łotwę i Litwę.



Huvudrepresentant för Polska Statsgruvorna i Överschlesien (Skarboferme). Försäljning av kol på Finland, Estland, Lettland och Lithauen.

633-227.

## „Skarbopol“

SPÓŁKA Z O. O. w GDAŃSKU

*Sprzedaż węgla  
z Polskich Kopalń Skarbowych  
na Górnym Śląsku.*



## „Skarbopol“ Danzig

*Försäljning av kol  
fran Polska Statsgruvorna  
i Uverschlesien.*

96-237.1

# Danziger Bunker-Kontor G.m. B.H.

CURT  
ZIESMER



**Danzig**

Ankerschmiedegasse 16/17. Tel. 817 u. 207

Aus ständigen Lagern.  
Lieferung von engl. u. oberschlesischen  
Bunkerkohlen

Eigene Schlepper und Prähme

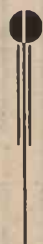


# Giesche

## Węgiel - Kol

NAJLEPSZY WĘGIEL  
DLA UŻYTKU DOMOWEGO  
i DLA PRZEMYSŁU

BIURO SPRZEDAŻY DLA SZWECJI



BÄSTA KOL FÖR HUSHALLET  
OCH INDUSTRIEN

FÖRSÄLJNINGSKONTOR FÖR SVERIGE

GEORG VON GIESCHE'S ERBEN, HANDELSGESELLSCH.  
m. b. H.

Berlin W. 35, Potsdamerstr. 121<sup>e</sup>. TEL. GIESERBEN

88-240.

# LIGNOZA

SPÓŁKA AKCYJNA



FABRYKI

W KRYWAŁDZIE, PNIOWCU  
I STARYM BIERUNIU



WSZELKIEGO RODZAJU

MATERJAŁY WYBUCHOWE,  
LONTY, ZAPALNIKI, KAPISZONY  
I T. P.



GENERALNA DYREKCJA

KATOWICE, DWORCOWA 13.

Telefon Nr. 1355 i 1520.

17.324

# GWARECTWO WATERLOO

KOPALNIA WĘGLA EMINENCJA

Poczta Załęże, pow. Katowice G. Śl.

Nr. tel.: 37, 595, 1354.

## WĘGIEL

o długim płomieniu pierwszorzędnej  
jakości w gatunkach zwykłych  
i kombinowanych.



Sprzedaż przez firmę  
„ROBUR”

w Katowicach, ul. Powstańców.

417-313.



# Aug. Wolff & Co

GDAŃSK i NOWY PORT.

ROK ZAŁ. 1871

DANZIG and NEUFABRWASSER.

FOUNDED 1871

Adres telegraficzny: „WOLFFS”.

## SPEDYCJA

Składy towarowe z mechanicznym urządzeniem do przeładunku. Agencja bezpośrednich linii okrętowych pomiędzy Gdańskiem a Dolnym Renem do Kolonii i stacji nad Górnym Renem jako też Rotterdamem, Brema, Rygą oraz Helsingfors i odwrotnie.

Przeładunek węgla i nawozów sztucznych własnymi kranami. — Makler okrętowy — Węgiel en gros. — Węgiel bunkrowy. — Asekuracja.

## FORWARDING AGENTS

Own large warehouses with electric cranes. Agents of the direct Steamship lines between Danzig and lower Rhine ports, up to Cologne and to upper Rhine ports, to Rotterdam, Bremen, Riga, Helsingfors and vice versa.

Loading and Unloading of Coals and Phosphats with our own cranes.—Steamshipbrokers.—Coalmerchants.—Bunkercoals.—Insurance-business.

86-242

# „WEICHSEL”

Danziger Dampfschiffahrt-und Seebad—  
A. G.

## GDAŃSK

Założone 1841 grundad

ŻEGLUGA PASAŻERSKA — PASSAGERARTRAFIK

ŻEGLUGA TOWAROWA — SJÖTRANSPORTER

UDZIELANIE POMOCY — BÄRGNINGARBETEN

Adres telegr: Weichsel.

Telefon: 23166, 23167

632-228.

# ELBE & Co

## Gdańsk — Langfuhr

Ostseestrasse 4.

TEL. 421-55.

ADR. TELEGR. ELBEHOLZ

## TARTAKI PAROWE I FABRYKA OBRÓBKI DRZEWA

KALISKA, POW. STAROGARD.

RYTEL, POW. CHOJNICE.

ODDZIAŁ

BERLIN — CHARLOTTENBURG 9, Kaiserdamm 34.

678-197.

DOM EKSPEDYCYJNO - TRANSPORTOWY

## „EXTRANS”

GDAŃSK, VORSTADT - GRABEN 44b

Tel. 260-12, 273-66, Neufahrwasser 351-84

CENTRALA WARSZAWA, SENATORSKA 32

Tel. 119-59, 209 45.

Adres ( dla filji w Gdańsku: GOLPOLSIER  
telegraficzny: ( dla pozostałych filji i Centrali: „EXTRANS”

Składy w Warszawie, Smocza 19. Telef. 502-56.

KORESPONDENCI I ZASTĘPCY we wszystkich większych miastach w kraju i zagranicą oraz we wszystkich ważniejszych punktach pogranicznych.

Załatwia transporty wszelkiego rodzaju eksportowe i importowe. Clenie i magazynowanie w Gdańsku i w Warszawie. Regularne ładunki i zbiorowe Gdańsk — Warszawa, Neubentschen — Warszawa.

95-239.

## Warszawskie Towarzystwo Transportowe

Sp. z o. p.

GDAŃSK, Hundegasse 117

GDYNIA, ul. Portowa

Telefon zbiorowy 22951

Telefon 155

Załatwia ekspedycję lądową i ekspedycję morską, clenie, frachtowanie statków, wszelkiego rodzaju przeładowanie, tak drobnicowe jak masowe (węgiel, ruda, nawozy sztuczne i t. d.)

Informuje o wszelkich kosztach przewozowych kolejowych i morskich bez obliża i kosztów.

Posiada własne magazyny tranzytowe, własne place drzewne, własne bocznice kolejowe z bezpośrednim dostępem do przystani.

Przedstawicielstwo „Johnson Line” na Polskę i Gdańsk do Południowej Ameryki.

93-239.

## WARSZAWSKA WARRANTOWA SP. ARC.

W GDAŃSKU

EKSPEDYCJA - ŻEGLUGA

SKŁADY - ASEKURACJA

GDAŃSK, Hopfengasse 34

ADRES TELEGRAFICZNY: „AVANS”

CODES: A B C (5 TH & TH EDITION)

TELEFONY: 221 23, 268 97, 268 98

BIURO W PORCIE NFW.: 353 21

94-236.

## SYNDYRATY ROLNICZE ZRZESZONE

w Kooperacji Rolnej

WARSZAWA, KOPERNIKA 30.

Oddziały: POZNAŃ — Al. Marcinkowskiego Nr. 7

KATOWICE — ul. Mickiewicza Nr. 10.

Eksport zboża i nasion strączkowych.

Import Nawozów Sztucznych, Maszyn Rolniczych i Zbóż siewnych.

## The „KOOPROLNA”

Agricultural Trading Company Limited, Warsaw, Kopernika 30.

Agencies: Katowice and Poznań

Export of Grain, Peas, Clover Seeds etc.

Import of Agricultural Machinery, Fertilizers, Seed Grain etc.

625.



**HOTEL CONTINENTAL  
GDAŃSK**

NAPRZECIWKO DWORCA GŁÓWNEGO  
Telefony Nr. 286-51, 263-06

PIERWSZORZĘDNA  
WINIARNIA - RESTAURACJA  
Znakomita kuchnia

Ceny umiarkowane  
POKOJE Z TELEFONAMI, LAZIENKĄ I WODĄ PLYNĄCĄ  
Bufet Śniadankowy  
UBIKACJA WYSTAWOWA - POKOJE KONFERENCYJNE  
733-110.

**BANK RWILECKI, POTOCKI i SKA**

Sp. Akc. w Poznaniu

ODDZIAŁ GDAŃSKI

Gdańsk, Hundegasse 85

Tel. Nr. 28681, 28682, 25804.

644-247.

Oleje do wyrobu mydła i celów technicznych  
oraz wszelkie gatunki olejów w stanie  
skoncentrowanym

specjalny olej kokosowy Cochin, marki  
KALARY

lepszy olej kokosowy Cochin, marki  
KIPHON

lepszy olej kokosowy cejloński, marki  
KLAVISK

surowy olej kokosowy marki  
KNARTEST

oraz surowy olej palmowy, surowy olej Soya itd.,  
tudzież oleje odpadkowe i kwasy tłuszczowe

Namiastek masła kakaowego i t. d.

Stearyna palmowa C. B. S. A. 37 C.  
stearyna kokosowa C. B. S. A. 30/32 C.  
masło karamelkowe marki K. 30 C. itd.

**Aarhus Oliefabrik A S.**

Oddział w Gdańsku

TELEGR. ADR. PALMFABRIK.  
643-286.

TEL: 25839 i 25868.

RESTAURACJA

RESTAURATION

DANCING

D A N S

„Savoy”

WARSZAWA, NOWY-ŚWIAT 58.  
TELEFON 85-70.

Rendez vous

wykwintnego towarzystwa  
stolicy.

Mötesplatsen för huvudstadens förnäma värld.



WYSTĘPY ARTYSTÓW  
ŚWIATOWEJ SŁAWY,  
ORAZ  
PIERWSZORZĘDNY ZESPÓŁ  
MUZYCZNY

Artister med världsrykte uppträda.  
Förstklassig orkester.

901-321.

**Osada Górniczo Przemysłowa  
„TRZEBINIA” S. A.**

w Krakowie

POLECA WĘGIEL KAMIENNY NIESORTOWANY ZE SWEJ KOPAL-  
NI WĘGLA „ZBYSZEK” W TRZEBINI

WĘGIEL NASZ, NADAJĄCY SIĘ ZNAKOMICIE DO CELÓW PRZE-  
MYSŁOWYCH, DOSTARCZAMY P. T. ODBIORCOM NA BARDZO  
DOGODNYCH WARUNKACH.

700-2

**P. LAMPRECHT**

FABRYKA PAPIERU

WYRABIA:

Tekturę surową dla wyrobu papy  
dachowej, karton szary dla wyrobu  
pudełek od 170 do 500 gr. mtr.<sup>2</sup>,  
karton rurkowy, karton szewski  
i papier kuśnierski

W S O S N O W C U

681-283.

TELEFON 1-40 i 1-41.



# Polskie Kopalnie Skarbowe na Górnym Śląsku

Sp. Dzierżaw. — Sp. Akcyjna

**W KATOWICACH**

**WĘGIEL, KOKS, BRYKIETY**

z Kopalń:

**Król, Bielszowice, Knurów**

**WYDOBYCIE ROCZNE: 3.000.000 TON**

Oprócz tego siarczan amonu z koksowni w Knurowie, G. Śląsk

**Królewska Huta, G. Śląsk**

Rynek 9 do 15. Tel. 636 do 640.

Adr. telegr.: „Skarboferme”

16-315.

Telefon 529 i 1029

Telefon 529 i 1029

**KRÓLEWSKO-HUCKA  
GAZOWNIA Tow. Akc.**

Królewska Huta,  
ul. Cmentarna Nr. 23.

★

POLECA:

Papę dachową najlepszej jakości marki  
„Odrodzenie” — Koks gazowy z pieców  
komorowych, nadający się do ogrzewań  
:: :: :: centralnych i kuźni :: :: ::  
Oferty wraz z próbkami wysyłamy od-  
wrotnie. — Dla odsprzedających odpo-  
:: :: :: :: wiedni rabat. :: :: :: ::

99-410-325

**Fabryka Łączników i WYROBÓW Lano-Kutych  
Ernst Erbe**

Adres telegr.: „HUTA ERBE ZAWIERCIE”

SPECJALNOŚĆ:

Łączniki do rur gazowych i wodnych oraz wszelkie od-  
lewy lano-kute według modeli i rysunków, z pieców  
Martenowskich

Zarząd i Zakłady Przemysłowe w ZAWIERCIU  
Województwo Kieleckie

Własne Składy i Biura Sprzedaży:

w WARSZAWIE, ul. Leszno 44. Telefon 310-54 i 157-19	
w ŁODZI, ul. Przejazd 20. „	380
w LWOWIE, ul. Kollataja 5. „	12-80
w POZNANIU, ul. Przemysłowa 21. „	21-80
w KRAKOWIE, ul. Jagiellońska 11. „	10
w KATOWICACH, ul. Jul. Ligonia 4. „	815
w KIELCACH, ul. Sienkiewicza 34. „	100
w RADOMIU, ul. Lubelska 48. „	340
w GDAŃSKU, ul. Reibahn 19/20. „	33.91

684-280.

**SPARKASSE DER STADT DANZIG  
GDAŃSK**

Langgasse 47. Jopengasse 34/38.

TEL. ADR. „STADTSPARKASSE”

ZAŁATWIA WSZELKIE TRANZAKCJE  
OSZCZĘDNOŚCIOWE I BANKOWE

827-320.



# BANK AMERYKAŃSKI W POLSCE

SPÓŁKA AKCYJNA

Warszawa, Królewska 3. Tel. 11-24, 11-29, 11-47, 11-58, 12-35

Adres telegraficzny: „Ambank - Warszawa“

WYKONYWA WSZELKIEGO RODZAJU BANKOWE I ZAGRANICZNO-GIEŁDOWE OPERACJE, KUPUJE I SPRZEDAJE CZEKI PODRÓŻNICZE ORAZ ZAŁATWIA AKREDYTYWY.

★ ★ ★

# BANK AMERYKAŃSKI W POLSCE

SPÓŁKA AKCYJNA

Warszawa, Królewska 3. Tel. 11-24, 11-29, 11-47, 11-58, 12-35

Telegramadress: Ambank-Warszawa.

OMBESÖRJER ALLA SLAGS BANKAFFÄRER.  
KÖPER OCH SÄLJER UTLÄNDSKA VALUTOR.  
RESECHECKAR OCH RESEKREDITIV.

329.

# Centrala Zakupu Złomu

# Polskich Hut Żelaznych

Sp. z ogr. odp.

Warszawa, ul. Warecka 9, tel. 10-53

Oddział w Katowicach  
Avdelningskontor i Katowice

Pl. Wolności 2, tel. 20-60.

Jako organizacja hut posiada wyłączne prawo zakupu złomu żelaznego w kraju i zagranicą dla wszystkich hut polskich.

★ ★ ★ ★

Såsom en järnbrukens organisation äga vi ensamrätten till inköp av järnskrot såväl inom landet som utomlands för alla polska järnbruk.

13-244-334.



## Ellerman's Wilson Line Ltd., Hull

STEAMSHIP OWNERS, UNDERWRITERS, FORWARDING AGENTS

Danzig—Hull

Danzig—London

Hull—Danzig

London—Danzig

Regular weekly service of fast passenger and cargo steamers, with connection to all parts. The Hull route is most favourable for the northern and central parts of England. For information concerning passengers and cargo apply to:



Regularne połączenia tygodniowe własnymi parostatkami, zaopatrzonemi we wszelkie wygody dla ruchu pasażerskiego. Przewóz towarów do Anglii i do wszystkich części świata. Najdogodniejsze połączenie z Anglią środkową i północną oraz Szkocją przez Hull. Informacjami wszelkimi służy:

## Ellerman & Wilson Lines Agency Coy. Ltd.

Adr. telegr.: „WILSONS-DANZIG” Tel.: 24941, 24942

### Danzig--Gdańsk

GR. GERBERGASSE 11/12

637-244

## The Polish—Swedish Shipping Company, Ltd.

MAKLERSTWO i FRACH-  
TOWANIE STATKÓW

### Gdańsk

BREITGASSE 121/122

TEL. ADR SHIPCO

TEL. 26062. 26063



SKEPPSMÄKLERI  
OCH BEFRAKTNING

### Danzig

BREITGASSE 121/122

TELEGRAMADR. SHIPCO

TELEF. 26062. 26063

628-285.

### „WARTA”

Towarzystwo Ekspedycyjne z o. p.

Ekspedycja (cienie) składowanie, maklerstwo okrętów.

GDANSK, Langermarkt 19, Telef.: 237-89, 245-89.

GDYNIA, ul. Portowa — Dom Kurra, Telef.: 148.

Adres te' graficzny dla Gdańska i Gdyni: „WARTA”.

Na Śląsku: Towarzystwo Akcyjne Emil Tücking, Katowice.

• Międzynarodowe transporty.

### „WARTA”

Speditionsbolag.

Spedition. För Ålling. Omlastningar. Skeppsmäklerei.

DANZIG, Langermarkt 19. Telef.: 237-89, 245-89.

GDYNIA, ul. Portowa, Dom Kurra. Telef.: 148.

Telegramadr. för Danzig och Gdynia: „WARTA”.

Representant i Oberschlesien: Aktiebolaget Emil Tücking,

Katowice, Internationale transporter.

91-202.

### „ALLDAG”

POWSZECHNE GDAŃSKIE TOWARZYSTWO  
PRZEŁADUNKOWE

Tow. Akc.

GDAŃSK — DANZIG

Milchkannengasse 12

Telefon 275-41

MASOWY PRZEŁADUNEK PRZY POMOCY WŁASNYCH URZĄDZEŃ  
I DŹWIGÓW PORTOWYCH

OMLASTNINGAR MED EGNA KRANANLÄGGNINGAR

621-233.

## BAŁTYCKIE TOWARZYSTWO TRANSPORTOWE

Sp. z ogr. p.

### GDAŃSK - DANZIG

Münchengasse 4/6

Transporty masowe — Transporter  
Przeładunek węgla—Omlastning av kol  
Dostawa węgla bunkrowego—Anskaffar  
bunkerkol

673-200.

## SIEG & CO. G. m. b. H. DANZIG

Ship Owners. Forwarding Agents.  
Towage & Salvage Contractors. Fresh Water  
Suppliers. Coal exporters.

SPECIALITY:

### BUNKERING DAY AND NIGHT

TELEGRAPHIC ADDRESS: „SIEGCO, DANZIG”

680-216



## Miejska Kasa Oszczędności w Katowicach

ul. Pocztowa № 7. Telefony przez Magistrat № 19 i 44  
INSTYTUCJA PUPILARNEJ PEWNOŚCI

Założ. w r. 1877.

Za kapitały powierzone Miejskiej Kasie Oszczędności odpowiada cały majątek gminy miasta Katowic, wynoszący ca. 80.000.000 zł., oraz jego sila podatkowa.

Dyskontuje weksle, wystawione na dłuższe i krótsze terminy po dogodnej stopie procentowej. Udziela pożyczek na hipoteki na dobrych warunkach. Od wkładów (depozytów), które przyjmuje, poczynawszy już od 1.— złotego, płaci wysokie odsetki.

Oszczędności przyjmuje w czasie od 8 rano do 1 w południe oraz dla dogodności publiczności od 5 do 6 i pół po południu.

Otwiera rachunki bieżące i załatwia wszelkie tranzakcje, wchodzące w jej zakres, jak inkasa i t. p.

260.167. I-XII.

## ZRZESZENIE PRODUCENTÓW DROŻDŻY

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Warszawa, Zielna 21

801-299.

„MORZE” dociera do wszystkich zakątków Polski. Nakład jego wynosi 35.000 egzemplarzy. Dlatego „Morze” jest najlepszym organem reklamy dla wszystkich firm.

## H. SCHARENBERG & CO

Maklerzy okrętowi i agenci frachtowi  
Skeppsmäklare och befraktningsagent

WĘGIEL BUNKROWY : SMARY BUNKROWE  
**BunkerKol** : **Bunkerolja**

**Gdańsk--Danzig**

MÜNCHENGASSE 4-6 (ERAH-HAUS)

Tel.: 23918, 25721 Adr. telegr.: SEEFRACHT

622-232

## BRUNO STILLERT

Gdańsk—Danzig

TELEGR. ADR: „STILLERTKOHLE”

TELEFON 21284

WĘGIEL BUNKROWY  
BUNKERKOL

672-212.

## ADOLPH VOIGT

Danzig

SHIPBROKER

Chartering and Salvage Agent.

Bunkers, Commission, Forwarding, Insurance,  
and Average Agent.

### BANKERS

Danzinger Commerz- & Depositen-Bank A. G.

TELEGRAPHIC ADDRESS—ADOVO DANZIG

Branch Offices at NEWFAIRWATER and GDYNIA

Regular weekly service Hamburg—Danzig.

Hamburg—Ostsee Linie.

Representative of First Class Ship Owners.

### SPECIALITY

Shipments of Timberto Holand, Belgium, Northern  
France, and England.

Telephone: 239-51.

Codes used: Scotas, Watkins, Boe, A. B. C. and  
Seedienstschlüssel.

98-217.

## A. & W. Wojan

STOCZNIA OKRĘTOWA

i PRZEDSIĘBIORSTWO ŻEGLUGOWE

VÅRD OCH SJÖFARTSFÖRETAG

**Gdańsk—Troyl,**

**Danzig—Troyl**

TELEFON 1647.



Nowe budowle, remont i naprawa statków rzecznych i morskich. Budowa maszyn. Doki. Elektryczne spojenia.

Wykonywamy transporty rzeczne na własnych statkach rzecznych i portowych. Holowniki.



Nybyggnader och reparationer av sjö—och flodgående fartyg. Maskinfabrik. Dockor.

Vi utföra flodtransporter med egna båtar.  
Bogserbåtar.

724-217.



# P. P. „ŻEGLUGA POLSKA”

Polish State Steamship Co

**G D Y N I A**

## Flota przedsiębiorstwa — Företagets flotta

s. s. „Niemen” 5020 t. DWT.	s. s. „Wilno” 3000 t. DWT.	s. s. „Toruń” 3000 t.
s. s. „Wisła” 5020 „ „	s. s. „Poznań” 3000 t. „	s. s. „Katowice” 3000 t.
s. s. „Warta” 4200 „ „	s. s. „Kraków” 3000 t. „	s. s. „Tczew” 1000 t.

### pasażerskie — passagerar fartyg:

s. s. „Gdynia” 600 t.	s. s. „Wanda” 500 t.
s. s. „Gdańsk” 560 t.	s. s. „Hanka” 250 t.
s. s. „Jadwiga” 500 t.	

### Regularne linje pasażerskie

między Gdańskiem i Gdynią a miejscowościami kapielowymi, Sopotami, Jastarnią, Helem i Orłowem.

### Wycieczki po Bałtyku statkiem „Gdynia”

do Szwecji, Danji, Norwegji, Finlandji, Estonji, Łotwy.  
100 miejsc sypialnych w różnych cenach.

### Reguljäre passagerarlinjer

mellan Danzig och Gdynia samt badorterna Zoppot, Jastarnia, Hel och Orłow.

### Utfärder på Östersjön med fartyget „Gdynia”

till Sverige, Danmark, Norge, Finland, Estland och Lettland.  
100 hyttplatser i olika prislägen.

Informacji udziela  
Upplýsingar læmnar

} P. P. „Żegluga Polska” — Gdynia



# BEHNKE & SIEG

Armatorzy i maklerzy okrętowi w Gdańsku — Skeppsredare och mäklare i Danzig

Biuro główne  
Huvudkontor } : Langermarkt 20, Telefon 23541, Telegr. adr. Behnsieg

Biuro portowe  
Hamnkontor } : Danzig — Neufahrwasser, Olivaerstrasse 33a, Telefon 35341/35342

REGULARNA KOMUNIKACJA WŁASNEMI I OBCEMI STATKAMI NA LINJACH:

REGELBUNDEN TRAFIK MED EGNA OCH FRÄMMANDE FARTYGG PÅ LINJERNA:

**Danzig (Gdańsk) — Hamburg**  
" " — **Antwerpja**  
" " — **Londyn**  
" " — **Belfast**  
" " — **Stockholm**  
" " — **Chiny i Japonja**  
" " — **Buenos Aires**  
" " — **Bahia Blanca**  
**etc. etc.**

Wyłączni przedstawiciele poważnych skandynawskich towarzystw okrętowych w komunikacji ze wschodniem i zachodniem wybrzeżem Anglii.

Ensamrepresentant för viktigare skandinaviska rederier med trafik på engelska ost — och västkusten.

84-204.

# „Oberschlesisches Kraftwerk”

SPÓŁKA AKCYJNA  
KATOWICE

„Oberschlesisches Kraftwerk” Sp. Akc. posiada na polskiej części Górnego Śląska centralę elektryczną w Chorzowie. Centrala zbudowana została w roku 1898 i wytwarzała początkowo 850 kw., obecnie zaś posiada park maszynowy o ogólnej sprawności 81.000 kw. Największa turbina parowa wytwarza 18.000 kw. a w kotłowni znajduje się 36 kotłów parowych, mających 20.018 m<sup>2</sup> powierzchni ogrzewalnej.

Roczna produkcja w roku 1927 osiągnęła cyfrę 423.000.000 KLW.

412-234.



# „ELIBOR“

Towarzystwo handlowo-przemysłowe Sp. Akc.

Centrala: **Ł. J. Borkowski**

Warszawa, Mazowiecka 11.

Oddział w Gdańsku  
Elisabethwall 9

Adres teleg. Elibor Danzig  
Telefon zbiorowy 25555

## E K S P O R T

pierwszorzędnego węgla górnośląskiego i dąbrowieckiego, cementu, drzewa Kopalnianego

## I M P O R T

żelaza surowego, rud, metali, łożysk i części maszyn.

## Węgiel bunkrowy

w Gdańsku i w Gdyni

Oddziały w Polsce: Borysław, Częstochowa, Łódź, Dąbrowa Górnicza, Gdynia, Katowice, Kielce, Kraków, Lublin, Piotrków, Poznań, Radom.

Własne Kopalnie rudy i huta w Chlewiskach

## „Elibor“

### Huvudsäte:

Warszawa, Mazowiecka 11.

Handels- och Industriaktiebolag

**Ł. J. Borkowski**

### Nederlag:

Danzig, Elisabethwall 9  
Telegram adr. Elibor Danzig  
Telefon 25555

## E X P O R T

av förstklassiga Överschlesiska och Dąbrowa  
stenkol, cement, props

## I M P O R T

av tackjärn, malm, metaller, legeringar och  
maskindelar.

## B u n k e r k o l

i Danzig och Gdynia

Nederlag i Polen: Borysław, Częstochowa, Łódź, Dąbrowa Górnicza, Gdynia, Katowice, Kielce, Kraków, Lublin, Piotrków, Poznań, Radom.

Egna järngruvor och hutter i Chlewiska (Polen)

97-197.

## Aktiengesellschaft für überseeischen Holzhandel

Spółka akcyjna dla zamorskiego handlu drzewem

## TIMBER-EXPORT

Gdańsk — Danzig

Brotbänkengasse 10

Telefon 250-81, 250-82

Biuro sprzedaży — Försäljnings kontor

LONDON E. C. 2, Bishopsgate 119

Bothph Chambers

664-220.

Export of sleepers  
EKSPORT drzewa Kopalnianego

## Dr. Bartels & Co

Spółka Komandytowa

DANZIG — LANGFUHR

Tel. 287.90 St. Michaelsweg 83a. Tel.-Adr. „Grubex“

Kopalniaki — drzewo okrągłe — słupy  
telegraficzne.

Sleepers — Round timber — Telegraph poles.

663-221.

## SCHENKER'A

### Organizacja Transportowa

posiada przeszło 200 własnych oddziałów

SPECJALNE TRANSPORTY

do Polski, Rosji, Rumunji i krajów  
ościennych.

TRANSPORTY MASOWE

Ruda — Szaber — Fosfaty — Drzewo

WYWIADÓW UDZIELA

**Schenker & Co, Gdańsk**

Hopfengasse 33, Telefon Nr. 27041

Adres telegraficzny: Frachtschenker i Ostschenker

## HANSA

Transport — Ges. m. b. H.

Gdańsk

Międzynarodowe transporty wszelkiego rodzaju

ŁADUNKI ZBIOROWE

do Warszawy, Łodzi, Katowic etc.

WYSYŁKA DRZEWA

Własne składy i place przeładunkowe z połączeniem  
kolejowym i wodnym

PRZEŁADUNEK WĘGLA

Hopfengasse 33 ☛ ☛ ☛ Telefon Nr. 270.41.

Adres teleg.: HANSATRANSPORT

99-235.



# BERGENSKE

BALTIC TRANSPORTS LTD. A. — G.

Offices at Danzig and Gdynia

TELEGRAMS: SHIPPING DEPT.: BERGENSKE; FORWARDING DEPT.:  
BERGSPED

Ship and Insurance Brokers,  
Steamship, Forwarding and Average Agents.

GENERAL AGENTS OF

The Liverpool & London & Globe Insurance Co., Ltd.  
**Liverpool**

Coal Department  
Bunkering and Export

First-class modern warehouses next to quay with double  
railway connection.

REPRESENTED IN POLAND BY:

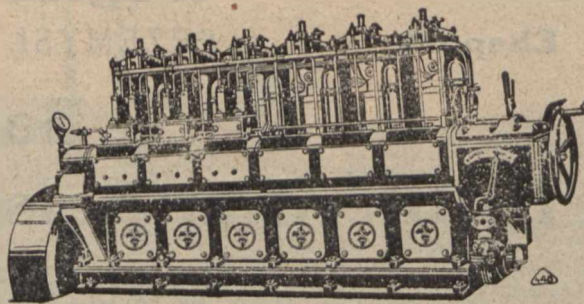
„POLSKI LLOYD” S. A.

HEAD OFFICE: WARSZAWA, Al. Jerozolimskie 36.

BRANCHES AT: GDYNIA, ŁÓDŹ, POZNAŃ, KRAKÓW,  
LWÓW, WILNO, KATOWICE, BIAŁYSTOK

TELEGRAMS: LLOYDPOL

89-199.



## Silniki Diesel'a okrętowe

o dwóch kierunkach obrotu, dwu i czterosuwowe  
wszystkich wielkości i obrotów

## MOTOREN-WERKE T.-A.

dawn. BENZ - Oddział budowy silników stałych

BIURO SPRZEDAŻY

**GDAŃSK, Pfefferstadt 71**

Tel. 28-885

640-246.

## Danziger Sleeperkontor W. SCHOENBERG G. m. b. H.

GDAŃSK  
DANZIG

Elisabethwall 9.

Telefon zbiorowy 269-41.

Tel. Adr. Sleepers.



### Hurtowy handel drzewa

Slipry, podkłady kolejowe, ma-  
terjał tarty, słupy telegraficzne  
i maszty.

### Trävarugrosshandel

Sleepers, Crossings, Syllar, Så-  
gat virke, Telefostolpar och  
Master.

660-222.

## Danziger Holzexport

## I. GOLDBERGER

### Gdańsk — Danzig

REITBAHN 2

Telefon zbiorowy 26241

Adres telegr. Daholgo

Codes: Zebra 3 rd. Edit.,

Wood Code,

Holzmarkt - Rud.

Mosse Code

665-219.



**Eksport**

**Węgiel górnośląski**

PRZEMYSŁ, ROLNICTWO, OPAŁ

**Bunkier**

**Baltische  
Kohlenhandelsgesellschaft m. b. H.**

TELEFON 25711

**Gdańsk, Krebsmarkt 2|3**

ADRES TELEGR.  
BALTICKOHLN

SPRZEDAŻ WĘGLA Z KOPALN KSIĘCIA PSZCZYŃSKIEGO



**Överschlesiska Kol**

FÖR

INDUSTRIEN, JORDBRUKET  
OCH HUSHALLET

**Export**

**Bunker**

**Baltische Kohlenhandelsgesellschaft m. b. H.**

TELEFON 25711

**Danzig, Krebsmarkt 2.3.**

TELEGR. ADR.  
BALTICKOHLN

Kol från Fürst von Plessgruvorna

626-201.

**Spółka Akcyjna  
Do Eksploatacji  
Państwowego Monopolu Zapalczanego  
w Polsce**

POLECA:

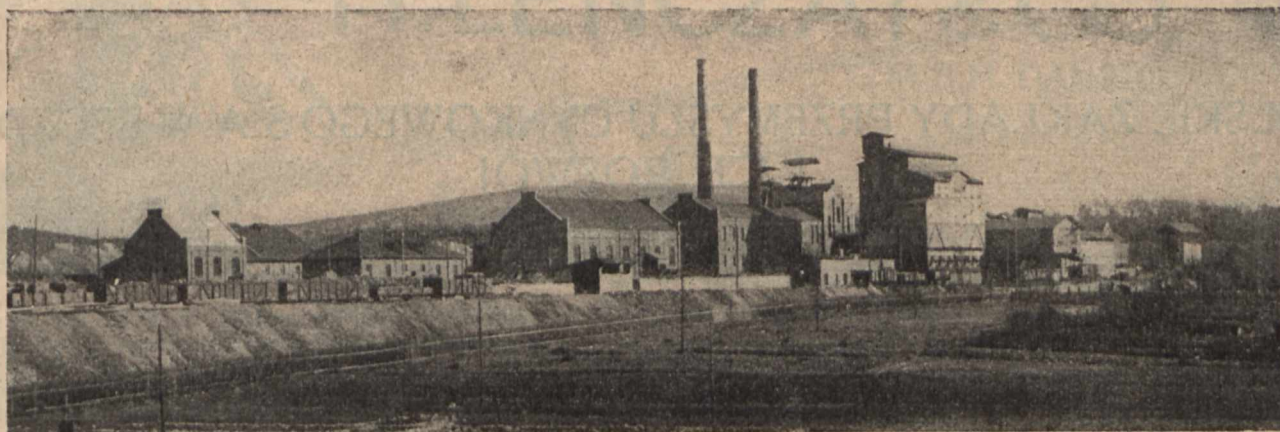
zapałki książeczkowe  
oraz czerwone impregnowane  
format 1/2 i 3/4

BIURA:

**WARSZAWA, ul. Królewska Nr 3.**

903-330.





Kopalnia „Artur” w Sierszy.

## Sierszańskie Zakłady Górnicze, S. A.

POLECAJĄ:

ze swych kopalń { „Krystyna” w Tenczynku  
                          { „Artur” w Sierszy

### węgiel kamienny

dla celów przemysłowych i potrzeb domowych.

Węgiel mechanicznie sortowany i płukany.

„Krystyna” 6.650 Kaloryj – „Artur” 5.800 Kaloryj.

DYREKCJA ZAKŁADÓW W SIERSZY

Poczta i telegr.: SIERSZA KOŁO TRZEBINI. Stacja kolejowa: SIERSZA – WODNA.

Telefon: TRZEBINIA 9. **Własne tory przemysłowe.**

703-293.

REKOMMENDERA:

från sina gruvor { „Krystyna” i Tenczynek  
                          { „Artur” i Siersza

### **stenkol**

aför industriens och hemmets behor  
Kolen mekaniskt sorterade och skjöljda

„Krystyna” 6650 Kalorier – „Artur” 5800  
Kalorier

DIREKTION I SIERSZA

Post-och telegramadr.: SIERSZA KOŁO TRZEBINI

Järnvägsstation: SIERSZA WODNA

Telefon: TRZEBINIA 9

**Egna transportspar.**

# PROGRESS

KATOWICE G. Śl.

Węgiel kamienny pierwszorzędnej jakości, specjalne gatunki dla wszelkiego rodzaju przemysłu i dla opału domowego.

Pierwszorzędny węgiel gazowy.

**Zastępstwo na Szwecję:**

Stenkol av förstklassig kvalitet. Specialsorter för varje slags industri och för hemmet.

**Representant för Sverige:**

**CAESAR WOLLHEIM**

Berlin W. 8.

Französische Strasse 60-61.

Postschliessfach 72

TELEPHONAMT MERKUR Nro. 42-51 - 42-57

TELERAM ADRESSE CAESAR WOLLHEIM BERLIN

Przedstawicielstwo na Gdańsk

Representant för Danzig

„PROGRESSCOAL“

Kohlen-Transport u. Spedition

G. m. b. H.

Gdańsk – Danzig-Langfuhr. Hauptstrasse 101 b.

Telefon 421-84. Telegrammadr. „Progresscoal“ Danzig

639-245.



# POLSKIE ZAKŁADY PRZEMYSŁU CYNKOWEGO S. A. W BĘDZINIE I ICH ROZWÓJ

## AKTIEBOLAGET POLSKA ZINKINDUSTRIFABRIKERN A I BĘDZIN

Polskie Zakłady Przemysłu Cynkowego S. A. w Będzinie należą do największych i najsolidniejszych przedsiębiorstw przetwórczego przemysłu metalowego w Polsce. Zakłady te powstały z dawniej istniejącej walcowni blachy cynkowej, założonej w 1899 r. pod firmą „Tillmanns i Oppenheim” w Będzinie, która po wojnie światowej przeistoczona została na Spółkę Akcyjną pod powyższą nazwą. Nowy zarząd tego towarzystwa z obecnym Generalnym Dyrektorem, p. Szymonem Fürstenbergiem na czele przystąpił niezwłocznie do odbudowania przedsiębiorstwa zniszczonego wskutek działań wojennych, poczyniwszy znaczne inwestycje w kierunku rozszerzenia dotychczasowego zakresu fabrykacji. Po udoskonaleniu istniejącej już zdawna walcowni cynku, w której wyrabiana jest blacha cynkowa we wszelkich wymiarach, wybudowano na obszernym terenie fabrycznym cynkownię blachy żelaznej i fabrykę blaszanych wiader ocynkowanych, oraz urządzono osobne oddziały fabryczne dla wyrobu blach dziurkowanych i naczyń blaszanych. Równocześnie ułożono własną bocznice kolejową, dochodzącą do magazynów fabrycznych, tak że wyroby fabryki załadowuje się do wagonów i w ten sposób chronione są one od ujemnych wpływów atmosferycznych.

Głównym przedmiotem eksportu Polskich Zakładów Przemysłu Cynkowego S. A. w Będzinie jest masowo we wszelkich wymiarach wyrabiana blacha ocynkowana, znana pod marką C. K. H., która dzięki swej pierwszorzędnej jakości znajduje znaczny zbytek we wszystkich krajach bałkańskich, bałtyckich, skandynawskich, w Austrii, na Węgrzech, jak również w niektórych krajach zamorskich, jak w Argentynie i Brazylii. Eksport do tych krajów w 1926 i 1927 r. wynosił około 15.000 tón.

Poważna ta placówka polskiego przemysłu cynkowego znajduje się w stałym rozwoju. W roku 1927 zainstalowane zostały nowoczesne maszyny prawie we wszystkich oddziałach fabrycznych, dzięki czemu produkcja znacznie się powiększyła i odbywa się w sposób racjonalny. Dalsza rozbudowa Zakładów przewidziana jest w najbliższej przyszłości.

Obecnie Polskie Zakłady Przemysłu Cynkowego S. A. w Będzinie zatrudniają około 1.000 robotników i dają rocznej produkcji na razie ca. 24.000 tonn, z czego  $\frac{2}{3}$  przypada na zapotrzebowanie wewnątrz kraju, a  $\frac{1}{3}$  na wywóz.

W końcu należy jeszcze nadmienić, że wyroby Polskich Zakładów Przemysłu Cynkowego S. A. w Będzinie na Wystawie Wzorów w Rzymie 1926 r. i na Wystawie Ekonomicznej w Paryżu 1927 r. odznaczone zostały nagrodami Grand Prix i Złotymi Medalami.



Aktiebolaget Polska Zinkindustrifabrikerna i Będzin hör till de största och solidaste förädlingsföretagen inom polska metallindustrin. — Dessa fabriker ha uppstått ur ett tidigare förefintligt valsverk för zinkplåt anlagt 1899 av firman „Tillmanns och Oppenheim”. Denna firma omändrades efter världskriget till aktiebolag under ovan angivna namn. — Detta bolags nya ledning med den nuvarande verkställande direktören Simon Fürstenberg i spetsen satte omedelbart igång med återuppbyggandet av den under kriget förstörda fabriksanläggningen, sedan omfattande åtgärder för utvidgandet av den hittillsvarande fabrikationens omfattning vidtagits. Efter det man förbättrat det gamla valsverket, i vilket nu zinkplåt av alla storlekar tillverkas, uppfördes på det vidsträckta

fabriksområdet en hytta för förzinkning av järnplåt och en fabrik för tillverkning av förzinkade plåthinkar, varjämte särskilda fabriksavdelningar för parforerad plåt och plåtkärl inrättades. Samtidigt anlade man ett eget järnvägsspår, som går fram till fabriksmagasinen, så att fabriken direkt kunna överföras till järnvägsvagnarna och därigenom ej behöva utsättas för ofördelaktiga atmosfäriska förhållanden.

Aktiebolaget Polska Zinkindustrifabrikernas i Będzin förnämsta exportvara är förzinkad plåt av alla storlekar, känd under märket C. K. H., vilken tack vare sin förstklassiga kvalitet finner en betydande avsättning i Balkanstaterna, i de baltiska och skandinaviska länderna, i Österrike och Ungern liksom även i några transmarina länder som Argentina och Brasilien. Exporten till dessa länder uppgick under åren 1926 och 1927 till omkr. 15.000 ton.

Företaget, som utgör en viktig förpost inom den polska Zinkindustrin, befinner sig i ständig utveckling. Under 1927 installerades moderna maskiner i nästan alla fabriksavdelningarna, tack vare vilket produktionen betydligt ökades och nu försiggår rationellt. Man har för avsikt att under den närmaste framtiden ytterligare utbygga anläggningarna.

Förnärvarande sysselsätter Aktiebolaget Polska Zinkindustrifabrikerna i Będzin omkr. 1000 arbetare och producerar årligen ca 24.000 ton. Av denna produktion finna  $\frac{2}{3}$  avsättning inom landet och  $\frac{1}{3}$  exporteras.

Slutligen förtjänar nämnas att Aktiebolaget Polska Zinkfabrikernas i Będzin fabrikat på mönsterutställningen i Rom 1926 och på den ekonomiska utställningen i Paris 1927 prisbelönades med Grand Prix och guldmedaljer.





**Shipbroker — Chartering — Agents**

Regulare Lines: **Danzig-Balticum-Finland.**  
**Danzig-Office: Elisabethwall 9.**  
 648-249.

Telegraphic-Address: **Lenschat.** Telephones: 25741-44.  
**Harbour-Office, Neufahrwasser, Wolterstr. 3 Tel.: 353 65.**

## ZNACZENIE PORTU GDAŃSKIEGO DLA ŻYCIA GOSPODARCZEGO SZWECJI.

### BETYDELSEN AV DANZIGS HAMN FÖR SVERIGES EKONOMISKA LIV.

Jednym z najdogodniejszych portów dla obsługiwanego handlu zagranicznego Szwecji z Europą centralną i wschodnią, jest niewątpliwie port gdański, już choćby dzięki swemu położeniu geograficznemu. Jest on bowiem najbliższym większym portem, leżącym na południu od bałtyckich portów Szwecji środkowej i północnej. Względy gospodarcze przemawiają również za tem, że port gdański odgrywać powinien poważną rolę w szwedzkim handlu zamorskim. W Gdańsku bowiem w latach powojennych skoncentrowała się olbrzymia część handlu zamorskiego Polski, tak że port gdański jest najdogodniejszym punktem styczonym dla ożywionych stosunków handlowych pomiędzy obydwojoma krajami. Poniższy przegląd rozwoju ruchu w porcie gdańskim ze szczególnem uwzględnieniem udziału w nim Szwecji wykazuje, że powyższe nasze twierdzenie jest słuszne.

Port gdański w latach powojennych rozwijał się w tempie niesłychanie szybkim w porównaniu do większości innych portów europejskich. Ilość okrętów, zawijających do portu, wzrastała z roku na rok. W roku 1928 zawinęło do portu 6.198 okrętów o pojemności 4.045.240 t. r. n. w porównaniu z 2.992 okrętów o pojemności 970.653 t. r. n. w r. 1912, czyli że ruch był o 316% większy, aniżeli przed wojną. Ilość bander, biorących udział w ruchu portowym wzrosła z 11 w roku 1912 na 28 w roku 1928. Równoległe z ruchem okrętowym wzrasta, oczywiście, obrót towarów w porcie. W roku 1912 przywieziono 1.141.455 ton, wywieziono 1.311.757 ton. W roku 1928 przywóz wyniósł 1.832.409 ton, wywóz 6.783.272 ton. Obroty towarowe były więc również kilkakrotnie większe, niż przed wojną.

Udział Szwecji w gdańskim ruchu portowym wyrażał się przedewszystkiem przez poważną rolę bandery szwedzkiej w gdańskim ruchu okrętowym:

En av de fördelaktigaste hamnarna för betjäanandet av Sveriges utrikeshandel med Central-och Osteuropa är otvivelaktigt, redan tack vare sitt geografiska läge, Danzigs hamn. Ty denna hamn är den närmaste och största söder om mellersta och norra Sveriges Ostersjöhamnar. Ekonomiska skäl tala likaledes för, att Danzigs hamn måste spela en viktig roll i Sveriges sjöhandel. Under efterkrigsåren koncentrerades en väldig del av Polens transmarina handel till Danzig, så att hamnen i Danzig har blivit den fördelaktigaste beröringspunkten för de livliga handelsförbindelserna mellan de båda länderna. Nedanstående översikt av varuomsättningens utveckling i Danzigs hamn, med särskild hänsyn till Sveriges del i densamma, kommer att utvisa, att vårt ovanstående påstående är riktigt.

Danzigs hamn utvecklade sig under efterkrigsåren i ett oerhört hastigt tempo i jämförelse med flertalet andra europeiska hamnar.

Antalet av de i hamnen inlöpande fartygen har växt år från år. Under år 1928 ingingo i hamnen 6198 fartyg med ett sammanlagt tonnage på 4.045.240 reg. ton i jämförelse med 2992 fartyg med ett tonnage på 970653 reg. ton under år 1912, av vilket framgår, att fartygstrafiken var 316% större än före kriget. Antalet nationer, som togo del i denna trafik växte från 11 under år 1912 till 28 under år 1928. Parallellt med fartygstrafiken växer helt naturligt varuomsättningen i hamnen. Under år 1912 inskeppades 1141455 ton och utskeppades 1311757 ton. Under år 1928 uppgick införseln till 1832409 ton och utförseln till 6783272 ton. Varuomsättningen var alltså även den många gånger större än före kriget.

Sveriges del i den allmänna rörelsen i Danzigs hamn framträder framför allt genom den betydande roll, som den svenska fartygstrafiken spelar.



Rok	t. r. n. okrętów przy wejściu i wyjściu	udział w tem bandery szwedzkiej	%	År	In- och utgående fartygs tonnage (rej. ton)	Sveriges del i detta tonnage	%
1912	1963805	217837	11	1912	1963805	217837	11
1919	1102595	20975	2	1919	1102595	20975	2
1920	1967600	51144	2,6	1920	1967600	51144	2,6
1921	3170481	79530	2	1921	3170481	79530	2
1922	2851826	121228	4,2	1922	2851826	121228	4,2
1923	3412182	101938	3	1923	3412182	101938	3
1924	3283033	164444	5	1924	3283033	164444	5
1925	3734161	370492	10	1925	3734161	370492	10
1926	6828320	1520464	22	1926	6828320	1520464	22
1927	7832431	1642003	21	1927	7832431	1642003	21
1928	8071836	1326942	16	1928	8071836	1326942	16

Powyższa tabela wykazuje, że udział bandery szwedzkiej w gdańskim ruchu okrętowym wzrastał w latach powojennych szybciej, aniżeli cały ruch okrętowy. Jak to wyżej wspomnieliśmy, ruch okrętowy w porcie gdańskim był w roku 1927 o 302% większy, aniżeli przed wojną, podczas gdy tonaż bandery szwedzkiej w porcie gdańskim w r. 1927 wzrósł w porównaniu z rokiem 1912 o 651%.

Jak również z powyższego zestawienia widzimy, udział bandery szwedzkiej w gdańskim ruchu portowym wzrasta szybko od 1925 roku, a więc od chwili ożywienia się stosunków gospodarczych pomiędzy Szwecją a Polską w związku z eksportem węgla polskiego do Szwecji. Jak wiadomo, Szwecja jest głównym odbiorcą węgla polskiego, eksportowanego przez port gdański. Udział Szwecji w tym eksporcie podaje poniższe zestawienie:

Rok	Wywóz węgla przez Gdańsk	Z tego do Szwecji
1925	618005 t.	320067 t.
1926	3404380 „	1858742 „
1927	4103172 „	2110225 „
1928	5362617 „	1631344 „

Eksport węgla przez Gdańsk rozwija się pomyślnie dzięki szeregowi ulg, przyznanych temu eksportowi na kolejach polskich i w samym porcie. Ponieważ węgiel polski cieszy się uznaniem na rynku szwedzkim, można rokować temu eksportowi jak najlepszą przyszłość.

Drugim ważnym artykułem handlu zagranicznego Szwecji w gdańskim ruchu portowym są rudy szwedzkie, importowane dla hut Europy środkowej. Import ten rozpoczął się po wojnie w roku 1926, nabierając większego znaczenia w roku 1927. W roku tym przywieziono do Gdańska ze Szwecji 192463 ton rudy. Z tej ilości skierowano do Polski 153083 ton, do Czechosłowacji 25212 ton, do Niemiec 9084 ton i do Węgier 5084 ton. Widzimy więc, że import rudy szwedzkiej przez Gdańsk odbywa się nie tylko dla potrzeb hutnictwa polskiego, lecz kieruje się również do szeregu innych państw.

O całokształcie stosunków handlowych pomiędzy Szwecją a portem gdańskim informuje poniższe zestawienie:

Nazwa towaru	Przywóz ze Szwecji ton	Wywóz do Szwecji ton
artykuły żywnościowe	14144	45968
produkty zwierzęce i wyroby z nich	1306	155
drzewo	116	16852
materiały budowlane	12327	24470
węgiel i inne paliwa	1078	2110225
chemikalja	1149	10081
rudy i metale	192463	918
papier	794	469
tekstyle	471	57
	223848	2209195

Krótki powyższy przegląd cyfrowy pozwala stwierdzić, że ruch ze Szwecją odgrywa poważną rolę w gdańskim ruchu portowym i należy przypuszczać, że w miarę dalszego rozwoju stosunków handlowych polsko-szwedzkich udział Szwecji w gdańskim ruchu portowym zwiększy się jeszcze bardziej.

Ovanstående tabell utvisar, att Sveriges del i fartygstrafiken i Danzigs hamn under efterkrigsåren växt hastigare än hela fartygstrafiken. Som vi ovan anført var fartygstrafiken i Danzigs hamn år 1927 — 302% större än före kriget, under det att Sveriges tonnage i Danzigs hamn år 1927 i jämförelse med år 1912 växt med 651%.

Som vi likaledes se av ovanstående sammanställning växer Sveriges del i fartygstrafiken i Danzigs hamn hastigt från år 1925, alltså från den tidpunkt då de ekonomiska förbindelserna mellan Polen och Sverige, i samband med exporten av polska kol till Sverige, blevo livligare. Som bekant är Sverige den förnämsta avnämaren av polska kol, exporterade över Danzigs hamn. Sveriges del i denna export framgår av nedanstående sammanställning:

År	Export av kol över Danzig	Sveriges andel i denna export
1925	618005	320067
1926	3404380	1858742
1927	4103172	2110225
1928	5362617	1631344

Exporten av kol över Danzig till Sverige utvecklar sig gynnsamt tack vare de många nedsättningar, som beviljats denna export på de polska järnvägarna och i själva hamnen. Eftersom de polska kolen vunnit erkännande på den svenska marknaden, kan man för denna export förutspå den allra bästa framtid.

En annan viktig artikel i Sveriges utrikeshandel över Danzigs hamn är svensk järnmalm, som importerar för hyttorna i Mellaneuropa.

Denna import började år 1926 och blev av större betydelse 1927. Under detta år infördes till Danzig från Sverige 192463 ton malm. Av denna mängd fördes till Polen — 153083 ton, till Tjeckoslovakien 25212 ton, till Tyskland 9084 ton och till Ungern 5084 ton. Vi se alltså, att importen av svensk järnmalm över Danzig ej endast äger rum för de polska järnbrukens behov, utan likaledes går till en rad andra stater.

Hur handelsförbindelserna i sin helhet mellan Sverige och Danzigs hamn ställa sig, ger nedanstående sammanställning upplysning om:

Varans namn	Import från Sverige (i ton)	Export till Sverige (i ton)
Livsmedelsartiklar	14144	45968
Djurprodukter	1306	155
Trävaror	116	16852
Byggnadsmateriel	12327	24470
Kol och annat bränsle	1078	2110225
Kemikalier	1149	10081
Malm och metaller	192463	918
Papper	794	469
Textilvaror	471	57
	223848	2209195

Ovanstående korta sifferöversikt tillåter oss påstå, att handelsförbindelserna med Sverige spela en viktig roll i den allmänna rörelsen Danzigs hamn, och man kan förutsätta, att i den mån de polsk-svenska handelsförbindelserna vidare utvecklas, kommer Sveriges del i denna rörelse att ökas ännu mera.

A. R.